



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

ΑΠΟΦΑΣΗ

240/2014

(Της διαδικασίας του άρθρου 2, παρ. 2, περ. γ' (δδ) Ν. 4013/2011)

Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα την 22^α Ιουλίου του έτους δύο χιλιάδες δεκατέσσερα (2014) ημέρα Τρίτη και ώρα 10:00 π.μ. και επί της οδού Λ. Κηφισίας 7, στους Αμπελόκηπους, όπου και τα γραφεία της, συνήλθε η **ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ** σε συνεδρίαση μετά από σχετική πρόσκληση του Προέδρου της, η οποία γνωστοποιήθηκε νομίμως σε όλα τα μέλη της Αρχής.

Από τα προσκληθέντα μέλη της Αρχής παρέστησαν κατά την συνεδρίαση τα ακόλουθα:

- 1. Πρόεδρος** : Ράϊκος Δημήτριος
- 2. Αντιπρόεδρος** : Μπουσουλέγκα Χριστίνα
- 3. Μέλη** : Καραμανλής Ευάγγελος
Λουρίκας Δημήτριος (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Σταθακόπουλος Δημήτριος

Τα λοιπά τακτικά και αναπληρωματικά μέλη, καίτοι προσκληθέντα, δεν προσήλθαν.

Γραμματέας: Τσιάβου Στυλιανή

Εισηγητής: Ηρακλεία Σχοινά, Νομικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης παρέστησαν η εισηγήτρια κα Σχοινά, καθώς και οι εκπρόσωποι του Φορέα (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) κ.κ. Σφακιανάκης Κων/νος-Διευθυντής Πτητικών Προτύπων και Παυλάκης Εμμανουήλ – Διευθυντής Μονάδος Πτητικών Μέσων, οι οποίοι παρέιχαν τις απαραίτητες διευκρινήσεις επί του θέματος και αποχώρησαν πριν από την έναρξη της διαδικασίας ψηφοφορίας και τη λήψη της απόφασης από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής.

Ερώτημα: Το με αριθμό πρωτ. Δ11/Ε/7906/4840/18-3-2014 έγγραφο-αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) προς την Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ (εφεξής Αρχή), που παραλήφθηκε από την Αρχή στις 19-3-2014 με αριθμ. πρωτ. 1327, όπως συμπληρώθηκε με τα υπ. αριθμ. πρωτ. εισερχ. 2109/12-5-2014, 2175/15-5-2014 και 2892/8-7-2014 έγγραφα.

Θέμα: Έγκριση προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, κατά τη διάταξη του άρθρου 25 παρ. 1β του Π.Δ. 60/2007, για τη σύναψη σύμβασης συντήρησης και επισκευής διαβρώσεων των κινητήρων και προμήθειας ανταλλακτικών του Αεροσκάφους SX-ECI της ΥΠΑ, προϋπολογισθείσας αξίας 243.352,43 € και 39.281,76 € αντίστοιχα, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 282.634,19 € (χωρίς ΦΠΑ).

Με το υπ' αριθμ. πρωτ. Δ11/Ε/7906/4840/18-3-2014 έγγραφο-αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) προς την Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (αρ. πρωτ. εισερχ. 1327/19-3-2014), όπως αυτό συμπληρώθηκε με τα υπ. αριθμ. πρωτ. Εισερχ. 2109/12-5-2014, 2175/15-5-2014 και 2892/8-7-2014 όμοια έγγραφα της αιτούσας και τα συνημμένα σε αυτά έγγραφα, ζητείται η σύμφωνη γνώμη της Αρχής για την προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης, κατ' επίκληση της διάταξης του άρθρου 25 παρ. 1.β του Π.Δ. 60/2007, με σκοπό την απευθείας ανάθεση σύμβασης συντήρησης και επισκευής διαβρώσεων των κινητήρων και προμήθειας ανταλλακτικών του Αεροσκάφους SX-ECI της ΥΠΑ στην εταιρεία CESSNA CITATION EUROPEAN SERVICE CENTER στο Παρίσι, προϋπολογισθείσας αξίας 243.352,43 € και 39.281,76 € αντίστοιχα, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 282.634,19 € (χωρίς ΦΠΑ).

Η αιτούμενη ανάθεση αφορά την επισκευή “απρόβλεπτων” διαβρώσεων των κινητήρων, οι οποίες προέκυψαν κατά την διάρκεια της προγραμματισμένης συντήρησης του αεροσκάφους στο επισκευαστικό κέντρο στο Παρίσι, και δεν βαρύνεται με Φ.Π.Α, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1β του Ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248/Α/7-11-2000). Η χρονική διάρκεια της σύμβασης ισχύει μέχρι την οριστική και ποιοτική παραλαβή της συγκεκριμένης συντήρησης και κατόπιν των προβλεπόμενων εκτεταμένων δοκιμαστικών πτήσεων.

I. Ιστορικό- πραγματικά περιστατικά

Από τα αναφερόμενα στο κρινόμενο αίτημα και στα συνυποβληθέντα αρχικά και συμπληρωματικά έγγραφα και στοιχεία, προκύπτουν τα ακόλουθα:

1. Με την με αρ. Πρωτ. Δ11/Ε/33818/12222/4-9-2002 (αριθμ. Διακ. 7B/2001) Διακήρυξη προκηρύχθηκε Β' επαναληπτικός ανοικτός δημόσιος διεθνής μειοδοτικός διαγωνισμός για την προμήθεια Αεροσκάφους τύπου jet μετά ειδικού εξοπλισμού [Σύστημα Από Αέρα Ελέγχου (Σ.Α.Ε.) όλων των Ραδιοναυτιλιακών και Οπτικών Βοηθημάτων], προϋπολογισθείσας αξίας 33.749.000,00 € με εκτιμώμενο χρόνο παράδοσης τους 20 μήνες από την υπογραφή της Σύμβασης.

2. Ως σκοπός της προμήθειας του Αεροσκάφους με τον ειδικό εξοπλισμό (ΣΑΕ) ορίστηκε *“1.2 Η διενέργεια των Από Αέρα Ελέγχων όλων των Αεροναυτιλιακών Βοηθημάτων και Διαδικασιών Διαδρομής, των Συστημάτων Επιτήρησης Εναέριου χώρου, των Τερματικών βοηθημάτων Αεροναυτιλίας, των Οπτικών συστημάτων, όλων των ενεχομένων Ενόργανων Διαδικασιών Προσέγγισης, ως και η παρακολούθηση και ανάλυση του Ηλεκτρομαγνητικού φάσματος των Ραδιοσυχνοτήτων τόσο της ΥΠΑ Ελλάδας και Κύπρου όσο και της Αεροπορίας Στρατού, του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας σε όλο τον Ελληνικό εναέριο χώρο”*.

3. Οι τεχνικές προδιαγραφές του αεροσκάφους, καθώς και οι τεχνικές προδιαγραφές του εξοπλισμού των ΣΑΕ προσδιορίστηκαν αναλυτικά στην διακήρυξη. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι: *“3.1. Το αεροσκάφος πρέπει να είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με το JAR 25 ή FAR 25. Να υποβληθεί πιστοποιητικό τύπου με την προσφορά [...]. Μετά την εγκατάσταση του ΣΑΕ να υποβληθεί το ανάλογο Supplemental Type Certificate με την παράδοση [...].”*

4. Αναφορικά με την συντήρηση του αεροσκάφους ορίστηκε στη διακήρυξη ότι: *“8. Ο προμηθευτής υποχρεούται να καταθέσει με την προσφορά του [...]. 8.1. Τον εγκεκριμένο από τον κατασκευαστή CAMO οργανισμό συντήρησης αεροσκάφους (πρόγραμμα συντήρησης που θα καλύπτει την συντήρηση βάσης – base maintenance) και αναλυτική περιγραφή εργασιών συντήρησης...[...]. Κατάλογο με εξουσιοδοτημένα συνεργεία συντήρησης που θα διαθέτουν πιστοποιητικό JAR 145”*.

5. Ακολούθως, στις 15-11-2005 υπεγράφη η αριθμ. 1/2005 σύμβαση ποσού 30.826.800,00 €, προμήθειας αεροσκάφους τύπου CESSNA – Model 750 με στοιχεία νηολογίου SX-ECI από την εταιρεία CESSNA AIRCRAFT COMPANY (ΗΠΑ) μετά ειδικού εξοπλισμού [Σύστημα από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ)], όπως τροποποιήθηκε με την από 31-8-2006 όμοιά της.

