



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ  
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**ΑΠΟΦΑΣΗ**

**31/2015**

**(της διαδικασίας του άρθρου 2, παρ. 2, περ. γ (δδ) του ν. 4013/2011, όπως ισχύει)**

**Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

Στην Αθήνα σήμερα την 10η Φεβρουαρίου του έτους δύο χιλιάδες δεκατέσσερα (2015) 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. Δημήτριος Ράικος** (Πρόεδρος)
- 2. Ευάγγελος Καραμανλής** (Μέλος)
- 3. Ιωάννα Κουλούρη** (Μέλος)
- 4. Δημήτριος Λουρίκας** (Μέλος)
- 5. Δημήτριος Σταθακόπουλος** (Μέλος)

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

**Γραμματέας:** Στυλιανή Τσιάβου

**Εισηγητές:** Ε. Γούναρη, Κ. Καϊάφα, ΕΕΠ - Νομικοί

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης παρέστησαν οι υπάλληλοι του Τμήματος Γνωμοδοτήσεων, κες. Γούναρη και Καϊάφα, καθώς και η Προϊσταμένη του Τμήματος Γνωμοδοτήσεων κ. Καξιρή οι οποίες αποδεσμεύτηκαν πριν την έναρξη της διαδικασίας ψηφοφορίας και λήψης της απόφασης από τα Μέλη του Συμβουλίου της Αρχής.

**Ερώτημα:** Το υπ' αρ. πρωτ. ΚΓ/ΦΚ000/ΔΙ 1,2/ΟΙΚ.175/13-01-2015 έγγραφο αίτημα της ΕΥΔΕ Κατασκευής και Συντήρησης Συγκοινωνιακών Υποδομών (Ε.Υ.Δ.Ε.-Κ.Σ.Σ.Υ.), προς την Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ., το οποίο παρελήφθη από την Αρχή στις 24-01-2015 και έλαβε αριθμό πρωτοκόλλου 105.

**Θέμα:** Αίτηση Θεραπείας για την ανάκληση της υπ' αρ. 375/2014 Απόφασης της Αρχής περί μη παροχής σύμφωνης γνώμης σε αίτημα προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης για την απευθείας ανάθεση -1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης του έργου «Νέο Πεδίο Ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Πάρου», προϋπολογιζόμενης δαπάνης 4.150.000,00 € χωρίς ΦΠΑ.

## I. Ιστορικό- πραγματικά περιστατικά

1. Από το φάκελο της υπόθεσης και τα περιεχόμενα σε αυτόν στοιχεία και σχετικά έγγραφα προκύπτουν τα ακόλουθα:

1.1. Με την αρ. πρωτ. Δ7/Δ/35527/4598/7-11-2011 απόφαση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ( εφεξής “ΥΠΑ”), εγκρίθηκε η τεχνική μελέτη και οι τεχνικές προδιαγραφές του έργου «Νέο Πεδίο Ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Πάρου», ενώ με την με αρ. πρωτ. οικ. 1245/α/23/7-11-2011 απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, εγκρίθηκε πίστωση 23.250.000,00 € (με ΦΠΑ), σε βάρος του εγκεκριμένου προϋπολογισμού του ενάριθμου έργου 1998ΣΕ07700006 της ΣΑΕ 077, για τη δημοπράτηση του εν λόγω έργου. Ακολούθως, με την αρ. πρωτ. οικ. 1380/α/23/12-12-2011 απόφαση της ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Νοτίου Ελλάδος εγκρίθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης του έργου. Κατόπιν των ανωτέρω, εκδόθηκε η διακήρυξη του δημόσιου διεθνή ανοιχτού διαγωνισμού με τίτλο «Νέο Πεδίο Ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Πάρου», προϋπολογισμού 23.250.000,00€ (με ΦΠΑ), και ορίστηκε ημερομηνία διενέργειας η 24.1.2012. Σύμφωνα με την διακήρυξη (άρθρο 1), Διευθύνουσα Υπηρεσία είναι το τμήμα Κατασκευής Έργων της ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Νοτίου Ελλάδος, Αναθέτουσα Αρχή είναι η ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Νοτίου Ελλάδος ( εφεξής “ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε”) και Εργοδότης και Κύριος του Έργου είναι το Ελληνικό Δημόσιο. Κριτήριο ανάθεσης ήταν αυτό της χαμηλότερης τιμής, η οικονομική προσφορά υποβλήθηκε με το σύστημα προσφοράς με επιμέρους ποσοστά έκπτωσης του άρθρου 6 του Ν. 3669/2008 και η διάρκεια του έργου οριζόταν σε επτακόσιες (700) ημέρες από την ημέρα υπογραφής της σύμβασης. Σύμφωνα με τη διακήρυξη (άρθρο 11.4), το αντικείμενο του έργου περιελάμβανε συνοπτικά τα εξής:

- Διάδρομο αεροσκαφών διαστάσεων μήκους 1400μ, πλάτους 30μ (45μ με τα ερείσματα πλάτους 7,5μ εκατέρωθεν), πλευρικές ζώνες ασφαλείας εκατέρωθεν του διαδρόμου σε πλάτος 75μ από τον άξονα και ακραίες ζώνες ασφαλείας στα δύο άκρα του διαδρόμου μήκους 60μ.
- Δύο συνδετήριους τροχοδρόμους που θα συνδέουν το διάδρομο με το δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών.
- Δάπεδο στάθμευσης αεροσκαφών, διαστάσεων 200μ Χ130μ.
- Περιμετρική - Υπηρεσιακή Οδό.
- Χώρο εφοδίων διαστάσεων 10Χ15μ στο βορειοανατολικό άκρο του δαπέδου.
- Τεχνικά έργα αποστράγγισης.
- Φωτοσήμανση διαδρόμου και τροχοδρόμων καθώς και φωτισμός δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών.
- Χωματουργικά έργα στην περιοχή ανέγερσης των κτιριακών εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.
- Περίφραξη του αεροδρομίου στα όρια της απαλλοτριωθείσας έκτασης.

Επισημαίνεται ότι στο ίδιο άρθρο της διακήρυξης ορίζονταν τα εξής: “ Επισημαίνεται ότι, για λόγους διαφάνειας και ίσης μεταχείρισης αυτών που συμμετέχουν στο διαγωνισμό, αλλά και συμμόρφωσης προς τις επιταγές της Κοινοτικής νομοθεσίας και νομολογίας (υπόθεση C-496/99 Ρ / Επιτροπή κατά CAS Succhi di Frutta SpA), το φυσικό και οικονομικό αντικείμενο των δημοπρατούμενων έργων δεν πρέπει να μεταβάλλεται ουσιωδώς κατά τη διάρκεια εκτέλεσης της σύμβασης. Δυνατότητα μεταβολής υφίσταται, μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, που αναφέρονται ρητά στην Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων και εφόσον η μεταβολή δεν προκύπτει από ατέλειες και ελλείψεις της μελέτης, με βάση την οποία δημοπρατήθηκε το έργο.”

**1.2** Με την αρ. πρωτ. οικ. 270/α/23/23-2-2012 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εγκρίθηκε το αποτέλεσμα της Δημοπρασίας για την κατασκευή του έργου, έναντι συνολικού ποσού 13.146.036,50€ (χωρίς ΦΠΑ) ή 15.249.402,34€ (με ΦΠΑ) και ανατέθηκε η κατασκευή του στην εταιρεία «ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ Α.Τ.Ε.» , η οποία προσέφερε τεκμαρτή έκπτωση 37,52%. Με την υπ. αριθμ. 194/3-5-2012 Πράξη του, το Ε΄ Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου αποφάνθηκε, ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της σύμβασης του έργου. Η σύμβαση του έργου μεταξύ της ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε. και της κατασκευαστικής εταιρείας «ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ Α.Τ.Ε.» υπεγράφη στις 7-9-2012 με συνολική συμβατική δαπάνη 15.249.402,34€ με ΦΠΑ. Η αρχική συμβατική προθεσμία περαίωσης του έργου ορίσθηκε σε 700 ημερολογιακές ημέρες, δηλαδή μέχρι την 7/8/2014. Με την αρ. πρωτ. οικ. 1546/β/23/8-8-2014 Απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων/ ΥΠΥΜΕΔΙ εγκρίθηκε παράταση της συνολικής προθεσμίας περαίωσης του έργου έως 31-01-2015, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 48α του Ν. 3669/08, «με αναθεώρηση».

**1.3** Με την με αρ. πρωτ. 441/β/23/14-3-2014 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων εγκρίθηκε ο 1ος ΑΠΕ συνολικής δαπάνης 15.249.402,34€ (με ΦΠΑ) που περιλαμβάνει την 1η Τροποποίηση της Αρχικής Σύμβασης Εργασιών (1η ΤΑΣΕ) και το 1ο Πρωτόκολλο Κανονισμού Τιμών Μονάδος Νέων Εργασιών (1ο ΠΚΤΜΝΕ) του έργου, συνολικής δαπάνης 15.249.402,34€ (με ΦΠΑ), ήτοι σε ισοζύγιο με την αρχική σύμβαση.

**1.4** Ακολούθως, η ΥΠΑ, με το αρ. πρωτ. ΔΤΥ/Δ7/Δ/25518/5715/13-8-2014, αναφέρεται στην “μεγάλη, αιφνίδια και μη αναμενόμενη κίνηση επισκεπτών στην Πάρο – Αντίπαρο” που καταγράφηκε το έτος 2014 και στο γεγονός ότι έχει προχωρήσει στη διερεύνηση της δυνατότητας άμεσης λειτουργίας νέου αεροδρομίου( τουριστική περίοδος 2015) σε προσωρινές εγκαταστάσεις συγκροτώντας προς τούτο ειδική Ομάδα Εργασίας. Το ίδιο έγγραφο αναφέρει ως “ προσφορότερη λύση” την κατασκευή προσωρινού αεροσταθμού-ΠΕΑ με τον αντίστοιχο περιβάλλοντα χώρο του, στη θέση του προβλεπόμενου από το Master Plan Πυροσβεστικού Σταθμού, ενώ κρίθηκε αναγκαία για τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου κατ'ελάχιστον η κατασκευή της οδικής σύνδεσης αυτού και η εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος. Ενόψει των ανωτέρω, η ΥΠΑ παρακαλεί την ΕΥΔΕ “να εξετάσει τη δυνατότητα υλοποίησης των ανωτέρω αναφερομένων έργων τα οποία κρίνονται απαραίτητα για την ενεργοποίηση του νέου αερολιμένα Πάρου προς όφελος του ελληνικού δημοσίου, συμπεριλαμβανομένων και των εργασιών αποκατάστασης της πρόσβασης θιγόμενων ιδιοκτησιών και ειδικότερης ενίσχυσης υδραυλικής προστασίας του αερολιμένα, στο πλαίσιο της εγκατεστημένης εργολαβίας του νέου πεδίου ελιγμών”.

**1.5** Στη συνέχεια, η ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε με το υπ αριθμ 1579/δ/23/25-8-2014 έγγραφο διαβίβασε στον ανάδοχο «ΠΡΙΣΜΑ ΔΟΜΗ ΑΤΕ» το ανωτέρω έγγραφο της ΥΠΑ και ζήτησε από αυτόν να της αποστείλει όλα τα απαραίτητα οικονομοτεχνικά στοιχεία και μελέτες. Μετά την υποβολή των ανωτέρω από τον ανάδοχο στις 3-10-2014, η ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Ν. Ελλάδος με το με αριθμ πρωτ 1587/δ/23/06-10-2014 έγγραφό της διαβίβασε στη Διοίκηση της ΥΠΑ τις σχετικές μελέτες που αφορούν σε έργα υποδομής εκτιμώμενου προϋπολογισμού 3.600.000€ περίπου. Επιπλέον, με το με αριθμ πρωτ Υ/ΥΠΑ/064/8-10-2014 έγγραφο υποβλήθηκε η Έκθεση - Πόρισμα της Ομάδας Εργασίας που είχε συγκροτηθεί με την απόφαση της ΥΠΑ με αριθμ πρωτ ΔΤΥ/Δ7/Γ/16070/3692/6-6-2014. Με την με αριθμ. πρωτ ΥΠΑ/ΔΤΥ/Δ7/Γ/31548/6958/9-10-2014 απόφαση της ΥΠΑ ορίστηκαν οι ελεγκτές-μηχανικοί των μελετών που αφορούν στην ολοκλήρωση του Νέου Αεροδρομίου Πάρου. Τέλος, με την αρ. πρωτ. ΔΤΥ/Δ7/Γ/32117/7051/14-10-2014 απόφαση της, η ΥΠΑ προέβη στην αποδοχή του τεχνικού αντικειμένου των μελετών που αφορούν στην εξασφάλιση της έναρξης λειτουργίας του νέου αεροδρομίου Πάρου.

Κατόπιν των ανωτέρω, η ΥΠΑ με το με αρ. πρωτ. Δ7/Γ/33038/7193/21-10-2014 έγγραφό της παρακαλεί την ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε για τις ενέργειες της για τη δρομολόγηση της σχετικής διαδικασίας. Επισημαίνεται ότι στο συγκεκριμένο έγγραφο επισυνάπτονταν σχετικά αιτήματα φορέων και Συλλόγων της Πάρου για την άμεση ενεργοποίηση του νέου αεροδρομίου Πάρου και έγγραφο αξιολόγησης στατιστικής κίνησης Πάρου και Κυκλάδων, όπου αναφερόταν μεταξύ άλλων:

*“Από τα στοιχεία της έρευνας της Ένωσης Ξενοδόχων Πάρου - Αντίπαρου προκύπτει για τον Αύγουστο 2014 αύξηση έως 55% και το Σεπτέμβριο έως και 69%, σχετικά με τους αντίστοιχους μήνες του έτους 2013. Εξίσου αυξημένη ζήτηση προβλέπεται και το 2015 με βάση τις προκρατήσεις των ξενοδοχείων, των πρακτορείων και των tour operators.*

*Από τα στοιχεία του κλάδου των ενοικιαζομένων δωματίων στην Πάρο κατεγράφη το 2014 αύξηση της τάξης του 30% και οι εκτιμήσεις των παραγόντων της τουριστικής αγοράς αναφέρουν ότι οι προοπτικές για το έτος 2015 είναι ενθαρρυντικές και αισιόδοξες”.*

Τέλος, με την υπ αριθμ Δ7/Γ/33529/7258/24-10-2014 απόφαση της ΥΠΑ έγινε η αποδοχή της Έκθεσης-Πορίσματος της Ομάδας Εργασίας για τη θέση σε λειτουργία του νέου αεροδρομίου Πάρου.

**1.6.** Στη συνέχεια, συντάχθηκε ο 2<sup>ος</sup> Ανακεφαλαιωτικός Πίνακας Εργασιών με την 1<sup>η</sup> Συμπληρωματική Σύμβαση και το 2<sup>ο</sup> Πρωτόκολλο Κανονισμού Νέων Εργασιών, ο οποίος εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Δημοσίων Έργων με την πράξη 32/1/29-10-2014. Η συνολική δαπάνη του 2ου ΑΠΕ ανέρχεται στο ποσό των 20.063.402,33€ και περιλαμβάνει τη 2η τροποποίηση της αρχικής σύμβασης εργασιών (2η ΤΑΣΕ), το 2ο ΠΚΤΜΝΕ με 206 νέες εργασίες καθώς και τη 1η Συμπληρωματική Σύμβαση, συνολικής δαπάνης 4.814.000,00€ με ΦΠΑ.

**1.7.** Η αιτιολογική έκθεση που συντάχθηκε για τον 2ο Ανακεφαλαιωτικό Πίνακα, ανέφερε, μεταξύ άλλων, τα εξής: «...Εν προκειμένω, οι εργασίες που συμπεριλήφθηκαν στην 1<sup>η</sup> ΣΣΕ είναι όλες απρόβλεπτες για την Αναθέτουσα Αρχή καθότι οφείλονται στο γεγονός ότι μετά την δημοπράτηση του έργου (24-01-2011) και την υπογραφή της αρχικής Σύμβασης (07-09-2012), κατά την τεχνική εκτέλεση του έργου, προέκυψαν νέες απαιτήσεις της ΥΠΑ (Κύριος του Έργου). Η ΥΠΑ ως καθ' ύλην αρμόδια για την έγκριση των Μελετών Εφαρμογής των αεροδρομίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ 714/1970 και του ΠΔ 215/1997, και ως φορέας που εμπλέκεται στο έργο, καθώς πρόκειται για τον τελικό χρήστη αυτού, μετά την υπογραφή της αρχικής Σύμβασης έδωσε εντολές στην Αναθέτουσα Αρχή (ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε) προκειμένου να υλοποιηθούν νέες εργασίες στο πλαίσιο της τρέχουσας εργολαβίας.

(.....)

Κατόπιν τούτων και δεδομένου ότι η Αναθέτουσα Αρχή (ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε.) όφειλε να συμμορφωθεί με τις εντολές της ΥΠΑ, προέβη στην τιμολόγηση του συνόλου των απαιτούμενων «συμπληρωματικών εργασιών» για την έντεχνη ολοκλήρωση και λειτουργικότητα του έργου και στη συνέχεια στην σύνταξη του 2<sup>ου</sup> ΑΠΕ και της 1<sup>ης</sup> ΣΣΕ σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο άρθρο 57 του Ν. 3669/2008 καθόσον η μη εκτέλεση αυτών:

**α)** θα βλάψει την άρτια εκτέλεση και λειτουργία του έργου, θέτοντας εν αμφιβόλω και τις ήδη εκτελεσμένες εργασίες, καθόσον θα προκληθούν ανυπέρβλητα προβλήματα κατά την παράδοση του αρχικού έργου, αφού θα καταστεί αδύνατη η λειτουργία του νέου Αερολιμένα, έλλειψη έστω προσωρινών κτιριακών εγκαταστάσεων και θα απαξιωθούν οι εγκαταστάσεις λόγω μη χρήσης τους για μεγάλο χρονικό διάστημα,

**β)** θα ζημιώσει το Δημόσιο, το οποίο πρέπει να προβεί σε νέο διαγωνισμό (με σημαντική απώλεια χρόνου για ένα τόσο σημαντικό έργο και ιδιαίτερη οικονομική επιβάρυνση),

**γ)** θα ζημιώσει τις τοπικές ανάγκες καθώς και τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής, ιδίως του τουρισμού και θα δημιουργήσει ιδιαίτερα προβλήματα στην επικοινωνία δια αέρος.