6. Στη σύμβαση (άρθρο 8.3) προβλεπόταν ότι *“Ο προμηθευτής θα εξασφαλίσει ότι το αεροσκάφος είναι κατασκευασμένο και πιστοποιημένο σύμφωνα με το κατά FAR/JAR Part 25 Πιστοποιητικό Τύπου (Type Certificate) αυτού και παραδίδεται με ισχύον πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, για εξαγωγή στην Ελληνική Δημοκρατία, της FAA [Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ] και οι τροποποιήσεις του λόγω της εγκατάστασης του ΣΑΕ καλύπτονται από Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Τύπου (Supplemental Type*

Certificate), που θα εκδοθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA) σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής της Ευρωπαϊκής Αεροπορικής Υπηρεσίας Ασφαλείας (EASA)".

7. Αναφορικά με την παράδοση και αποδοχή του αεροσκάφους με τον ειδικό εξοπλισμό ΣΑΕ, στο άρθρο 10.2.6 της σύμβασης προβλεπόταν ότι: "Ο προμηθευτής υποχρεούται να παραδώσει το αεροσκάφος-ΣΑΕ σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στην παρούσα σύμβαση. Η αποδοχή του αεροσκάφους-ΣΑΕ θα γίνει ύστερα από την επιτυχή ολοκλήρωση των ελέγχων οριστικής παραλαβής του, η οποία θα πιστοποιηθεί με την υπογραφή του πρωτοκόλλου οριστικής παραλαβής και με την προϋπόθεση ότι ο προμηθευτής θα έχει προσκομίσει τα απαιτούμενα, σύμφωνα με την ισχύουσα Νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Κράτους, δικαιολογητικά για την έκδοση Πιστοποιητικού Πτητικής Ικανότητας για το αεροσκάφος, από την ΥΠΑ".

8. Επιπλέον, προβλεπόταν (άρθρο 11.1) πενταετής εγγύηση καλής λειτουργίας του αεροσκάφους, με ημερομηνία έναρξης αυτής την ημερομηνία της οριστικής παραλαβής του αεροσκάφους, η οποία ορίστηκε σε 24 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης (άρθρο 6.2).

9. Περαιτέρω, προβλεπόταν αποθεματικό ύψους 350.000,00 € για την εκτέλεση περιοδικών επιθεωρήσεων και προγραμματισμένων συντηρήσεων, κατά τη διάρκεια της εγγύησης καλής λειτουργίας. Ειδικότερα, στο άρθρο 3.1.3 β (αα) της σύμβασης προβλεπόταν ότι:

"αα) [...]Ο προμηθευτής αναλαμβάνει επιπρόσθετα, εντός της συμβατικής τιμής: 1) [...]. 2) την παροχή, μετά την οριστική παραλαβή του αεροσκάφους-ΣΑΕ, πίστωσης ίσης και όχι μεγαλύτερης: α) των 350.000,00 € σε εγκατάσταση συντήρησης του προμηθευτού στο *Le Bourget* της Γαλλίας. Η πίστωση αυτή θα χρησιμοποιηθεί από τον Αγοραστή για την προγραμματισμένη συντήρηση του αεροσκάφους μέχρις ότου αυτή εξαντληθεί...[...]. Εναλλακτικώς το ποσό αυτό μπορεί να πιστωθεί στη *Jet Aviation* στη Ζυρίχη Ελβετίας ή στην *Atlas Air Service* στη Γερμανία. Ο αγοραστής οφείλει να ειδοποιήσει εγγράφως για την εταιρεία που θα επιλέξει πριν από την παραλαβή του αεροσκάφους...[...].

10. Αναφορικά με τις υπηρεσίες συντήρησης, στο άρθρο 14.1.5 της σύμβασης προβλεπόταν ότι "Η συντήρηση του αεροσκάφους θα γίνεται σε εξουσιοδοτημένους από τους κατασκευαστές του αεροσκάφους, κινητήρων, μονάδας βοηθητικής ισχύος και παρελκομένων/εξαρτημάτων αυτών, οργανισμούς συντήρησης εγκεκριμένους σύμφωνα με τον Κανονισμό EC 2042/03 – Part 145. Ο προμηθευτής θα ενημερώσει τον αγοραστή για τους εν λόγω οργανισμούς συντήρησης επισκευαστικά κέντρα και ο αγοραστής θα επιλέξει κατά τη διάρκεια της εγγυητικής περιόδου".

11. Για το εν λόγω αεροσκάφος εκδόθηκε αρχικά από την κατασκευάστρια εταιρεία CESSNA στις ΗΠΑ Αμερικανικό πιστοποιητικό πλοϊμότητας (Type Certificate) με την γενική διαμόρφωσή του, προκειμένου να αποδειχθεί η πτητική του ικανότητα ως αεροσκάφος. Στη συνέχεια, σύμφωνα και με τους όρους της αριθμ. 1/2005 υπογραφείσας σύμβασης (άρθρο 8.3), βάσει του εκδοθέντος Supplemental Type Certificate EASA.IM.A.S.02097 (Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό του συγκεκριμένου αεροσκάφους, το οποίο είναι υποχρεωτικό να εκδοθεί μετά από εκτεταμένες τροποποιήσεις που γίνονται στο αεροσκάφος, προκειμένου αυτό να διατηρεί την αξιοπλοΐα του -πλοϊμότητα), έγιναν εκτεταμένες δομικές τροποποιήσεις στο εσωτερικό της καμπίνας, προκειμένου να τοποθετηθούν και τροφοδοτηθούν ηλεκτρικά οι δύο μεγάλες κονσόλες, στις οποίες βρίσκονται ενσωματωμένες οι συσκευές, με τις οποίες γίνονται οι Από Αέρα Έλεγχοι και οι ρυθμίσεις των Ραδιοβοηθημάτων. Εκτεταμένες τροποποιήσεις πραγματοποιήθηκαν και στο σκάφος προκειμένου να εγκατασταθούν εξωτερικά οι απαιτούμενες κεραιές, καθώς και στο θάλαμο διακυβέρνησης για την εγκατάσταση των απαιτούμενων πρόσθετων συσκευών.

12. Οι σχετικές μετατροπές στο αεροσκάφος, πραγματοποιήθηκαν πριν από την παραλαβή του από την ΥΠΑ, σύμφωνα και με τους όρους της υπογραφείσας σύμβασης (άρθρο 8.3) και η αποδοχή του αεροσκάφους μετά του ειδικού εξοπλισμού ΣΑΕ έγινε το Νοέμβριο του 2007 ύστερα από την επιτυχή ολοκλήρωση των ελέγχων οριστικής παραλαβής του (άρθρο 10.2.6).

13. Ακολούθως, η κατασκευάστρια εταιρεία CESSNA, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης (άρθρο 14.1.5), για την συντήρηση του αεροσκάφους πρότεινε τρία επισκευαστικά κέντρα/οργανισμούς

συντήρησης PART 145, εκ των οποίων το ένα ήταν το δικό της υποκατάστημα, PARIS CESSNA SERVICE CENTER – CCESC (Παρίσι, Γαλλία) και τα άλλα δύο ήταν εξουσιοδοτημένα από την CESSNA, ήτοι το JET AVIATION (Ζυρίχη, Ελβετία) και το ATLAS AIR SERVICE (Αμβούργο, Γερμανία). Η ΥΠΑ, μετά από ηλεκτρονική επικοινωνία με τα ανωτέρω επισκευαστικά κέντρα, επέλεξε τελικά το επισκευαστικό κέντρο PARIS CESSNA SERVICE CENTER, το οποίο είχε ήδη πραγματοποιήσει όλες τις υποχρεωτικές μετατροπές συμμόρφωσης του αεροσκάφους για εναρμόνισή του με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς πριν αυτό έρθει στην Ελλάδα από την Αμερική με σκοπό την οριστική παραλαβή του, “καθόσον το μεν επισκευαστικό κέντρο JET AVIATION, αφενός δεν προσέφερε κόστος για το πρόγραμμα συντήρησης MSG-3, αφετέρου, το οποιοδήποτε κόστος επιβαρύνεται με δασμούς τελωνίου για τα ανταλλακτικά, καθώς και ΦΠΑ επί του συνολικού κόστους, το δε επισκευαστικό κέντρο ATLAS AIR SERVICE δεν είχε την ικανότητα υποστήριξης του συγκεκριμένου τύπου Αεροσκαφών CESSNA CITATION C-750” (Η σχετική αλληλογραφία με τα ως άνω επισκευαστικά κέντρα επισυνάπτεται στο αίτημα του φορέα).