Ως συνέπεια των ανωτέρω «νέων συμπληρωματικών εργασιών» που απαιτήθηκαν από την ΥΠΑ, με τα αρ. πρωτ. ΔΤΥ/Δ7/Δ/25518/5715/13-8-2014, αρ. πρωτ. ΔΤΥ/Δ7/Δ/27553/6231/8-9-2014 και αρ.πρωτ. Δ7/Γ/33038/7193/21-10-2014 έγγραφα της, προέκυψαν **επιπλέον** της αρχικής Σύμβασης οι κάτωθι πρόσθετες εργασίες προκειμένου να επιτευχθεί η έντεχνη ολοκλήρωση του αεροσταθμού:

1. Κατασκευή κτιρίου για την προσωρινή χρήση Αεροσταθμού εμβαδού ισογείου 655 τετρ. μ. και ορόφου 192 τετρ μ., ήτοι συνολικής επιφάνειας 847 τ. μ., με τον περιβάλλοντα χώρο αυτού, το οποίο μελλοντικά θα χρησιμοποιηθεί ως Πυροσβεστικός Σταθμός. Το κτίριο θα διαθέτει εγκαταστάσεις ύδρευσης, αποχέτευσης, κλιματισμού – θέρμανσης - αερισμού, πυρόσβεσης -πυρανίχνευσης, δίκτυο ισχυρών και ασθενών ρευμάτων, αντικεραυνική προστασία και τα απαραίτητα μεταφορικά συστήματα καθώς και εγκαταστάσεις Πυρασφάλειας Αερολιμένα, που περιλαμβάνουν στεγασμένο χώρο στάθμευσης πυροσβεστικών οχημάτων του Αερολιμένα, αποθήκη υλικών πυρόσβεσης, δεξαμενές νερού για την πλήρωση των πυροσβεστικών οχημάτων και γραφείο πυροσβεστών.
2. Βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού πρόσβασης στον νέο αερολιμένα για την οδική σύνδεση του νέου Αεροδρομίου Πάρου με τον άξονα Παροικιάς – Αγκαιριάς, μήκους 890μ. περίπου με τον απαιτούμενο κόμβο εισόδου στον περιβάλλοντα χώρο του νέου Αεροδρομίου και σύνδεση με τα δίκτυα Ο.Κ.Ω. (ηλεκτροδότησης, τηλεπικοινωνιών και υδροδότησης).
3. Κατασκευή υποδομών εγκατάστασης τερματικού συστήματος πλοήγησης αεροσκαφών (ραδιοβοηθήματος) NDB/DME με αξιοποίηση διαθέσιμων στην ΥΠΑ (ανενεργών) μονάδων εκπομπής καθώς και μετεγκατάσταση, από τον υφιστάμενο Αερολιμένα, των συστημάτων αεροναυτιλίας που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση των Υπηρεσιών Πληροφοριών Πτήσης (AFIS).
4. Υδραυλικά έργα προστασίας του νέου Αεροδρομίου και έργα αποκατάστασης της πρόσβασης θιγομένων ιδιοκτησιών σύμφωνα με το αρ. πρωτ. ΔΤΥ/Δ7/Δ/27553/6231/8-9-2014 έγγραφο της ΥΠΑ.
5. Απαιτούμενες μελέτες των ανωτέρω έργων οι οποίες σε στάδιο οριστικής μελέτης εγκρίθηκαν με την αρ. πρωτ. ΔΤΥ/Δ7/Γ/32117/7051/14-10-2014 απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του Τεχνικού Συμβουλίου Έργων της ΥΠΑ ενώ οι μελέτες εφαρμογής θα υλοποιηθούν μετά την έγκριση της 1ης ΣΣΕ.

(...)

Κατόπιν των ανωτέρω η δαπάνη της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης, μετά από τον έλεγχο που πραγματοποιήθηκε από την Προϊσταμένη Αρχή, ανέρχεται στο ποσό των 4.814.000,00€, εκ των οποίων για εργασίες 3.419.978,57€, για απρόβλεπτα 307.798,07€, για απολογιστικά ασφάλτου με ΓΕ&ΟΕ 183.556,56€, για μελέτες 190.000,00€, για αναθεώρηση 48.666,80 € και για ΦΠΑ 664.000,00€.

Αναλυτικά η 1η Σ.Σ.Ε. περιλαμβάνει τις κάτωθι εργασίες :

#### **Δ.2.1 ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ**

Η δαπάνη της ομάδας αυτής ανέρχεται σε 407.841,00€ (με έκπτωση χωρίς ΓΕ & ΟΕ), η οποία προέκυψε βάσει προμετρητικών στοιχείων των οριστικών μελετών όπως αυτές υποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν αρμόδια.

#### **Δ.2.2 ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ**

Η δαπάνη της ομάδας αυτής ανέρχεται σε 1.854.296,47€, (με έκπτωση χωρίς ΓΕ & ΟΕ), η οποία προέκυψε βάσει προμετρητικών στοιχείων των οριστικών μελετών όπως αυτές υποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν αρμόδια.

#### **Δ.2.3 ΕΠΙΣΤΡΩΣΕΙΣ ΠΕΔΙΟΥ ΕΛΙΓΜΩΝ**

Η δαπάνη της ομάδας αυτής ανέρχεται σε 263.672,50€, (με έκπτωση χωρίς ΓΕ & ΟΕ), η οποία προέκυψε βάσει προμετρητικών στοιχείων των οριστικών μελετών όπως αυτές υποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν αρμόδια.

#### **Δ.2.4 ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΕΡΓΑ**

Η δαπάνη της ομάδας αυτής ανέρχεται σε 372.476,95€ (με έκπτωση χωρίς ΓΕ & ΟΕ), η οποία προέκυψε βάσει προμετρητικών στοιχείων των οριστικών μελετών όπως αυτές υποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν αρμόδια.

#### **Ε. ΜΕΛΕΤΕΣ**

Στην παρούσα 1<sup>η</sup> ΣΣΕ έχει συμπεριληφθεί πρόβλεψη δαπάνης ύψους 190.000,00€ για την αμοιβή συμπληρωματικών **μελετών εφαρμογής**, οι οποίες δεν ήταν στις συμβατικές υποχρεώσεις του αναδόχου και κρίνονται αναγκαίες για την ολοκλήρωση του έργου κατόπιν απαιτήσεων της ΥΠΑ.  
(...)

Οι εν λόγω μελέτες αφορούσαν :

- 1) Προσωρινές κτιριακές εγκαταστάσεις Αεροσταθμού Πάρου (Οριστική Αρχιτεκτονική, Στατική και Ηλεκτρομηχανολογική μελέτη).
- 2) Οριστική Μελέτη οδού πρόσβασης στον Αεροσταθμό (οδοποιία, υδραυλικά κ.λ.π.).
- 3) Οριστική Υδραυλική Μελέτη αποχέτευσης ομβρίων (προστασία πρανών).
- 4) Οριστική Μελέτη οδών πρόσβασης θιγομένων ιδιοκτησιών.

Μετά την έγκριση της 1<sup>ης</sup> ΣΣΕ ο ανάδοχος θα εκπονήσει τις αντίστοιχες **μελέτες εφαρμογής**, οι οποίες δεν ταυτίζονται κατά περιεχόμενο με τις μελέτες του άρθρου 23 της ΕΣΥ, η εκπόνηση των οποίων είναι υποχρέωση του αναδόχου αδαπάνως.

Οι εν λόγω **μελέτες εφαρμογής** εντάσσονται στην 1<sup>η</sup> ΣΣΕ με πρόβλεψη δαπάνης ύψους 190.000,00€ μετά από απαίτηση της ΥΠΑ, δεν περιλαμβάνονταν στο αρχικά ανατεθέν έργο αλλά επιβλήθηκαν μετά τη δημοπράτηση του έργου και κατέστησαν αναγκαίες λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων για την Αναθέτουσα Αρχή (ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε) σύμφωνα και με αντίστοιχη Νομολογία του Ελεγκτικού Συνεδρίου (βούληση εμπλεκόμενου φορέα).”

**1.8** Επισημαίνεται ότι η ίδια αιτιολογική έκθεση αναφέρει και τα κατωτέρω:

“Σε ότι αφορά στη λειτουργία του νέου Αερολιμένα Πάρου :

1. Η ΥΠΑ το έτος 2013 εκπόνησε τις κάτωθι τεχνικές μελέτες :
  - Κτίριο αεροσταθμού, Πύργο Ελέγχου Αεροσκαφών (ΠΕΑ), φυλάκιο ασφαλείας, βιολογικό και διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου (μόνο κατόψεις σε επίπεδο προμελέτης), για την εξυπηρέτηση 250 επιβατών ανά κατεύθυνση σύμφωνα με το βασικό σενάριο του Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξη (Master Plan) του αερολιμένα, επιφάνειας 7.130 τετρ. μέτρων περίπου συμπεριλαμβανομένων και όλων των υποστηρικτικών και βοηθητικών χώρων, (Η/Μ εγκαταστάσεων, αποθηκών, χώρων διακίνησης αμαξιδίων μαζί με τις ταινίες, κλπ, εκτιμώμενου προϋπολογισμού 20.600.000 περίπου €.

- Πυροσβεστικός Σταθμός και διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου αυτού (προμελέτη), εκτιμώμενου προϋπολογισμού 1.300.000 €
- Οδός πρόσβασης στο νέο αερολιμένα για την οδική σύνδεση του νέου Αεροδρομίου Πάρου με τον άξονα Παροιικιάς – Αγκαιριάς, μήκους 950 μ. (οδός πρόσβασης νέου Αεροδρομίου). και εσωτερικού δικτύου πρόσβασης στις λοιπές εγκαταστάσεις του αερολιμένα (καύσιμα, Π.Σ.), (προκαταρκτική μελέτη) εκτιμώμενου προϋπολογισμού 1.100.000€.
- Έλεγχος ορατότητας του ΠΕΑ για τα υπάρχοντα, αλλά και τα μελλοντικά άκρα του διαδρόμου.
- Γεωτεχνική έρευνα στην περιοχή των κτιριακών εγκαταστάσεων του αεροδρομίου και της οδού πρόσβασης.

Η ΥΠΑ προχώρησε στη σύνταξη τευχών διαγωνισμού και Φακέλου Έργου, τα οποία θα συμπληρωθούν, και θα ακολουθήσει διαγωνιστική διαδικασία σύμφωνα με τον Ν.3316/2005 για την επιλογή μελετητή προς εκπόνηση των υπολοίπων σταδίων των ανωτέρω μελετών.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η έγκριση των απαιτούμενων πιστώσεων, η ΥΠΑ ενέταξε το εν λόγω έργο στην Προγραμματική Περίοδο 2014-2020 για Κοινοτική συγχρηματοδότηση, η οποία ΠΠ 2014-2020 αναμένεται να εγκριθεί και να ενεργοποιηθεί από την Κοινότητα τον Απρίλιο 2015.

Εκτιμώμενος χρονικός ορίζοντας ανάθεσης, εκπόνησης και έγκρισης των απαραίτητων μελετών με βάση τον Ν.3316/2005, κήρυξης διαγωνισμού από τον φορέα κατασκευής και υπογραφής σύμβασης σύμφωνα με τον Ν.3669/2008 περί δημοσίων έργων και εκτέλεσης των έργων αυτών το έτος 2019, μετά την ένταξη του έργου στο ΠΠ 2014-2020, και εφόσον εξασφαλιστεί ομαλή χρηματοδότηση και δεν υπάρξουν ενστάσεις.”

**2.** Με τη με αρ. πρωτ. 375/2014 απόφασή της η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (εφεξής Αρχή) δεν παρείχε σύμφωνη γνώμη επί του αιτήματος της ΕΥΔΕ Κατασκευής και Συντήρησης Συγκοινωνιακών Υποδομών (Ε.Υ.Δ.Ε.-Κ.Σ.Σ.Υ.), για την απευθείας ανάθεση -1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης του έργου «Νέο Πεδίο Ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Πάρου», προϋπολογιζόμενης δαπάνης 4.150.000,00€ χωρίς ΦΠΑ., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παρ. γ περ. δδ του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, λόγω μη συνδρομής των προς τούτο τασσομένων υπό του νόμου προϋποθέσεων.

**3.** Ειδικότερα, με την ανωτέρω απόφασή της, η Αρχή έκρινε ότι δε συντρέχουν οι προϋποθέσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση, κατ' εφαρμογή των σωρευτικών προϋποθέσεων του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του ΠΔ 60/2007 για το σύνολο των εργασιών που περιλαμβάνονται στην αιτούμενη 1η Συμπληρωματική Σύμβαση του έργου «Νέο Πεδίο Ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Πάρου». Συγκεκριμένα, η ανωτέρω απόφαση έκρινε ότι : “οι αιτούμενες εργασίες αποσκοπούν όχι στη συμπλήρωση του αρχικού έργου, αλλά στην ουσιώδη εκ των υστέρων μεταβολή αυτού” η οποία είναι ανεπίτρεπτη, καθώς και ότι δεν τίθεται θέμα απροόπτου, διότι “δεν φαίνεται να στοιχειοθετείται θέμα ιεραρχίας και υποχρέωση υπακοής στις εντολές της” ΥΠΑ και ότι η επικαλούμενη τουριστική αύξηση συνιστά “πιθανό ενδεχόμενο που θα έπρεπε να είχε ληφθεί υπόψη κατά τη σύνταξη της σχετικής μελέτης”. Τέλος, με την ίδια απόφαση κρίθηκε ότι: “Η κατασκευή του “Πεδίου Ελιγμών” του Αεροδρομίου με τις συνοδές αυτού εγκαταστάσεις αποτελεί ξεχωριστό έργο, το οποίο μπορεί να παραληφθεί, και δεν δυσχεραίνει την σε επόμενη φάση δημοπράτηση του συνόλου των κτιριακών εγκαταστάσεων του Νέου Αερολιμένα”.

4. Με τη με αρ. πρωτ. ΚΓ/ΦΚ000/ΔΙ 1,2/ΟΙΚ.175/13-01-2015 αίτηση θεραπείας της Ε.Υ.Δ.Ε.-Κ.Σ.Σ.Υ. προς την Αρχή (αρ. πρωτ. εισερχ. 105/24-01-2015) ζητείται η ακύρωση της προαναφερθείσας 375/2014 απόφασης της Αρχής. Ειδικότερα, με την υπό κρίση αίτηση θεραπείας, η Ε.Υ.Δ.Ε.-Κ.Σ.Σ.Υ. στρέφεται κατά του Κεφαλαίου ΙΙΙ. -Νομική Εκτίμηση- της προσβαλλόμενης απόφασης που αφορά στον έλεγχο εφαρμογής της διάταξης της περ. α' της παρ. 4 του άρθρου 25 του Π.Δ. 60/2007 ως προς τη μη συνδρομή των τασσόμενων προϋποθέσεων (α), (β) και (δ) και προβάλλει τους ακόλουθους ισχυρισμούς:

**4.α.** Σε ότι αφορά τη συνδρομή της προϋπόθεσης (α) του άρθρου 25, περ. 4α', η οποία ορίζει ότι οι εργασίες που περιλαμβάνονται στην αιτούμενη 1η ΣΣΕ πρέπει να *"...αφορούν συμπληρωματικά έργα ή υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονται στην αρχικώς κατακυρωθείσα μελέτη, ούτε στην αρχική σύμβαση"*, η Ε.Υ.Δ.Ε.-Κ.Σ.Σ.Υ. υποστηρίζει ότι:

- *".....οι υποδομές των Πολιτικών Αερολιμένων αποτελούν ενιαίο σύνολο απαραίτητο για την εύρυθμη λειτουργία των Αερολιμένων και για την τήρηση των Διεθνών κανονισμών Ασφαλείας Πτήσεων, η δε ιεράρχηση και ο προγραμματισμός ως προς την υλοποίησή τους είναι στην αποκλειστική αρμοδιότητα της υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).  
(...)*
- *Τα έργα υποδομής των Αεροσταθμών χρηματοδοτούνται από ειδικό λογαριασμό της ΥΠΑ που τροφοδοτείται από το τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων (άρθρο 40 του Ν. 2065/92,.....), από τον οποίο γίνεται η συνεισφορά στο ΠΔΕ του Υπουργείου ΥΜΕΔΙ.*
- *Η υλοποίηση και ανάπτυξη των πολιτικών Αεροδρομίων πραγματοποιείται σταδιακά σύμφωνα με το Master Plan του κάθε Αερολιμένα, ανάλογα με τις απαιτήσεις της επιβατικής κίνησης και την οικονομική δυνατότητα της ΥΠΑ η οποία και τα χρηματοδοτεί. Ως εκ τούτου οποιαδήποτε εγκατάσταση ή εν γένει υποδομή εκτελείται στα όρια απαλλοτρίωσης των Πολιτικών Αερολιμένων αποτελεί συμπληρωματικό έργο του αρχικού.*
- *Οι εργασίες που περιλαμβάνονται στην 1η ΣΣΕ αφορούν εξ' ολοκλήρου συμπληρωματικά έργα του αρχικού φυσικού αντικείμενου καθότι αποτελούν τμήματα του Master Plan του νέου Αερολιμένα Πάρου και υλοποιούνται εντός της απαλλοτριωμένης από την ΥΠΑ περιοχής. Οι εν λόγω εργασίες δεν περιλαμβάνονται στην αρχικώς εγκεκριμένη από την ΥΠΑ μελέτη, ούτε στην αρχική σύμβαση....."*  
(...)