14. Μετά τη λήξη του αποθεματικού (2011), ύψους 350.000,00 €, που προβλεπόταν στη σύμβαση για την εκτέλεση περιοδικών επιθεωρήσεων και προγραμματισμένων συντηρήσεων, κατά τη διάρκεια της εγγύησης καλής λειτουργίας, στο πλαίσιο της οποίας οι υπηρεσίες αυτές παρέχονταν από τον φορέα CAMO/οργανισμό συντήρησης/επισκευαστικό κέντρο του κατασκευαστή στο Παρίσι CCESC PART 145, ανέκυψε το ζήτημα συνέχισης της παροχής υπηρεσιών CAMO και της εκτέλεσης των προγραμματισμένων συντηρήσεων από εγκεκριμένο κατά EASA, οργανισμό συντήρησης PART 145, σύμφωνα με τον Κανονισμό EC 2042/2003.

15. Ειδικότερα, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Ενότητα Α (Τεχνικές Απαιτήσεις), Τμήμα Β (Καταμερισμός Ευθυνών, Μ.Α. 201 Καθήκοντα) του Κανονισμού EC 2042/2003 “για την διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα”: “α) Ο ιδιοκτήτης είναι υπεύθυνος για την διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και διασφαλίζει ότι πτήσεις εκτελούνται μόνο εάν: 1. το αεροσκάφος συντηρείται ώστε να βρίσκεται σε κατάσταση πλήρους αξιοπλοΐας, και 2. ο τυχόν εξοπλισμός πτητικής λειτουργίας και επείγουσας ανάγκης έχει εγκατασταθεί με ορθό τρόπο και είναι σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας ή, σε αντίθετη περίπτωση, φέρει σαφή σήμανση ότι βρίσκεται εκτός λειτουργίας και 3. το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας παραμένει σε ισχύ και 4. η συντήρηση του αεροσκάφους διενεργείται σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης [...]. ε) Προκειμένου να εκπληρωθούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο στοιχείο α), ο ιδιοκτήτης αεροσκάφους [...] μπορεί να αναθέσει με σύμβαση την εκτέλεση των εργασιών που αφορούν την διαρκή αξιοπλοΐα σε εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO) [...]. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας αναλαμβάνει την ευθύνη για την ορθή εκτέλεση των εργασιών αυτών. στ) Στην περίπτωση μεγάλων αεροσκαφών και προκειμένου να εκπληρωθούν οι υποχρεώσεις του στοιχείου α), ο ιδιοκτήτης αεροσκάφους διασφαλίζει ότι οι εργασίες που αφορούν την διαρκή αξιοπλοΐα εκτελούνται από εγκεκριμένο φορέα διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας. Συντάσσεται γραπτή σύμβαση σύμφωνα με το προσάρτημα 1. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας αναλαμβάνει την ευθύνη για την ορθή εκτέλεση των εργασιών αυτών”.

Περαιτέρω, στο Τμήμα Ζ (Φορέας Διαχείρισης Διαρκούς Αξιοπλοΐας-CAMO) ορίζεται ότι: “[...]. 708. “Διαχείριση Διαρκούς Αξιοπλοΐας [...]. β) Για κάθε αεροσκάφος υπό διαχείριση, ο εγκεκριμένος φορέας διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO): 1. αναπτύσσει και διευθύνει πρόγραμμα συντήρησης για το διαχειριζόμενο αεροσκάφος, συμπεριλαμβανομένου κάθε σχετικού προγράμματος αξιοπιστίας, 2. παρουσιάζει το πρόγραμμα συντήρησης του αεροσκάφους και τις τροποποιήσεις του στην αρμόδια αρχή προς έγκριση και δίνει αντίγραφο του προγράμματος στον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους μη εμπορικής χρήσης, 3. διαχειρίζεται την έγκριση των μετατροπών και επισκευών, 4. διασφαλίζει ότι η συντήρηση του αεροσκάφους διενεργείται σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης [...], 5. διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται όλες οι σχετικές οδηγίες αξιοπλοΐας και επιχειρησιακής εκμετάλλευσης που έχουν επίπτωση στη διαρκή αξιοπλοΐα, 6. διασφαλίζει ότι όλα τα ελαττώματα που ανακαλύπτονται κατά την προγραμματισμένη συντήρηση ή αναφέρονται στον φορέα, αποκαθίστανται από κατάλληλα εγκεκριμένο φορέα συντήρησης, 7. διασφαλίζει ότι το αεροσκάφος οδηγείται σε κατάλληλο εγκεκριμένο φορέα συντήρησης, οποτεδήποτε είναι αναγκαίο [...]”.

Με βάση λοιπόν τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό EC 2042/2003, πρωταρχική ενέργεια για έναν χρήστη (ιδιοκτήτη) αεροσκάφους είναι ο ορισμός ενός πιστοποιημένου κατά EASA (Ευρωπαϊκή Αεροπορική Υπηρεσία Ασφαλείας) Οργανισμού Διαχείρισης της Διαρκούς Αξιοπλοΐας (CAMO), ο οποίος θα είναι και ο κατά νόμο υπεύθυνος για τον καθορισμό και την παρακολούθηση των απαιτούμενων ενεργειών συντήρησης προκειμένου το αεροσκάφος να είναι αξιόπλοο. Βάσει του ίδιου Κανονισμού, ο CAMO Οργανισμός, με την σειρά του ορίζει και εξουσιοδοτεί τον Οργανισμό συντήρησης PART 145, στον οποίο αναθέτει κατ' αποκλειστικότητα τις εργασίες συντήρησης του αεροσκάφους υπό την δική του ευθύνη και επιστασία. Ο εν λόγω ορισμός και εξουσιοδότηση του Οργανισμού PART 145 από τον CAMO γίνεται μετά από σχετικές επιθεωρήσεις και ποιοτικούς ελέγχους, οι οποίοι τελούν υπό την έγκριση της εκάστοτε αρμόδιας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

16. Στο πλαίσιο αυτό, η ΥΠΑ ανέθεσε με σύμβαση στις 19-1-2011, κατόπιν απευθείας ανάθεσης, κατά τις διατάξεις του άρθρου 83 παρ. 1 του Ν. 2362/95, την διαχείριση της Διαρκούς Αξιοπλοΐας (CAMO), κατά τον Κανονισμό EC 2042/2003, στον ίδιο φορέα CAMO/οργανισμό συντήρησης PART 145/επισκευαστικό κέντρο του κατασκευαστή στο Παρίσι (CCESC). Η εν λόγω σύμβαση CAMO, η οποία εγκρίθηκε από την Δ/ση Πτητικών προτύπων – Τμήμα Πτητικής Ικανότητας Αεροσκαφών (αριθμ. Πρωτ. ΥΠΑ/Δ2/Α/1534/14-2-2012), καθορίζει τις προγραμματισμένες ενέργειες συντήρησης που πρέπει να γίνουν στο αεροσκάφος και το κόστος για τον καθορισμό των εν λόγω ενεργειών και ισχύει μέχρι την καταγγελία της από οποιονδήποτε εκ των δύο μερών.

Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο αίτημα της ΥΠΑ, *“οι λόγοι της απευθείας ανάθεσης της σύμβασης CAMO στον CCESC ήταν αφενός το χαμηλό κόστος (5.788,57 € ετησίως) και αφετέρου ότι το CCESC:*

α) παρακολουθούσε για τα 5 χρόνια της εγγύησης του αεροσκάφους (2007-2012) και διαχειριζόταν ανελλιπώς και με ασφάλεια την διαρκή αξιοπλοΐα και την συντήρηση του κρατικού μας αεροσκάφους-ΣΑΕ, β) αποτελούσε και αποτελεί φορέα CAMO της ίδιας της κατασκευάστριας εταιρείας, γ) γνώριζε το αεροσκάφος από κατασκευής του και μετατροπής του και δ) αποτελούσε και αποτελεί τον πιο αξιόπιστο φορέα καθότι είναι το μοναδικό, το οποίο έχει πρόσβαση στα σχέδια κατασκευής και των εκτεταμένων τροποποιήσεων του αεροσκάφους”.