*Ειδικότερα, ως προς την (iv) ομάδα συμπληρωματικών εργασιών και την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών εφαρμογής που περιλαμβάνονται στη (v) ομάδα εργασιών, (αντιστοιχούν στις με αριθμό 4 και 5 νέες εργασίες, όπως περιγράφονται παραπάνω στην ενότητα 1.7 της παρούσας) επισημαίνεται ότι είναι όλες απαραίτητες για την προστασία του διαδρόμου προσαπογειώσεων από την απορροή επιφανειακών ομβρίων υδάτων τα οποία – απουσία των απαραίτητων αυτών υδραυλικών έργων θα οδηγήσουν σε διάβρωση των επιχωμάτων και πιθανή κατολίσθηση των πρανών και σημαντική βλάβη στο διάδρομο προσαπογειώσεων και στις παρακείμενες ιδιοκτησίες. Τα δε έργα αποκατάστασης των θιγόμενων ιδιοκτησιών είναι όλως απαραίτητα για τη διευκόλυνση των παρακείμενων ιδιοκτησιών οι οποίες, εξαιτίας της χωροθέτησης του αεροδρομίου, έχουν αποκοπεί από το υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Ως εκ τούτου οι εν λόγω εργασίες και η εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών εφαρμογής τους δεν μπορούν τεχνικά ή οικονομικά να διαχωριστούν από την κύρια σύμβαση χωρίς να δημιουργήσουν μείζονα προβλήματα στην έντεχνη ολοκλήρωση του έργου.*



(...)

- Το αρχικό φυσικό και οικονομικό αντικείμενο του έργου κατασκευάστηκε στο σύνολό του σύμφωνα με την εγκεκριμένη από την ΥΠΑ, μελέτη εφαρμογής, χωρίς καμία ουσιώδη τροποποίηση ή εκ των υστέρων μεταβολή, ενώ οι εργασίες της 1ης ΣΣΕ αφορούν συμπληρωματικές εργασίες ως προς το αρχικό συμβατικό αντικείμενο, που απαιτήθηκαν από την ΥΠΑ μετά την υπογραφή της αρχικής σύμβασης κατά τη φάση υλοποίησης του έργου, προκειμένου να κατασκευαστούν τα ελάχιστα δυνατά έργα για την άμεση λειτουργία του νέου Αερολιμένα Πάρου προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, λαμβανομένης υπόψη της ραγδαίας τα τελευταία χρόνια αύξησης της τουριστικής κίνησης. Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το με αρ πρωτ. Δ7/Γ/33038/7193/21-10-2014 έγγραφο της ΥΠΑ σε ενδεχόμενη περίπτωση δημοπράτησης και κατασκευής του συνόλου των κτιριακών εγκαταστάσεων το έργο θα ολοκληρωθεί το 2019 με αποτέλεσμα να υπάρξουν τεράστιες απώλειες εσόδων για το Ελληνικό Δημόσιο.

(...)

**4.β** Σε ότι αφορά τη συνδρομή της προϋπόθεσης (β) του άρθρου 25, περ. 4α, σύμφωνα με την οποία, τα έργα που περιλαμβάνονται στην αιτούμενη 1η ΣΣΕ πρέπει να “...κατέστησαν, λόγω μη προβλέψιμων περιστάσεων, αναγκαία.....”, η Ε.Υ.Δ.Ε.-Κ.Σ.Σ.Υ. υποστηρίζει ότι:

- Κατά την υπογραφή τόσο της αρχικής όσο και του 2ου ΑΠΕ και της 1ης ΣΣΕ, αναθέτουσα Αρχή για την υλοποίηση των έργων των πολιτικών Αεροδρομίων της Νοτίου Ελλάδας ήταν η ΕΥΔΕ Α/Δ Ν.Ε.....η οποία ασκούσε τις αρμοδιότητες της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και της Προϊσταμένης Αρχής .....ενώ ο προγραμματισμός, η εκπόνηση και η έγκριση των μελετών εφαρμογής, ανήκουν στην αρμοδιότητα της ΥΠΑ. Συγκεκριμένα στο άρθρο 11 του ΝΔ 714/1970 (περί σύστασης της ΥΠΑ) αναφέρεται ότι: «Αρμοδιότητες” 1. Εις την αρμοδιότητα της ΥΠΑ υπάγονται: (...) ζ. Προγραμματισμός, προμελέται και μελέται επί της αναπτύξεως και βελτιώσεως του δικτύου αερολιμένων της Χώρας και επί της εκτελέσεως έργων πολιτικής αεροπορίας εν γένει...». Συνεπώς οι αρμοδιότητες της ΥΠΑ, όπως ορίζονται στο ΝΔ 714/70 δεν περιορίζονται σε θέματα έγκρισης μελετών οργάνωσης και διοίκησης των αεροδρομίων (...), αλλά και στον προγραμματισμό και τη σύνταξη των προμελετών και των μελετών εφαρμογής των Πολιτικών Αερολιμένων ενώ αρμοδιότητα της αναθέτουσας αρχής είναι η δημοπράτηση των των λόγω έργων και η κατασκευή τους σύμφωνα με την εγκεκριμένη από την ΥΠΑ μελέτη εφαρμογής.
- Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο η ΥΠΑ ως αρμόδιος φορέας, ανάλογα με τις απαιτήσεις και τον προγραμματισμό υλοποίησης των έργων υποδομής και ανάπτυξης των υφιστάμενων ή και νέων Αεροσταθμών, αφού προβεί σε διαγωνισμό αναθέτει βάσει προδιαγραφών και σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία σε μελετητική Εταιρεία την εκπόνηση των Μελετών Εφαρμογής των υπό δημοπράτηση νέων έργων των πολιτικών αεροδρομίων την οποία στη συνέχεια εγκρίνει αρμοδίως. Στη συνέχεια η ΥΠΑ διαβίβαζε την εγκεκριμένη Μελέτη Εφαρμογής και τα αντίστοιχα τεχνικά τεύχη(...) στην ΕΥΔΕ Α/Δ Νοτίου Ελλάδος ή στην ΕΥΔΕ Α/Δ Βορείου Ελλάδος της ΓΓΔΕ (...), οι οποίες ήταν αρμόδιες για τη δημοπράτηση τους εντός περιορισμένων συνήθως χρονικών πλαισίων(...) και στη συνέχεια την κατασκευή των έργων σύμφωνα με την εγκεκριμένη από την ΥΠΑ μελέτη εφαρμογής και τις ισχύουσες διατάξεις περί Δημοσίων Έργων.

(...)

- Είναι προφανές ότι οι αρμοδιότητες της ΥΠΑ, ως Κυρίου του έργου και ως τελικού χρήστη αυτού, δεν περιορίζονται σε θέματα έγκρισης μελετών οργάνωσης και διοίκησης των αεροδρομίων, όπως αναφέρεται στο σκεπτικό της προσβαλλόμενης απόφασης της Αρχής, αλλά μεταξύ άλλων, η ΥΠΑ είναι αποκλειστικά και μόνο ο αρμόδιος φορέας για τον προγραμματισμό, την εκπόνηση και την έγκριση των προμελετών και των μελετών για την ανάπτυξη και βελτίωση του δικτύου των αερολιμένων της Χώρας, έργα τα οποία χρηματοδοτεί και ως εκ τούτου εμπλέκεται άμεσα και στην υλοποίησή τους κατά τη φάση κατασκευής τους.
- Οι αρμοδιότητες της αναθέτουσας αρχής περιορίζονται αποκλειστικά και μόνο στις διαδικασίες της δημοπράτησης των έργων που έχει επιλέξει η ΥΠΑ να υλοποιήσει και τα οποία χρηματοδοτεί και στη συνέχεια στην κατασκευή των έργων σύμφωνα με τις μελέτες εφαρμογής που έχει εκπονήσει και εγκρίνει η ΥΠΑ βάσει των ισχυουσών διατάξεων περί δημοσίων έργων.
- Ως εκ τούτου, λόγω αρμοδιότητας, δεν υπήρχε η δυνατότητα πρόβλεψης εκ μέρους της αναθέτουσας αρχής, κατά τη σύνταξη των σχετικών τευχών δημοπράτησης, για την εγκατάσταση προσωρινού κτιρίου αεροσταθμού σε λυόμενη κατασκευή μέχρι τη δημοπράτηση του συνόλου των εγκαταστάσεων, ως εναλλακτική λύση για τη λειτουργία του Αερολιμένα, όπως αναφέρεται στο σκεπτικό της προσβαλλόμενης απόφασης της Αρχής, καθώς ο προγραμματισμός και η εκπόνηση των μελετών και των φάσεων υλοποίησης του Αερολιμένα είναι αποκλειστική αρμοδιότητα της ΥΠΑ. Εξάλλου, όπως προκύπτει και από το 08-10-2014 Πόρισμα της Ομάδας Εργασίας της ΥΠΑ η λύση της λυόμενης προσωρινής κατασκευής απορρίφθηκε για οικονομικούς και λειτουργικούς λόγους.  
(...)
- Η βούληση εμπλεκόμενου στο έργο φορέα κατά τη φάση υλοποίησής του αποτελεί απρόβλεπτο γεγονός για την αναθέτουσα αρχή σύμφωνα με πάγια Νομολογία του Ελεγκτικού Συνεδρίου.  
(...)
- Εν προκειμένω, οι εργασίες που συμπεριλήφθηκαν στην 1η ΣΣΕ είναι όλες απρόβλεπτες για την αναθέτουσα αρχή καθότι οφείλονται στο γεγονός ότι μετά τη δημοπράτηση του έργου (24-01-2011) και την υπογραφή της αρχικής σύμβασης (07-09-2012), κατά την τεχνική εκτέλεση του έργου, προέκυψαν νέες απαιτήσεις της ΥΠΑ (Κύριος του Έργου). Η ΥΠΑ ως καθ' ύλην αρμόδια για την εκπόνηση και την έγκριση των μελετών εφαρμογής των αεροδρομίων...και ως φορέας που εμπλέκεται στο έργο, καθώς πρόκειται για τον τελικό χρήστη αυτού, μετά την υπογραφή της αρχικής σύμβασης ...έδωσε εντολές στην Αναθέτουσα Αρχή προκειμένου να υπολοιηθούν νέες εργασίες στο πλαίσιο της τρέχουσας εργολαβίας.