Κάθε οργανισμός CAMO, όπως προβλέπεται στον Κανονισμό EC 2042/2003, είναι αυτός που καθορίζει τον οργανισμό συντήρησης κατά EASA Part 145. Ο συγκεκριμένος λοιπόν οργανισμός CAMO του κατασκευαστή, Paris Cessna Service Center CAMO, όρισε τον οργανισμό συντήρησης κατά EASA Part 145 (CCESC PART 145) στο Παρίσι για να εκτελεί, κατ' αποκλειστικότητα, τις προγραμματισμένες ή καθορισμένου χρόνου (time control) συντηρήσεις βάσης (base maintenance).

17. Ακολούθως, οι έως σήμερα υπογραφείσες συμβάσεις μεταξύ της ΥΠΑ και του επισκευαστικού κέντρου/ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ PART 145 (CCESC) στο Παρίσι για την εκτέλεση των προγραμματισμένων συντηρήσεων (σύμφωνα με τη σύμβαση CAMO) του αεροσκάφους σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο αίτημα της αναθέτουσας αρχής, κατόπιν απευθείας ανάθεσης, είναι οι εξής:

α) Η υπ' αριθμ. Δ11/Ε/39161/22234/5-12-2011 και η υπ' αριθμ. Δ11/Ε/17102/8007/22-5-2012 τροποποίηση αυτής, συνολικής αξίας 76.375,07 €. β) Η υπ' αριθμ. Δ11/Ε/22493/10329/11-7-2012 και η υπ' αριθμ. Δ11/Ε/29635/13057/20-9-2012 τροποποίηση αυτής, συνολικής αξίας 147.496,19 €. γ) Η υπ' αριθμ. Δ11/Ε/19133/10689/2-7-2013 συνολικής αξίας 41.964,88 € με τελικό ποσό πληρωμής το ποσό των 37.917,36 €.

18. Το αεροσκάφος SX-ECI της ΥΠΑ συντηρείται βάσει των ωρών πτήσης, που εκτελεί, καθώς και λόγω της χρονικής διάρκειας που συμπληρώνουν τα ανταλλακτικά του. Με τα σημερινά δεδομένα οι προγραμματισμένες συντηρήσεις που απαιτούνται είναι δύο (2) φορές το έτος και για τις οποίες το αεροσκάφος απαιτείται να μεταβαίνει στο επισκευαστικό κέντρο στο Παρίσι. Στο αεροσκάφος διαπιστώθηκαν διαβρώσεις και στους δύο κινητήρες από μηχανικό του επισκευαστικού κέντρου CCESC, ο οποίος μετέβη στην Ελλάδα και ο οποίος έκρινε ότι το αεροσκάφος έπρεπε να μεταφερθεί στις εγκαταστάσεις του επισκευαστικού κέντρου στο Παρίσι. Μετά την μεταφορά του αεροσκάφους στο επισκευαστικό κέντρο στο Παρίσι, κρίθηκε ότι απαιτείται να αφαιρεθούν και οι δύο κινητήρες αυτού. Η εν λόγω επισκευή διαπιστώθηκε ότι μπορεί να γίνει μόνο στο επισκευαστικό κέντρο στο Παρίσι, σε

συνεργασία με την κατασκευάστρια εταιρεία των κινητήρων (Rolls Royce), οι οποίοι είναι και οι μόνοι, οι οποίοι θα αφαιρέσουν τους κινητήρες, θα επισκευάσουν τις διαβρώσεις και θα τους ανασυναρμολογήσουν. Το αεροσκάφος παραμένει από τότε έως και σήμερα στο επισκευαστικό κέντρο στο Παρίσι.

19. Ακολουθως, με το υπ' αριθμ. ΥΠΑ/ΜΠΜ/218/11-2-2014 έγγραφο της Μονάδας Πτητικών Μέσων (ΜΠΜ) προς την ΥΠΑ/Δ11/Ε, η ΜΠΜ ζήτησε την έγκριση δαπάνης 300.000,00 € για την συντήρηση του αεροσκάφους και την αποκατάσταση των διαβρώσεων των κινητήρων, που διαπιστώθηκαν, κατά την διάρκεια της προγραμματισμένης συντήρησης στο CCECSC.

20. Με την υπ' αριθμ. Δ11/Α/3035/19-2-2014 απόφαση της Διεύθυνσης Δ11/Α (Διεύθυνση Οικονομικού και Εφοδιασμού – Τμήμα Προϋπολογισμού και Δαπανών) (ΑΔΑ: ΒΙΕΡ1-ΖΧ0) της ΥΠΑ εγκρίθηκε η δέσμευση πίστωσης ποσού 300.000,00 € για την πληρωμή ισόποσης δαπάνης σε βάρος της πίστωσης του Προϋπολογισμού εξόδων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων/Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ειδικού φορέα 39/120 και ΚΑΕ 5183-, οικονομικού έτους 2014, για την προγραμματισμένη συντήρηση αεροσκάφους SX-ECI της ΥΠΑ.

21. Ακολουθως, σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 03/10-3-2014 πρακτικό γνωμοδότησης της Επιτροπής Αξιολόγησης του άρθρου 22 του ΠΔ 118/2007, η Επιτροπή αξιολόγησης γνωμοδότησε ότι ισχύουν οι προϋποθέσεις του Ν. 2286/1995, άρθρο 2 παρ. 12/δ και παρ. 13/II προκειμένου να ακολουθηθεί η διαδικασία με διαπραγμάτευση (εξαιρετική ή απευθείας ανάθεση) ως διαδικασία σύναψης σύμβασης με την εταιρεία Cessna Citation European Service Center (CCECSC) στο Παρίσι για την πραγματοποίηση προγραμματισμένης συντήρησης και αποκατάστασης των διαβρώσεων των κινητήρων του αεροσκάφους. Το εν λόγω πρακτικό εγκρίθηκε από τη Μονάδα Πτητικών Μέσων με το υπ' αριθμ. 4655/17-3-2014 έγγραφό της προς την Διεύθυνση Οικονομικού – Εφοδιασμού- Τμήμα Προμηθειών (ΥΠΑ/Δ11/Ε).

22. Στη συνέχεια, με το αριθμ. Πρωτ. ΥΠΑ/Δ11/Ε/14-3-2014 πρακτικό της, η Επιτροπή, που συγκροτήθηκε για την αξιολόγηση της οικονομικής προσφοράς του επισκευαστικού κέντρου CCECSC, έκρινε ως οικονομικά συμφέρουσα την προσφορά του επισκευαστικού κέντρου CCECSC για την αποκατάσταση των διαβρώσεων, συνολικού ποσού 282.634,19 € (χωρίς ΦΠΑ). Με το αριθμ. Πρωτ. 376/14-3-2014 η Μονάδα Πτητικών Μέσων της ΥΠΑ ενέκρινε το ως άνω πρακτικό της Επιτροπής Αξιολόγησης.

23. Κατόπιν των ανωτέρω, με το με αρ. πρωτ.Δ11/Ε/7906/4840/18-3-2014 αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) προς την Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ (εφεξής Αρχή) που παραλήφθηκε από την Αρχή στις 19-3-2014 με αριθμ. πρωτ 1327, όπως αυτό συμπληρώθηκε με τα υπ. αριθμ. Πρωτ. Εισερχ. 2109/12-5-2014, 2175/15-5-2014 και 2892/8-7-2014 όμοια έγγραφα της αιτούσας και τα συνημμένα σε αυτά έγγραφα, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ενόψει των προεκτεθέντων και προκειμένου να μην τεθούν σε κίνδυνο οι Από Αέρα Έλεγχοι όλων των Ραδιοβοηθημάτων και συστημάτων Αεροναυτιλίας (VOR, DME, ILS, RADAR) τόσο της ΥΠΑ Ελλάδος και Κύπρου όσο και της Αεροπορίας Στρατού, Πολεμικού Ναυτικού και Πολεμικής Αεροπορίας σε όλο τον Ελληνικό εναέριο χώρο και την ομαλή λειτουργία των Αερολιμένων, αιτείται τη σύμφωνη γνώμη της Αρχής, υποβάλλοντας και το σχετικό σχέδιο Απόφασης, για την προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης, κατ' επίκληση της διάταξης του άρθρου 25 παρ. 1.β του Π.Δ. 60/2007, με σκοπό την απευθείας ανάθεση σύμβασης συντήρησης και επισκευής των διαβρώσεων των κινητήρων και προμήθειας ανταλλακτικών του Αεροσκάφους SX-ECI της ΥΠΑ στην εταιρεία CESSNA CITATION EUROPEAN SERVICE CENTER στο Παρίσι, προϋπολογισθείσας αξίας 243.352,43 € και 39.281,76 € αντίστοιχα, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 282.634,19 € (χωρίς ΦΠΑ). Η σχετική ανάθεση δεν βαρύνεται με ΦΠΑ, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 27 παρ. 1β του Ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248/Α/7-11-2000).

II. Νομικό πλαίσιο

24. Σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπερ. δδ της περ. γ της παραγρ. 2 του άρθρου 2 του Ν. 4013/2011 όπως τροποποιήθηκε από την παράγραφο 1 του άρθρου 61 του Ν. 4146/2013 (Α' 90), «..Οι αποφάσεις των αναθετουσών Αρχών που αφορούν προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης για την ανάθεση των δημόσιων συμβάσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 παρ. 3 του π.δ. 59/2007 και των άρθρων 24 και 25 του π.δ. 60/2007, εξαιρουμένων των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, εκδίδονται μετά από σύμφωνη γνώμη της Αρχής, εφόσον οι συμβάσεις αυτές εμπίπτουν, λόγω της εκτιμώμενης αξίας τους, στο

πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω προεδρικών διαταγμάτων. Η εν λόγω αρμοδιότητα ασκείται μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από την περιέλευση του σχεδίου απόφασης στην Αρχή, συνοδευόμενου από όλα τα στοιχεία στα οποία θεμελιώνεται, κατά περίπτωση, η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, με μέριμνα της αναθέτουσας αρχής. Με την άπρακτη παρέλευση της ως άνω προθεσμίας τεκμαίρεται η σύμφωνη γνώμη της Αρχής.»

25. Στη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 του π.δ. 60/2007 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ...» προβλέπεται ότι: “γ) Δημόσιες συμβάσεις προμηθειών είναι δημόσιες συμβάσεις, πλην αυτών του στοιχείου β), οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, τη μίσθωση ή τη μίσθωση-πώληση, με ή χωρίς δικαίωμα αγοράς, προϊόντων. Δημόσια σύμβαση, η οποία έχει ως αντικείμενο την προμήθεια προϊόντων και καλύπτει, παρεμπιπτόντως, εργασίες τοποθέτησης και εγκατάστασης, θεωρείται ως δημόσια σύμβαση προμηθειών. δ) Δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών είναι δημόσιες συμβάσεις, πλην των δημοσίων συμβάσεων έργων ή προμηθειών, οι οποίες έχουν ως αντικείμενο την παροχή των υπηρεσιών που αναφέρονται στο Παράρτημα II. Δημόσια σύμβαση, η οποία έχει ως αντικείμενο ταυτοχρόνως προϊόντα και υπηρεσίες που αναφέρονται στο Παράρτημα II, θεωρείται ως δημόσια σύμβαση υπηρεσιών, εφόσον η αξία των συγκεκριμένων υπηρεσιών υπερβαίνει την αξία των προϊόντων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση. Δημόσια σύμβαση, η οποία έχει ως αντικείμενο υπηρεσίες που αναφέρονται στο Παράρτημα II και η οποία δεν περιλαμβάνει δραστηριότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα I παρά μόνο παρεμπιπτόντως σε σχέση με το κύριο αντικείμενο της σύμβασης, θεωρείται ως δημόσια σύμβαση υπηρεσιών”.

26. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 1 του π.δ. 60/2007 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ...», το εν λόγω π.δ. «εφαρμόζεται στις δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών που δεν εξαιρούνται, δυνάμει των εξαιρέσεων που προβλέπονται στα άρθρα 16, 17 και 9 έως 15, και των οποίων η εκτιμώμενη αξία εκτός φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) είναι ίση προς ή ανώτερη από τα ακόλουθα κατώτατα όρια: α) 137.000 ευρώ, για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών και υπηρεσιών, εκτός αυτών που καλύπτονται από την περίπτωση β) στοιχείο iii), που συνάπτονται από τις αναθέτουσες αρχές οι οποίες είναι κεντρικές κυβερνητικές αρχές του Παραρτήματος IV. [...] β) 211.000 ευρώ, προκειμένου για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών και υπηρεσιών που συνάπτονται είτε i) από αναθέτουσες αρχές άλλες από εκείνες που αναφέρονται στο Παράρτημα IV, είτε ii) από τις αναθέτουσες αρχές που αναφέρονται στο Παράρτημα IV και οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της άμυνας, όταν οι συμβάσεις αφορούν προϊόντα τα οποία δεν καλύπτει το Παράρτημα V, είτε iii) από οποιαδήποτε αναθέτουσα αρχή και έχουν ως αντικείμενο υπηρεσίες της κατηγορίας 8 του Παραρτήματος II A, υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών της κατηγορίας 5 των οποίων οι θέσεις στο CPV είναι αντίστοιχες με τους αριθμούς αναφοράς CPC 7524, 7525 και 7526, ή/και υπηρεσίες που αναφέρονται στο Παράρτημα II B.”

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2 του αριθ. 1336/2013 Κανονισμού της Επιτροπής της 13ης Δεκεμβρίου 2013 για την τροποποίηση των οδηγιών 2004/17/ΕΚ, 2004/18/ΕΚ και 2009/81/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά τα κατώτατα όρια εφαρμογής τους κατά τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων, το ως άνω ποσό αναπροσαρμόστηκε στις 134.000 ευρώ και 207.000 ευρώ αντίστοιχα.

27. Στη διάταξη του άρθρου 25 παρ. 1 περ. β του π.δ/τος 60/2007 προβλέπεται ότι: “Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συνάπτουν τις δημόσιες συμβάσεις τους προσφεύγοντας σε διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς να προηγείται δημοσίευση σχετικής προκήρυξης, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1) Προκειμένου για δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών:

[...]β) εάν, για λόγους τεχνικούς, καλλιτεχνικούς ή σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, η σύμβαση μπορεί να ανατεθεί μόνο σε συγκεκριμένο οικονομικό φορέα”.

III. Νομική εκτίμηση

28. Το υπό εξέταση αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών

και Δικτύων αφορά στη σύναψη δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών, με την έννοια της περίπτωσης (δ) υποπερ. (β) της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 60/2007 περί προσαρμογής της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών». Δεδομένου ότι πρόκειται για διαδικασία διαπραγμάτευσης για τη σύναψη δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών σε συνδυασμό με το συνολικό προϋπολογισμό του αιτήματος (282.634,19 € χωρίς ΦΠΑ), συντρέχει η αρμοδιότητα της Αρχής για την παροχή σύμφωνης γνώμης επί του αιτήματος, σύμφωνα με την προαναφερόμενη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ, υποπερίπτωση δδ) του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 8 του π.δ. 60/2007.

29. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση, έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 30 και 31 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ περιπτώσεις (αντίστοιχα άρθρα 24 και 25 π.δ. 60/2007) (βλ. σχετικώς ΔΕΕ, απόφαση της 8ης Απριλίου 2008, C 337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56).

30. Συναφώς επισημαίνεται ότι οι ανωτέρω διατάξεις στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις που συνιστούν παρέκκλιση από τη βασική ρύθμιση, ήτοι από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των αναγνωριζομένων από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) δικαιωμάτων στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συσταλτικής ερμηνείας. Συγκεκριμένα, προκειμένου η οδηγία 2004/18/ΕΚ να μην απολέσει την πρακτική αποτελεσματικότητά της, τα κράτη μέλη και οι αναθέτουσες αρχές τους δεν επιτρέπεται να προβλέπουν περιπτώσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση που δεν προβλέπονται από την εν λόγω οδηγία ή να συνοδεύουν τις ρητώς προβλεπόμενες από την οδηγία αυτή περιπτώσεις με νέους όρους που έχουν ως αποτέλεσμα να καθιστούν ευκολότερη την προσφυγή στην εν λόγω διαδικασία (βλ. ΔΕΕ, αποφάσεις της 18^{ης} Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28^{ης} Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, σκέψη 13 και της 13^{ης} Ιανουαρίου 2005, C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλ. 2005, I-13947, σκέψη 48). Εξάλλου, το βάρος αποδείξεως περί του ότι συντρέχουν όντως οι έκτακτες περιστάσεις που δικαιολογούν την απόκλιση το φέρει ο προτιθέμενος να κάνει χρήση των διατάξεων αυτών (βλ. υπό το πνεύμα αυτό ΔΕΕ, αποφάσεις της 10^{ης} Μαρτίου 1987, C-199/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1987, σ. 1039, σκέψη 14, της 18^{ης} Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28^{ης} Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, της 10^{ης} Απριλίου 2003, C-20/01 και C-28/01, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 2003, I-360, σκέψη 58, της 14^{ης} Σεπτεμβρίου 2004, C-385/02, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2004, σ. I-8121, σκέψη 19, της 14^{ης} Οκτωβρίου 2004, C-340/02, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλ. 2004, I-9845, σκέψη 38, και της 2^{ης} Ιουνίου 2005, C-394/02, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλ. 2005, I-4713, σκέψη 33).