**4.γ** Σε ότι αφορά τη συνδρομή της προϋπόθεσης (δ) του άρθρου 25, περ. 4α όπου θα πρέπει οι εργασίες που περιλαμβάνονται στην αιτούμενη 1η ΣΣΕ να αφορούν "...συμπληρωματικά έργα ή υπηρεσίες που να μην μπορούν από τεχνική ή οικονομική άποψη, να διαχωρισθούν από την αρχική σύμβαση...", η Ε.Υ.Δ.Ε.-Κ.Σ.Σ.Υ., προβάλλει τα ακόλουθα:

- Το σύνολο των συμπληρωματικών εργασιών που έχει ενταχθεί στην 1η ΣΣΕ, αν και μπορούν ως οικονομικό και φυσικό αντικείμενο να διαχωρισθούν από την αρχική σύμβαση, κρίνονται από τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης των Πολιτικών Αερολιμένων δηλαδή την ΥΠΑ, ως απολύτως αναγκαία για την ολοκλήρωση και τη λειτουργία του νέου Αερολιμένα Πάρου καθότι, σε διαφορετική περίπτωση, χωρίς την ύπαρξη των ελάχιστων αναγκαίων συμπληρωματικών του διαδρόμου και του δαπέδου

υποδομών, ο νέος Αεροσταθμός μόνον με την κατασκευή του διαδρόμου και του πεδίου ελιγμών, είναι προφανές ότι δε θα μπορούσε να τεθεί σε λειτουργία, με συνέπεια την απαξίωση των ήδη υλοποιημένων υποδομών οι οποίες θα παρέμεναν σε αχρηστία για μεγάλο χρονικό διάστημα με ότι αυτό συνεπάγεται εις βάρος του Ελληνικού Δημοσίου και της Τοπικής Κοινωνίας.

- Η αναγκαιότητα ένταξης των συμπληρωματικών εργασιών της 1ης ΣΣΕ στην τρέχουσα εργολαβία προέκυψε από το γεγονός ότι το έργο, με την ολοκλήρωση του συμβατικού αντικειμένου στις αρχές του 2015 δε θα ήταν λειτουργικό καθώς είναι προφανές, ότι δεν μπορεί να λειτουργήσει ο νέος αερολιμένας της Πάρου προκειμένου να καλυφθεί η αερομεταφορική ζήτηση και η κοινωνικοοικονομική εξυπηρέτηση της νήσου χωρίς τις ελάχιστες δυνατές κτιριακές εγκαταστάσεις, οι οποίες να καλύπτουν τις προϋποθέσεις των Διεθνών Κανονισμών Ασφάλειας Πτήσεων.
- Η ενδεχόμενη δημοπράτηση και κατασκευή του συνόλου των κτιριακών εγκαταστάσεων με ξεχωριστή εργολαβία προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2019, εφόσον εξασφαλιστεί ομαλή χρηματοδότηση, με αποτέλεσμα την απώλεια τεράστιων εσόδων για το Ελληνικό Δημόσιο.  
(...)

## II. Νομικό πλαίσιο

5. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του Ν. 4013/2011, όπως ισχύει, για την παροχή σύμφωνης γνώμης, ορίζει τα ακόλουθα: «δδ) 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. [...]».

6. Στη διάταξη του άρθρου 25 του π.δ. 60/07: «...Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συνάπτουν τις δημόσιες συμβάσεις τους προσφεύγοντας σε διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς να προηγείται δημοσίευση σχετικής προκήρυξης, στις ακόλουθες περιπτώσεις [...] 4. Προκειμένου για δημόσιες συμβάσεις έργων και υπηρεσιών: α) όταν αφορούν συμπληρωματικά έργα ή υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονταν στην αρχικώς κατακυρωθείσα μελέτη ούτε στην αρχική σύμβαση και τα οποία, λόγω μη προβλέψιμων περιστάσεων, κατέστησαν αναγκαία για την εκτέλεση των εργασιών ή της υπηρεσίας, όπως περιγράφεται στην αρχική σύμβαση, υπό την προϋπόθεση ότι η ανάθεση γίνεται στον οικονομικό φορέα που εκτελεί τις υπηρεσίες αυτές ή την υπηρεσία αυτή, εφόσον τα συμπληρωματικά έργα ή οι υπηρεσίες είτε δεν μπορούν, από τεχνική ή οικονομική άποψη, να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση χωρίς να δημιουργηθούν μείζονα προβλήματα για τις αναθέτουσες αρχές είτε μπορούν να διαχωριστούν από την εκτέλεση της αρχικής σύμβασης, πλην όμως είναι απόλυτα αναγκαία για την ολοκλήρωσή της. Το σωρευτικό ποσό των συναπτομένων συμβάσεων συμπληρωματικών έργων ή υπηρεσιών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 50% του ποσού της αρχικής σύμβασης, ...».

7. Οι σχετικές διατάξεις, στο άρθρο 57 του Ν. 3669/08, προβλέπουν: «...1. Το έργο εκτελείται σύμφωνα με τη σύμβαση και τα τεύχη και σχέδια που τη συνοδεύουν. Ο φορέας κατασκευής του έργου έχει το δικαίωμα, αν προκύψει ανάγκη εκτέλεσης συμπληρωματικών εργασιών, που δεν περιλαμβάνονται στο αρχικό ανατεθέν έργο ούτε στην πρώτη συναφθείσα σύμβαση και οι οποίες κατέστησαν αναγκαίες λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων κατά την εκτέλεση του έργου, όπως αυτό

περιγράφεται στην αρχική σύμβαση, να συνάπτει σύμβαση με τον ανάδοχο του έργου, με την προϋπόθεση ότι οι συμπληρωματικές εργασίες δεν μπορούν τεχνικά ή οικονομικά να διαχωριστούν από την κύρια σύμβαση, χωρίς να δημιουργήσουν μείζονα προβλήματα για τις αναθέτουσες αρχές ή όταν αυτές οι εργασίες, μολονότι μπορούν να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση, είναι απόλυτα αναγκαίες για την τελειοποίησή της. Το συνολικό ποσό των συμβάσεων αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσοστό του πενήντα τοις εκατό (50%) του ποσού της αρχικής σύμβασης, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η αμοιβή για τη σύνταξη των τυχόν απαιτούμενων μελετών για τις συμπληρωματικές εργασίες. Η εκτέλεση των συμπληρωματικών εργασιών είναι υποχρεωτική για τον ανάδοχο του έργου και, προκειμένου να υπογραφεί η σύμβαση για την εκτέλεσή τους, απαιτείται γνώμη του οικείου τεχνικού συμβουλίου. Για τον καθορισμό τιμών μονάδας στις εργασίες της συμπληρωματικής σύμβασης λαμβάνονται οι τιμές της αρχικής σύμβασης και για τον κανονισμό τιμών μονάδας στις νέες εργασίες της συμπληρωματικής σύμβασης εφαρμόζονται οι παράγραφοι 5, 6 και 7 (...)».