31. Ως προς την εφαρμογή του άρθρου 25 περ. 1 υποπερ. β' του ΠΔ 60/2007 διακρίνονται δύο ειδικότερες περιπτώσεις, ήτοι η ύπαρξη τεχνικών/καλλιτεχνικών λόγων αφενός και η ύπαρξη αποκλειστικών δικαιωμάτων αφετέρου.

Όσον αφορά την επίκληση τεχνικών λόγων, θα πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις: 1. τεχνική ιδιομορφία των υπό ανάθεση έργων, υπηρεσιών, ειδών και 2. η τεχνική ιδιομορφία να καθιστά απολύτως αναγκαία την ανάθεση της σύμβασης σε συγκεκριμένη επιχείρηση (Δ.Ε.Ε. προαναφερθείσα απόφαση της C-394/02, σκέψη 34).

Δηλαδή η σύμβαση ανατίθεται σε εκείνον που σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση έχει την απαιτούμενη τεχνογνωσία. Ο ισχυρισμός και μόνο από την αναθέτουσα αρχή ότι το έργο έχει περίπλοκο και δυσχερή χαρακτήρα δεν αρκεί για την απόδειξη ότι πρέπει να ανατεθεί σε έναν μόνο ανάδοχο (Δ.Ε.Ε. Προαναφερθείσα απόφαση C-385/02, σκέψη 21). Η αναθέτουσα αρχή μπορεί να προσφύγει στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης όταν για λόγους τεχνικούς (όπως η κατοχή αποκλειστικών τεχνικών μέσων, γνώσεων ή μεθόδων) ή σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, καθίσταται απολύτως αναγκαίο να ανατεθεί η εκτέλεση σε συγκεκριμένο πρόσωπο, το οποίο όμως δεν αρκεί να είναι απλώς ικανό να παράσχει με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τις ζητούμενες υπηρεσίες, αλλά απαιτείται

να είναι και το μοναδικό έναντι οποιουδήποτε άλλου προσώπου παρέχοντας ανάλογες υπηρεσίες σε όλο τον κοινοτικό χώρο -το πρόσωπο αυτό τρόπον τινά έχει οιονεί ένα αποκλειστικό δικαίωμα, ή δικαίωμα πνευματικής ιδιοκτησίας, ακόμα και αν δεν το έχει κατοχυρώσει. (Δ.Ε.Ε. προαναφερθείσα C-199/85, σκέψη 14, προαναφερθείσα C-57/94 σκέψη 23, ΕΣ Τμ. VI 2055/2010). Μάλιστα το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η πρόσκληση προς υποβολή προσφοράς σε περισσότερες της μίας επιχειρήσεις ή και η προγενέστερη διενέργεια διαγωνισμού για το ίδιο αντικείμενο αποτελούν ενδείξεις υπέρ της μη ύπαρξης αποκλειστικότητας σε κοινοτικό επίπεδο. Επομένως πρέπει να θεμελιώνεται από την αναθέτουσα αρχή επαρκώς το στοιχείο της μόνης κατάλληλης, σε σχέση με άλλες εταιρείες που αναπτύσσουν όμοια δραστηριότητα στον αντίστοιχο τομέα. Η αναθέτουσα αρχή πρέπει να υποστηρίζει ειδικά και επαρκώς, με συγκεκριμένα στοιχεία την ανυπαρξία άλλου ενδιαφερόμενου, φυσικού ή νομικού προσώπου, δυνάμενου να προσφέρει τις ανάλογες υπηρεσίες/αγαθά/έργο, ειδικά μάλιστα όταν είναι γνωστή η ύπαρξη μεγάλου αριθμού εν δυνάμει οικονομικών φορέων που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα, σε συνθήκες ανταγωνισμού. Παράλληλα η νομολογία του Ελεγκτικού Συνεδρίου δέχεται παγίως ότι η προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης με επίκληση της εν λόγω διάταξης πρέπει να ακολουθεί μίας στάθμισης όλων των οικονομοτεχνικών παραμέτρων που καθιστούν συμφερότερη την προσφυγή σε αυτήν την όπως εξαιρετική διαδικασία, με πλήρη και ειδική αιτιολογία που πρέπει να προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, για τους λόγους που επέβαλαν την απόφασή της αυτή (βλ. ΕΣ Τμ. VI 3334/2009, 156, 77/2008, 263/2007, 186, 187, 188, 189, 190, 191/2006, 61/2004).

Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή οφείλει να αποδείξει ότι αυτοί οι τεχνικοί λόγοι καθιστούν απολύτως αναγκαία την σύναψη της επίδικης σύμβασης με την εταιρεία [...], στην οποία έχει ανατεθεί η εκτέλεση των εν εξελίξει έργων, *“εν ανάγκη, με μια πραγματογνωμοσύνη ενός ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα, ότι οι απορρέουσες, από αυτές τις τεχνικές αλληλεξαρτήσεις, δυσχέρειες δεν θα μπορούσαν να υπερνικηθούν εάν τα επίδικα έργα είχαν ανατεθεί σε επιχείρηση άλλη από εκείνη, στην οποία είχαν ήδη ανατεθεί τα εν εξελίξει έργα, οπότε η εκτέλεσή τους δεν μπορούσε να ανατεθεί παρά μόνο σε αυτή την τελευταία”* (Απόφαση της 18^{ης} Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψεις 23-27).

32. Εν προκειμένω, από τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης προκύπτουν τα ακόλουθα: Στο υποβληθέν σχέδιο απόφασης και τα συμπληρωματικά αυτού έγγραφα και στοιχεία για την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, η ΥΠΑ επισημαίνει τα κάτωθι:

“Η αιτούμενη σύμβαση εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 25 παρ. 1β του Π.Δ. 60/2007, καθ’ όσον για λόγους τεχνικούς και προστασίας αποκλειστικών δικαιωμάτων μπορεί να ανατεθεί μόνο στον συγκεκριμένο φορέα, CESSNA CITATION EUROPEAN SERVICE CENTER (CESC) στο Παρίσι για τους κατωτέρω λόγους:

α) *Η πραγματοποίηση των προγραμματισμένων επιθεωρήσεων και των αναγκαίων εργασιών συντήρησης του αεροσκάφους της ΥΠΑ τύπου CESSNA CITATION με στοιχεία νηολογίου X-750 SX-ECI, όπως καθορίζονται από την κατασκευάστρια εταιρεία και σύμφωνα με τους εφαρμοζόμενους κανονισμούς, απαιτείται προκειμένου να διατηρηθεί η αξιοπιστία και η πτητική εκμετάλλευση αυτού, ώστε να συνεχιστεί απρόσκοπτα ο από αέρα έλεγχος και η πιστοποίηση των συστημάτων Αεροναυτιλίας του εναέριου χώρου και των Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.*

β) *Το αεροσκάφος, καθ’ ακολουθία των όρων της υπογραφείσας σύμβασης (άρθρο 8.3), έχει υποστεί, πριν από την παράδοσή του στην ΥΠΑ, εκτενείς μετατροπές από το υποκατάστημα της κατασκευάστριας εταιρείας στο Παρίσι, PARIS CESSNA SERVICE CENTER, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των ειδικών αποστολών που εκτελεί και συνεπώς, ως ειδική κατασκευή, απαιτείται να εκτελεί εξειδικευμένο πρόγραμμα συντήρησης για την διατήρηση της αξιοπιστίας του μόνο από το υποκατάστημα αυτό, ώστε να είναι γνωστές όλες οι ιδιαιτερότητες και αδυναμίες του συγκεκριμένου αεροσκάφους, το οποίο επιβάλλεται να λειτουργεί με αυξημένο βαθμό αξιοπιστίας. Στο εν λόγω κέντρο συντήρησης έχουν γίνει όλες οι συντηρήσεις-επισκευές μετά την έναρξη της επιχειρησιακής εκμετάλλευσής του έως και σήμερα. Επομένως, είναι το μοναδικό που διαθέτει την πλήρη τεχνογνωσία της ειδικής κατασκευής, αλλά και κάθε απαιτούμενης μετατροπής επί του αεροσκάφους.*