**8.** Στο άρθρο 11 του ΝΔ 714/1970 “περί Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας”, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ορίζεται ότι: «Αρμοδιότητες” 1. Εις την αρμοδιότητα της ΥΠΑ υπάγονται: α. Μελέτη και προτάσεις διαμορφώσεως πολιτικής επί των εθνικών αεροπορικών μεταφορών, των αεροπορικών εργασιών, της ιδιωτικής αεροπορίας, των αεροπορικών συμβάσεων και συμφωνιών και των διεθνών αεροπορικών σχέσεων. β. Ανάληψις απαιτούμενων ενεργειών, παρακολούθησις και έλεγχος εφαρμογής, της, επί των θεμάτων της προηγουμένης παραγράφου, χαραχθησομένης, υπό της Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών, πολιτικής. γ. Εκπόνησις, εισήγησις προς υιοθέτησιν, εφαρμογήν και παρακολούθησιν εφαρμογής τυποποιημένων κειμένων (προτύπων), κανονισμών και απαιτήσεων εκμεταλλεύσεως και λειτουργίας αεροσκαφών, αεροπορικού υλικού και συνεργειακών και βιομηχανικών αεροπορικών μονάδων. δ. Χορήγησις πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας. ε. Οργάνωσις και εκμετάλλευσις του Εναερίου Χώρου, άσκησις ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας, εγκατάστασις και λειτουργία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και ραδιοβοηθημάτων και παροχή αεροναυτικών πληροφοριών. στ. Οργάνωσις, λειτουργία και διοικήσις των αερολιμένων της Χώρας. ζ. Προγραμματισμός, προμελέται και μελέται επί της αναπτύξεως και βελτιώσεως του δικτύου αερολιμένων της Χώρας και επί της εκτελέσεως έργων πολιτικής αεροπορίας εν γένει...».

**9.** Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του Νόμου 1340 της 18/18.3.83. “Τροποποίηση διατάξεων Ν.Δ. 714/1970 “περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών παρά τω Υπουργείω Συγκοινωνιών και οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και συναφών διατάξεων”, ορίζεται ότι : Άρθρο 1.” Μορφή υπηρεσίας” .Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) αποτελεί Δημόσια Υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Η Υπηρεσία αυτή υπάγεται στον Υπουργό Συγκοινωνιών και Διοικείται από το Διοικητή και τον Υποδιοικητή της. Άρθρο 2. “Αποστολή” Αποστολή της Υ.Π.Α. είναι η οργάνωσις, ανάπτυξη και έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών της χώρας η μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Συγκοινωνιών για τη διαμόρφωσις της πολιτικής σχετικά με τις δραστηριότητες της Πολιτικής Αεροπορίας και των αερομεταφορών γενικά.”

### **III. Νομική Εκτίμηση**

**10.** Με την κρινόμενη αίτηση θεραπείας ζητείται κατ’αρχήν η ανάκληση της προσβαλλόμενης απόφασης της Αρχής και η επανεξέταση της συνδρομής των προϋποθέσεων εφαρμογής της διατάξεως του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007.

**11.** Περαιτέρω 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, απόφα-

ση της 8ης Απριλίου 2008, C337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56). Συναφώς επισημαίνεται ότι οι ανωτέρω διατάξεις στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις που συνιστούν παρέκκλιση από τη βασική ρύθμιση, δηλαδή 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<sup>ης</sup> Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28<sup>ης</sup> Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, σκέψη 13 και της 13<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2005, C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλ. 2005, I-13947, σκέψη 48).

**12.** Όπως παγίως έχει κριθεί, ως «απρόβλεπτες περιστάσεις» θεωρούνται αιφνίδια πραγματικά γεγονότα, τα οποία δεν ανάγονται στο χρόνο κατάρτισης της αρχικής σύμβασης και παρότι η μελέτη (οριστική ή προμελέτη) με βάση την οποία προσδιορίσθηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου, υπήρξε πλήρης και ακριβής, αντικειμενικά δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν, σύμφωνα με τους κανόνες της ανθρώπινης εμπειρίας και λογικής και να ενταχθούν στο αρχικό έργο και τη συναφθείσα σύμβαση. Οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτουσες αρχές για την αιτιολόγηση του απρόβλεπτου δεν πρέπει να απορρέουν από δική τους ευθύνη, το δε βάρος απόδειξης περί του ότι συντρέχουν όντως οι έκτακτες περιστάσεις που δικαιολογούν την προσφυγή στη διαδικασία αυτή το φέρει εκείνος ο οποίος τις επικαλείται (βλ. ενδεικτικά Ελ. Συν. Ε' Κλιμάκιο Πράξη 610/2011 και αποφ. VI Τμ. 705/2012, 2066/2010, 3359, 3357, 2502, 1780/2009). Περαιτέρω, δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν ως «συμπληρωματικές εργασίες» οφειλόμενες σε απρόβλεπτα γεγονότα εκείνες που αφορούν σε επέκταση του τεχνικού αντικείμενου του έργου ή στη βελτίωση της ποιότητάς του, καθόσον είναι ανεπίτρεπτη η εκ των υστέρων μεταβολή του αντικείμενου του έργου που δεν ήταν γνωστή στο σύνολο των διαγωνιζομένων, κατά την υποβολή της προσφοράς τους, και δεν αποτέλεσε τη βάση της διαδικασίας ανάδειξης αναδόχου (βλ. πράξ. VI Τμ. 98, 192, 197, 216 και 232/2006, 108/2007, απόφ. VI Τμ. 2069/2010), ή οφείλονται σε έλλειψη επιμέλειας της αναθέτουσας αρχής (πβλ. πράξ. Ε' Κλιμ. 259, 355/2008, 228/2009).

**13.** Ειδικότερα, η εφαρμογή του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007, που παρέχει (για δημόσιες συμβάσεις έργων και υπηρεσιών), τη δυνατότητα στις αναθέτουσες αρχές να συνάπτουν συμβάσεις με τη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, προϋποθέτει τα εξής:

- α)** να αφορούν συμπληρωματικά έργα ή υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονταν στην αρχικώς κατακυρωθείσα μελέτη, ούτε στην αρχική σύμβαση,
- β)** να κατέστησαν, λόγω μη προβλέψιμων περιστάσεων, αναγκαία για την εκτέλεση των εργασιών ή της υπηρεσίας, όπως περιγράφεται στην αρχική σύμβαση,
- γ)** η ανάθεση να γίνεται στον οικονομικό φορέα που εκτελεί τις υπηρεσίες αυτές ή την υπηρεσία αυτή,
- δ)** τα συμπληρωματικά έργα ή οι υπηρεσίες να μην μπορούν, από τεχνική ή οικονομική άποψη, να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση χωρίς να δημιουργηθούν μείζονα προβλήματα για τις αναθέτουσες αρχές, είτε να μπορούν να διαχωριστούν από την εκτέλεση της αρχικής σύμβασης, πλην όμως να είναι απόλυτα αναγκαία για την ολοκλήρωσή της.

ε) το σωρευτικό ποσό των συναπτομένων συμβάσεων συμπληρωματικών έργων ή υπηρεσιών, να μην υπερβαίνει το 50% του ποσού της αρχικής σύμβασης.

14. Με την κρινόμενη αίτηση θεραπείας, η αναθέτουσα αρχή δεν επικαλείται διάφορους ισχυρισμούς από τους ήδη αναφερθέντες και ληφθέντες υπόψη για το σχηματισμό κρίσης από την Αρχή, ούτε επικαλείται νέα στοιχεία ή περιστάσεις, ικανά να επιφέρουν τροποποίηση των ήδη κριθέντων. Ενόψει των ανωτέρω, στο πλαίσιο της κρινόμενης αίτησης θεραπείας και, κατ' επέκταση, της επανεξέτασης της εν λόγω υπόθεσης, σημειώνονται τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του φορέα, : *“...οιαδήποτε εγκατάσταση ή υποδομή εκτελείται στα όρια απαλλοτρίωσης των Πολιτικών Αερολιμένων...και περιγράφεται στο εγκεκριμένο master plan.....αποτελεί συμπληρωματικό έργο του αρχικού...”*. Πλην όμως, το master plan είναι Γενικό-Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης το οποίο συντάσσεται και εγκρίνεται σε επίπεδο προμελέτης στο οποίο, ειδικά για τους αερολιμένες, εμφανίζονται καταρχήν οι διάδρομοι και τα δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και περαιτέρω, χωροθετούνται οι περαιτέρω εγκαταστάσεις (κτιριακές, οδικές προσβάσεις κοκ), οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για την τελική ανάπτυξη του αερολιμένα. Εν συνεχεία, ο μελετητής βάσει αιτιολογημένης έκθεσης του, προτείνει την κατ' αρχήν κατασκευή των απαραίτητων έργων κατά θέσεις, διαστάσεις κτλ για την αρχική λειτουργία του Αεροδρομίου όσο και για τη μεταγενέστερη εξέλιξη αυτού (άρθρο 174 του ΠΔ 696/74 ως ισχύει σήμερα).