γ) Το συγκεκριμένο αεροσκάφος, μετά τις εκτεταμένες μετατροπές και αναβαθμίσεις, τις οποίες υπέστη, αποτελεί ειδική και μοναδική κατασκευή, που διαθέτει η χώρα μας για τους Από Αέρα Ελέγχους και ρυθμίσεις των Ραδιοβοηθημάτων και Οπτικών Βοηθημάτων του Εθνικού Εναέριου Χώρου και των Ελληνικών Αεροδρομίων τόσο της Πολιτικής όσο και της Πολεμικής Αεροπορίας. Αποτελεί επίσης μοναδική κατασκευή σε παγκόσμιο επίπεδο με πολύ μεγάλες μετατροπές σε σχέση με τα υπόλοιπα ιδίου τύπου αεροσκάφη στο σύνολο των συστημάτων του (ηλεκτρονικό σύστημα, ηλεκτρολογικό σύστημα κλπ.). Τις αναλυτικές και ακριβείς πληροφορίες μετατροπών έχει μόνον η κατασκευάστρια εταιρεία CESSNA και για το λόγο αυτό είναι η μοναδική, η οποία μπορεί να παρακολουθήσει και να πραγματοποιήσει με ασφάλεια το εξειδικευμένο πρόγραμμα συντήρησης (Special Maintenance Program) του συγκεκριμένου αεροσκάφους. Τα ανταλλακτικά που θα χρησιμοποιηθούν για να επισκευασθεί και, κατ' επέκταση, να συντηρηθεί, πρέπει να έχουν κατασκευασθεί βάσει τεχνικών προδιαγραφών του κατασκευαστή και να έχουν υποστεί, απ' αυτόν, έλεγχο αξιοπιστίας για εξασφάλιση του μεγίστου δυνατού ορίου απόδοσης προς εξασφάλιση της ασφάλειας των πτήσεων.

δ) Η Cessna European Service Center στην Γαλλία είναι ο μοναδικός εγκεκριμένος επισκευαστικός οργανισμός από τον οργανισμό παρακολούθησης διαρκούς αξιοπλοΐας CAMO (βλ. και ανωτέρω παρ. 16 της παρούσας), που είναι υπεύθυνος για το αεροσκάφος και δύναται να προτείνει οργανισμό που θα συντηρεί το αεροσκάφος, ο οποίος είναι και εγκεκριμένος ως οργανισμός παρακολούθησης διαρκούς αξιοπλοΐας CAMO από την ΜΠΜ της ΥΠΑ. Ο εν λόγω οργανισμός παρακολούθησης της διαρκούς αξιοπλοΐας (CAMO) του CCESS για την τρέχουσα προγραμματισμένη συντήρηση αρνήθηκε σχετικά αιτήματα της Μονάδας Πτητικών Μέσων για πραγματοποίηση της συντήρησης σε άλλον οργανισμό συντήρησης κατά Part 145 λόγω της ειδικής κατασκευής του αεροσκάφους (επισυνάπτεται η σχετική ηλεκτρονική αλληλογραφία).

ε) Σύμφωνα με τα τηρούμενα στοιχεία στην Διεύθυνση Πτητικών Προτύπων, δεν υφίσταται στην Ελλάδα πιστοποιημένος οργανισμός συντήρησης με δυνατότητα εκτέλεσης εκτεταμένων συντηρήσεων βάσης (base maintenance) για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους.

στ) Η διαδικασία να συμπεριληφθεί η Μονάδα Πτητικών Μέσων (ΜΠΜ) της ΥΠΑ (HCAA/FIU) στον κατάλογο των υπεργολάβων (subcontractors) της κατασκευάστριας εταιρείας CESSNA δεν έχει ολοκληρωθεί, διότι δεν έχει έλθει εκπρόσωπος του CAMO στην Αθήνα για να γίνει απαραίτητη επιθεώρηση του προσωπικού και των εγκαταστάσεων της Μονάδας Πτητικών Μέσων. Η συγκεκριμένη διαδικασία είναι σε εξέλιξη και στη φάση έγκρισης της σχετικής δαπάνης.

ζ) Με δεδομένη την πολυετή εμπειρία και γνώση της Μονάδας Πτητικών Μέσων στον αεροπορικό χώρο και την ευθύνη, η οποία πηγάζει από την ασφάλεια των πτήσεων των αεροπορικών μέσων, τα οποία η ίδια με τα πληρώματά της χρησιμοποιεί για την εκτέλεση του ευαίσθητου έργου που έχει αναλάβει, είναι επιβεβλημένο ένα τέτοιο εξειδικευμένο αεροσκάφος να πρέπει να συντηρείται από το πλέον εξειδικευμένο προσωπικό και όχι από κάποιο κέντρο, το οποίο θα πρέπει να διερευνήσει την όλη κατασκευή του εξαρχής προκειμένου να καταλήξει στον ορθό τρόπο συντήρησής του.

η) Επιπροσθέτως, είναι αυτονόητο στον αεροπορικό χώρο ότι ένα σχέδιο εκτεταμένων ειδικών τροποποιήσεων επί ενός αεροσκάφους, το οποίο εγκρίνεται με αντίστοιχο πιστοποιητικό (Supplemental Type Certificate) από την αρμόδια Αρχή, δεν διατίθεται σε κανένα άλλο φορέα πλην του σχεδιαστή και του κατασκευαστή.

θ) Η ένταξη του εν λόγω κρατικού αεροσκάφους, λόγω της ιδιότυπης και μοναδικής κατασκευής, των εκτεταμένων τροποποιήσεων καθώς και του είδους της μοναδικότητας της αποστολής του, στους στενούς δημοσιονομικούς κανονισμούς και στις συνθήκες ανταγωνισμού, θα επηρεάζει πάντα άμεσα και αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία του αεροσκάφους και κατ' επέκταση του Εθνικού Εναέριου Χώρου και των Ελληνικών Αεροδρομίων με σημαντικές επιπτώσεις στην Εθνική Ασφάλεια, στον Ελληνικό Τουρισμό και στην Εθνική Οικονομία.

ι) Η ανάγκη αποκατάστασης των διαβρώσεων των κινητήρων, οι οποίες διαπιστώθηκαν κατά την προγραμματισμένη συντήρηση του αεροσκάφους στο Παρίσι, είναι άμεση και κατεπείγουσα, καθότι αφενός μεν η οποιαδήποτε χρονική καθυστέρηση αυξάνει τις διαβρώσεις και αφετέρου στο επόμενο χρονικό διάστημα θα αρχίσουν να τίθενται εκτός ενεργείας τα ραδιοβοηθήματα των αεροδρομίων και του

Εθνικού Εναέριου Χώρου. Ως εκ τούτου, απαιτείται το αεροσκάφος να επανέλθει στην έδρα του μετά από την πολύμηνη απουσία του στο επισκευαστικό κέντρο στο Παρίσι, διότι: i) για την παραμονή του στο εξωτερικό επιβαρυνόμαστε με ημερήσιο χρηματικό κόστος, ii) λήγει η εξάμηνη ικανότητα των χειριστών και iii) το αεροσκάφος SX-ECG (αγοράς 1977), το οποίο έχει οριστεί να καλύπτει τις υπηρεσιακές ανάγκες για τους από αέρα ελέγχους των ραδιοβοηθημάτων και των συστημάτων αεροναυτιλίας, κατά το διάστημα της απουσίας του εν λόγω αεροσκάφους στο Παρίσι, χωρίς ωστόσο να έχει τα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά, που έχει το εν λόγω αεροσκάφος, το Σεπτέμβριο πρέπει να προγραμματίσει την υποχρεωτική συντήρησή του και ως εκ τούτου δεν θα υπάρχει αεροσκάφος για να καλύπτει τις υπηρεσιακές ανάγκες για τους από αέρα ελέγχους όλων των ραδιοβοηθημάτων και συστημάτων Αεροναυτιλίας (VOR, DME, ILS), με αποτέλεσμα η ΥΠΑ να είναι αναγκασμένη να τις μισθώσει σε αλλοδαπό φορέα με σημαντικό κόστος”.

33. Επιπλέον, αναφορικά με την χορήγηση πιστοποίησης από ανεξάρτητο φορέα, πλην της ΥΠΑ και της κατασκευάστριας εταιρείας, σχετικά με το ότι οι ζητούμενες υπηρεσίες συντήρησης / επισκευής / προμήθειας ανταλλακτικών επιβάλλεται να παρασχεθούν από το συγκεκριμένο οικονομικό φορέα /επισκευαστικό κέντρο λόγω της ιδιότυπης τεχνικής μοναδικότητας του μετατραπέντος αεροσκάφους, η οποία δεν επιτρέπει την ανάθεση των αιτούμενων υπηρεσιών σε άλλους φορείς, την οποία πιστοποίηση ζήτησε η ΕΑΑΔΗΣΥ με έγγραφό της προς την αιτούσα, η ΥΠΑ επισημαίνει ότι στον αεροπορικό τομέα δεν υφίσταται ανεξάρτητος φορέας, ο οποίος να χορηγεί πιστοποίηση μοναδικότητας υπέρ τρίτου σε παγκόσμιο επίπεδο. Αντ' αυτού, η ΥΠΑ υποβάλλει συνημμένως έγγραφο, το οποίο προέρχεται από τον υπεύθυνο Ευρωπαϊκό Περιφερειακό Διευθυντή (Field Service Manager) της TEXTRON, στον όμιλο της οποίας ανήκει και η κατασκευάστρια του αεροσκάφους εταιρεία CESSNA, με το οποίο επιβεβαιώνεται ότι: “Σας επιβεβαιώνω ότι το αεροσκάφος σας, Cessna Citation X με αριθμό σειράς 750-0262, είναι μοναδικής κατασκευής για να εκτελεί βαθμονομήσεις (ρυθμίσεις) των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων των αεροδρομίων. Σε αντίθεση με άλλα αεροσκάφη CESSNA CITATION X, κάποιες από τις εγκατεστημένες μετατροπές είναι έξω από το τυποποιημένο εγχειρίδιο συντήρησης του CESSNA CITATION X και υπόκεινται σε ειδικές απαιτήσεις επιθεωρήσεων και συντήρησης, οι οποίες πρέπει να ακολουθούνται. Κατά συνέπεια, θα πρότεινα την χρήση του δικτύου των ιδιόκτητων κέντρων για όλες τις συντηρήσεις σας, καθώς παρέχει την πλησιέστερη εργοστασιακή υποστήριξη για αυτό το αεροσκάφος. Επίσης, χρησιμοποιώντας το Ευρωπαϊκό δίκτυο συντήρησης της CESSNA (CCESC) στο Παρίσι, εξασφαλίζετε ότι παρέχεται η υψηλότερη στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα ποιότητα και συντήρηση για το αεροσκάφος αυτό. Το κέντρο συντήρησής μας, Le Bourget, στο Παρίσι συντηρεί αυτό το αεροσκάφος από την παραλαβή του από το εργοστάσιο στην Wichita και έχει παρακολουθήσει την συντήρησή του στο σύνολό της από τότε. Καλύπτει επίσης το αεροσκάφος σας κάτω από EASA CAMO σύμβαση με την αντίστοιχη μεταβίβαση ευθύνης για την διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας. Ως τέτοια, όλα τα παλαιά αρχεία φυλάσσονται εντός των υπηρεσιών του κέντρου και θα διαβεβαιώσουν ότι το αεροσκάφος σας είναι πάντα σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες και κανονισμούς της EASA που αφορούν την ασφάλεια των πτήσεων. Με την άνω των 17 ετών εμπειρία, ως ιδιόκτητο κέντρο συντήρησης της Cessna Aircraft Company, η ομάδα των τεχνικών μας στο Le Bourget είναι με βεβαιότητα η πιο αξιόπιστη και έμπειρη στο αεροσκάφος CITATION X [...]”.

34.Ενόψει των ανωτέρω και από τα στοιχεία που προσκομίστηκαν εκ μέρους της αναθέτουσας αρχής, τεκμηριώνεται επαρκώς η ιδιότυπη τεχνική μοναδικότητα του μετατραπέντος αεροσκάφους, εξαιτίας της οποίας, οι αιτούμενες υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής των διαβρώσεων των κινητήρων του εν λόγω αεροσκάφους επιβάλλεται να παρασχεθούν από το συγκεκριμένο οικονομικό φορέα/επισκευαστικό κέντρο της κατασκευάστριας εταιρείας στο Παρίσι.

Το παραπάνω συμπέρασμα επιρρωνύεται από το γεγονός ότι τόσο οι απαιτούμενες μετατροπές που έχει υποστεί το αεροσκάφος πριν από την παράδοσή του στην ΥΠΑ, σύμφωνα με την σύμβαση, προκειμένου αυτό να μπορεί ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των ειδικών αποστολών που επιτελεί, όσο και οι υπηρεσίες συντήρησης αυτού, από την έναρξη της επιχειρησιακής εκμετάλευσής του έως και σήμερα, παρέχονται από το ίδιο επισκευαστικό κέντρο/οργανισμό συντήρησης κατά EASA PART 145 της κατασκευάστριας εταιρείας στο Παρίσι (CCESC), αρχικά στο πλαίσιο της συμβατικής εγγύησης της υπογραφείσας σύμβασης προμήθειας του αεροσκάφους και στη συνέχεια με απευθείας αναθέσεις συμβάσεων συντήρησης, στο πλαίσιο της υπογραφείσας σύμβασης διαχείρισης διαρκούς αξιοπλοΐας (σύμβαση CAMO), σύμφωνα με

την οποία το επισκευαστικό κέντρο της κατασκευάστριας στο Παρίσι, CCEC, είναι ο μοναδικός εγκεκριμένος επισκευαστικός οργανισμός από τον οργανισμό παρακολούθησης διαρκούς αξιοploϊας CAMO, που είναι υπεύθυνος για το αεροσκάφος. Επομένως, δεν υπήρξε σε καμιά περίπτωση δυνατότητα προσφυγής σε διαγωνισμό ή πρόσκληση προς υποβολή προσφοράς σε άλλη εταιρεία με το ίδιο αντικείμενο της σύμβασης. Είναι, λοιπόν, προφανές ότι το επισκευαστικό κέντρο/οργανισμός συντήρησης κατά EASA PART 145 της κατασκευάστριας εταιρείας στο Παρίσι, CCEC, αποτελεί τον μοναδικό οικονομικό φορέα σε όλη την ΕΕ που διαθέτει την τεχνογνωσία των μετατροπών του αεροσκάφους και για το λόγο αυτό είναι το μοναδικό, που μπορεί να παρακολουθήσει και να πραγματοποιήσει με ασφάλεια το εξειδικευμένο πρόγραμμα συντήρησης αυτού και δεν υπάρχει ανταγωνιστικός πάροχος της ίδιας υπηρεσίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

35. Κατά συνέπεια, στην προκειμένη περίπτωση, συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 25 παρ. 1 περ. β του Π.Δ. 60/2007 για προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για την ανάθεση σύμβασης συντήρησης και επισκευής διαβρώσεων των κινητήρων και προμήθειας ανταλλακτικών του Αεροσκάφους SX-ECI της ΥΠΑ, συνολικής προϋπολογισθείσης δαπάνης 282.634,19 € (χωρίς ΦΠΑ).

IV. Συμπέρασμα

Ενόψει όλων των προεκτεθέντων, με βάση το διδόμενο πραγματικό και από την υπαγωγή αυτού στις προαναφερόμενες και ερμηνευόμενες διατάξεις, επί του τεθέντος ερωτήματος, η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. ομόφωνα αποφασίζει:

Την αποδοχή του αιτήματος της ΥΠΑ σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2, περ. γ (δδ) του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, και την παροχή σύμφωνης γνώμης για τη διενέργεια διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, κατά τη διάταξη του άρθρου 25 παρ. 1β του Π.Δ. 60/2007, για την ανάθεση σύμβασης συντήρησης και επισκευής διαβρώσεων των κινητήρων και προμήθειας ανταλλακτικών του Αεροσκάφους SX-ECI της ΥΠΑ, συνολικής προϋπολογισθείσης δαπάνης 282.634,19 € (χωρίς ΦΠΑ), λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσομένων υπό του νόμου προϋποθέσεων.

Αθήνα, 22α Ιουλίου 2014

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Πρόεδρος

Ράϊκος Δημήτριος