Προϋπόθεση για τη δημοπράτηση έργων και υποδομών ενός Αερολιμένα είναι να περιγράφονται στο εγκεκριμένο master plan. Πλην όμως, επουδενί τεκμαίρεται το γεγονός πως η περιγραφή αυτών εντός του γενικού σχεδίου ανάπτυξης αποτελεί αναγκαία και ικανή συνθήκη για την κατασκευή τους ως συμπληρωματικές εργασίες των αρχικώς δημοπρατηθέντων.

Η συμπληρωματικότητα των έργων – εργασιών, κατά την έννοια των άρθρων 25 παρ. 4 περ. α του πδ. 60/2007 και 57 του Ν. 3669/2008, εξετάζεται πάντα σε σχέση με το βασικό έργο, ως αυτό ενσωματώθηκε στην αρχική σύμβαση (μέσα από τα συμβατικά τεύχη και σχέδια – μελέτης που την συνοδεύουν) και όχι σύμφωνα με το Γενικό-Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης ( master plan) του συνόλου ή του μέρους των εγκαταστάσεων, βάσει του οποίου επιλέγονται από την αναθέτουσα κάθε φορά να υλοποιούνται σταδιακά οι αναγκαίες για την λειτουργία του Αεροδρομίου εγκαταστάσεις.

Η αναθέτουσα αρχή εν προκειμένω επέλεξε τη δημοπράτηση σε πρώτο χρόνο μόνον του Νέου Πεδίου Ελιγμών του Αερολιμένα, έως ότου επιτευχθεί η περαιτέρω ωρίμανση των μελετών από την ΥΠΑ (από το στάδιο της προμελέτης στο στάδιο της οριστικής μελέτης ή και της μελέτης εφαρμογής) και ο προγραμματισμός των λοιπών έργων που θα καθιστούσαν το έργο λειτουργικό με βάση το Γενικό-Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης ( master plan). Ακολούθως και μετά την εξεύρεση των αναγκαιών πόρων σχεδιάστηκε η περαιτέρω δημοπράτηση αυτών ως νέα εργολαβία, σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στη νομοθεσία δημοσίων έργων. (Ν.3316/2005, εγκύκλιος 38, αριθμ . πρωτ 3434/15-11-05 του τ. ΥΠΕΧΩΔΕ).

Περαιτέρω, σημειώνεται ότι η αναθέτουσα αρχή αναφέρεται στην ανάγκη κατασκευής υδραυλικών έργων απορροής ομβρίων προστασίας του νέου αεροδρομίου και έργων αποκατάστασης της πρόσβασης θιγόμενων ιδιοκτησιών, με τη βοήθεια εκπόνησης των απαιτούμενων μελετών εφαρμογής. Πλην όμως ο νέος αυτός ισχυρισμός δεν ευσταθεί καθόσον, σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην Τεχνική Περιγραφή της εν ενεργεία εργολαβίας (άρθρο 5: 'Υδραυλικά Έργα'), *“.....στην εγκεκριμένη υδραυλική μελέτη προβλέπεται η κατασκευή των απαραίτητων υδραυλικών έργων για τη συλλογή και διοχέτευση των επιφανειακών υδάτων στους φυσικούς αποδέκτες της περιοχής...”*. Επιπλέον, στο από 27-11-2014 Ενημερωτικό Σημείωμα με τίτλο: 'Πρόσδος του έργου από

την υπογραφή της σύμβασης μέχρι το Νοέμβριο του 2014' το οποίο διαβιβάστηκε συνημμένα στα συμπληρωματικά στοιχεία που ζητήθηκαν για την εξέταση του αρχικού αιτήματος από την Αρχή, στην παρ. 6 περιγράφονται αναλυτικά τα τεχνικά έργα αποστράγγισης. Τα τυχόν περαιτέρω υδραυλικά έργα απορροής ομβρίων που συνεχονται με τα μελλοντικά κτιριακά έργα καθώς και την οδό πρόσβασης στο νέο αεροδρόμιο, είναι νέα έργα τα οποία δεν σχετίζονται με τις εργασίες της τρέχουσας εργολαβίας και μπορούν να ενταχθούν στον προγραμματισμό της νέας εργολαβίας.

Η αναθέτουσα αρχή επισημαίνει, για ακόμα μια φορά, την αποκλειστική αρμοδιότητα της ΥΠΑ επί του προγραμματισμού, εκπόνησης και έγκρισης των προμελετών και των μελετών εφαρμογής των πολιτικών αερολιμένων και ως εκ τούτου της αδυναμίας πρόβλεψης εκ μέρους της, της εγκατάστασης προσωρινού κτιρίου αεροσταθμού σε λυόμενη κατασκευή. Επί του συγκεκριμένου ζητήματος, σημειώνεται ότι στο πλαίσιο της αρχής της ενότητας της Διοίκησης, σύμφωνα με την οποία η Διοίκηση πρέπει να αντιμετωπίζεται ενιαία, παρά την εσωτερική της διάρθρωση, κατά τρόπο ώστε οι πράξεις κάθε διοικητικού οργάνου, ατομικού ή συλλογικού να αποτελούν πράξεις μίας ενιαίας διοίκησης (ΣτΕ Ολ 677/2005), η Αναθέτουσα Αρχή δεν μπορεί να επικαλεστεί τυχόν ευθύνες των άλλων φορέων, όπως η ΥΠΑ, για να στοιχειοθετήσει για το λόγο αυτό απρόβλεπτη κατάσταση.

Κατά συνέπεια, η τυχόν έλλειψη ορθού προγραμματισμού της ΥΠΑ στο στάδιο της μελέτης εφαρμογής δεν μπορεί να στοιχειοθετήσει απρόβλεπτη κατάσταση, δεδομένου ότι σε αντίθετη περίπτωση θα οδηγούμαστε σε καταστρατήγηση του εξαιρετικού χαρακτήρα των διατάξεων περί προσφυγής στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης. Όσον αφορά δε, το καθεαυτό γεγονός της ραγδαίας τουριστικής αύξησης, εκτιμάται ότι με βάσει την τουριστική παράδοση της χώρας μας δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να θεωρηθεί ότι αυτή συνιστά αιφνίδιο γεγονός, αλλά πιθανό ενδεχόμενο που θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη κατά τη σύνταξη της σχετικής μελέτης, δεδομένου μάλιστα ότι σύμφωνα με την υποβληθείσα αιτιολογική έκθεση η "συνεχώς αυξανόμενη τουριστική ανάπτυξη του νησιού" είχε διαπιστωθεί ήδη σε αρχικό στάδιο.

Τέλος η αναθέτουσα αρχή συμφωνεί με την διατυπωθείσα κρίση της Αρχής ότι το σύνολο των εργασιών που περιλαμβάνονται στην προτεινόμενη 1η ΣΣΕ, δύναται να διαχωρισθεί ως φυσικό και οικονομικό αντικείμενο από την τρέχουσα εργολαβία, πλην προβάλλει τον ισχυρισμό ότι ο νέος Αερολιμένας δε δύναται να λειτουργήσει άμεσα μόνον με την κατασκευή του διαδρόμου και του πεδίου ελιγμών, προκαλώντας ζημιά οικονομική τόσο στην τοπική κοινωνία όσο και στο Ελληνικό Δημόσιο ενώ θα απαξιώσει τις υπό κατασκευή εγκαταστάσεις, λόγω της μη άμεσης χρήσης τους.

Πλην όμως, τόσο η ΥΠΑ η οποία ενέκρινε την οριστική μελέτη του έργου του θέματος όσο και η αναθέτουσα αρχή, επέλεξαν εξαρχής να προχωρήσουν στη δημοπράτηση του έργου: «Νέο Πεδίο Ελιγμών Κρατικού Αερολιμένα Πάρου» που αποτελεί τμήμα του νέου Αερολιμένα Πάρου ως αυτό περιγράφεται στο εγκεκριμένο Γενικό-Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης master plan μαζί με τις αναγκαίες εργασίες φωτισήμανσης, γνωρίζοντας ότι το έργο δίχως τις προβλεπόμενες κτιριακές εγκαταστάσεις δεν θα ήταν ολοκληρωμένο και λειτουργικό.

**15.** Κατόπιν των ανωτέρω και δεδομένου ότι οι περαιτέρω ισχυρισμοί της αναθέτουσας αρχής που καταγράφονται εντός της κρινόμενης αίτησης θεραπείας έχουν ήδη απαντηθεί με την υπ. αριθμ. 375/2014 απόφαση της αρχής, διαπιστώνεται ότι **δε συντρέχουν** οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/07.

## **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 απόρριψη της αίτησης θεραπείας** με την οποία ζητείται η ανάκληση της υπ'αριθ. 375/2014 Απόφασης της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. **και την επικύρωση της υπ. αριθμ. 375/2014 απόφασης** για τους λόγους που αναφέρονται σε αυτήν, καθώς και στην παρούσα απόφαση. Η παρούσα απόφαση αποτελεί εκτελεστή διοικητική πράξη και δύναται να προσβληθεί ενώπιον των αρμοδίων διοικητικών δικαστηρίων.

**Αθήνα, 10 Φεβρουαρίου 2015**

**ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ**

**Ο Πρόεδρος**

**Δημήτριος Ράϊκος**