



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

ΓΝΩΜΗ

Δ 28/2018

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

Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα, την 20^η Μαρτίου του έτους δύο χιλιάδες δέκα οκτώ (2018) ημέρα Τρίτη και ώρα 10:00 π.μ. και επί της οδού Κεφαλληνίας 45 και Κομνά Τράκα, 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:** Γεώργιος Καταπόδης
- 2. Μέλη :** Κωνσταντίνος Βαρδακαστάνης
Δημήτριος Λουρίκας
Δρ Δημήτριος Σταθακόπουλος
Δρ Μαρία Στυλιανίδου
Ερωφίλη Χριστοβασίλη

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

Γραμματέας: Μαρία Αντωνοπούλου, Π.Ε. Διοικητικού - Οικονομικού

Εισηγητής: Γεώργιος Ταρασίδης, Μηχανικός/Νομικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ

Έκθεση Εισηγητή: Η με αριθ. πρωτ. 1641/19.03.2018 έκθεση εισηγητή

Κατά τη διάρκεια της Συνεδρίασης παρέστη μέσω τηλεδιάσκεψης ο εισηγητής κ. Ταρασίδης, η Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών κ. Καλογρίδου καθώς και οι εκπρόσωποι της Υ.Π.Α., Δρ Παναγιώτης Κυριαζής και Μαρία Ζαράνη. Όλοι οι προαναφερόμενοι αποδεσμεύτηκαν πριν την έναρξη της διαδικασίας της ψηφοφορίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής και τη λήψη της απόφασης.

Ερώτημα: Το αρ. πρωτ. Α.Π. Δ11/Δ/14981/10941/20.07.2017 (Α.Π. εισερχ. ΕΑΑΔΗΣΥ 4738/24.07.2017) έγγραφο-αίτημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μετά του συνημμένου σε αυτό φακέλου όπως συμπληρώθηκε με τα έγγραφα, τα οποία παρελήφθησαν από την Αρχή την 22.02.2018 (αριθ. πρωτ. εισερχομένου της Αρχής 1101/22.02.2018) και τα έγγραφα, τα οποία παρελήφθησαν από την Αρχή την 16.03.2018 (αριθ. πρωτ. εισερχομένου της Αρχής 1611/16.03.2018)

Θέμα: Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης κατά τις διατάξεις του άρθρου 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους) και υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του ν. 4412/2016, με σκοπό:

A) τη σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία SSA ΑΕ, με αντικείμενο την επισκευή/αντικατάσταση των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Αεροναυτιλίας (Πλοήγησης και Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 1.033.151,96€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. και

B) τη σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία LEONARDO S.p.A., με αντικείμενο την επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Αεροναυτιλίας (Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 444.920,00€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.

1. Με το αρ. πρωτ. Α.Π. Δ11/Δ/14981/10941/20.07.2017 (Α.Π. εισερχ. ΕΑΑΔΗΣΥ 4738/24.07.2017) έγγραφο-αίτημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μετά του συνημμένου σε αυτό φακέλου όπως συμπληρώθηκε με τα έγγραφα, τα οποία παρελήφθησαν από την Αρχή την 22.02.2018 (αριθ. πρωτ. εισερχομένου της Αρχής 1101/22.02.2018) και τα έγγραφα, τα οποία παρελήφθησαν από την Αρχή την 16.03.2018 (αριθ. πρωτ. εισερχομένου της Αρχής 1611/16.03.2018), η ως άνω αναθέτουσα αρχή αιτείται την παροχή σύμφωνης γνώμης της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (εφεξής και Αρχή) κατ' άρθρο 2, παρ. 2, περ. γ' υποπερ. (δδ) του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, για την προσφυγή του σε διαδικασία διαπραγμάτευσης κατ' άρθρο 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους) και υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του ν. 4412/2016, με σκοπό:

A) τη σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία SSA ΑΕ, με αντικείμενο την επισκευή/αντικατάσταση των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Αεροναυτιλίας (Πλοήγησης και Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 1.033.151,96€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. Η αιτούμενη ανάθεση σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο συνημμένο σχέδιο απόφασης από την αιτούσα αναθέτουσα αρχή περιλαμβάνει:

Αναλυτικότερα, οι υπηρεσίες και προμήθειες με τα στοιχεία με τα στοιχεία της υπό ανάθεση σύμβασης σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο συνημμένο αντίστοιχο σχέδιο απόφασης από την αιτούσα αναθέτουσα αρχή περιλαμβάνονται στους κάτωθι πίνακες:

α) Υπηρεσία επισκευής ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Επιτήρησης (πίνακας Ι)

| α/α | Περιγραφή Υλικού | Ποσ. | P/N | S/N | Προϋπολογισθείσα δαπάνη |
|-----|------------------|------|-----|-----|-------------------------|
|-----|------------------|------|-----|-----|-------------------------|

| | | | | | χωρίς ΦΠΑ (ευρώ) | με ΦΠΑ (ευρώ) |
|---------------|----------------------------------|---|----------|-----------|---------------------|-------------------|
| 1 | CAMARO 95 HOTLINK PROCESS CARD | 1 | 46143002 | 10064 | 22407,32 | 27785,08 |
| 2 | BASIC LINES BST1 CARD | 1 | 46143410 | 10005 | 15365,62 | 19053,37 |
| 3 | REFERENCE UNIT RSG2500 | 1 | 47068302 | 10028 | 22407,32 | 27785,08 |
| 4 | S BAND UPCONVER. UNIT RSG2500 | 1 | 47068502 | 10015 | 22407,32 | 27785,08 |
| 5 | SYNCHRO RADAR CARD | 1 | 46125602 | 10026 | 22407,32 | 27785,08 |
| 6 | BTQ004 POWER TRANSMITTER | 1 | 45100027 | 6830289 | 22407,32 | 27785,08 |
| 7 | 600W MODULE | 1 | 46096257 | 6800890 | 25392,16 | 31486,28 |
| 8 | 600W MODULE | 1 | 45100018 | 6804390 | 25392,16 | 31486,28 |
| 9 | AMPLI MEL 602 | 1 | 45670621 | 279340 | 30647,16 | 38002,48 |
| 10 | AMPLI MEL 602 | 1 | 45670621 | 279224 | 30647,16 | 38002,48 |
| 11 | AMPLI MEL 602 | 1 | 45670621 | 279225 | 30647,16 | 38002,48 |
| 12 | 250 W MODULE | 1 | 45670183 | 6800591 | 25392,16 | 31486,28 |
| 13 | FRONT CARD μLINES 8 | 1 | N/A | 1340 | 15365,62 | 19053,37 |
| 14 | CONVERTER CVUS 24V | 1 | 96182201 | 311100028 | 15365,62 | 19053,37 |
| 15 | BTQ003 RECEIVER | 1 | 45100018 | 6803787 | 22407,32 | 27785,08 |
| 16 | PLL SYNT.UNIT L/150 TFH 143 | 1 | 39816402 | 6801790 | 22407,32 | 27785,08 |
| 17 | REF. UNIT RSG2000 3/30 | 1 | 39816102 | 6806890 | 22407,32 | 27785,08 |
| 18 | FRONTCARD μ LINES 8 | 1 | N/A | 406 | 15365,62 | 19053,37 |
| 19 | MODULE 600W | 1 | 46096257 | 6818291 | 15365,62 | 19053,37 |
| 20 | 7400 OMEGA AMPLIFIER-CONTROL HPA | 1 | 47106175 | 10106 | 22764,66 | 28228,18 |
| 21 | ANTR MOTHER CARD TGE178 | 1 | 39793603 | 10129 | 15365,62 | 19053,37 |
| 22 | BTQ-004 | 1 | 45100027 | 68/294/89 | 22407,32 | 27785,08 |
| 23 | POWER SUPPLY SMR | 1 | E29015 | F050070 | 33421,8 | 41443,03 |
| 24 | TCR 815 | 1 | 39807900 | 1008 | 22407,32 | 27785,08 |
| 25 | 3A03 | 1 | 46143400 | 10023 | 21709,45 | 26919,72 |
| 26 | 7A07 | 1 | 47104905 | 10092 | 22407,32 | 27785,08 |
| 27 | BTQ-003 | 1 | 45100018 | 68/176/89 | 22407,32 | 27785,08 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | | 607.095,43 | 752.798,33 |

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

β) Υπηρεσία επισκευής ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Πλοήγησης (πίνακας ΙΙ)

| α/α | Περιγραφή Υλικού | Ποσ. | P/N | S/N | Προϋπολογισθείσα δαπάνη | |
|-----|------------------|------|------------|------|-------------------------|---------------|
| | | | | | χωρίς ΦΠΑ (ευρώ) | με ΦΠΑ (ευρώ) |
| 1 | REC3-FFM | 1 | 8313450400 | 4043 | 10349,55 | 12833,44 |

| | | | | | | |
|----|--------------------------|---|-------------|------------------|----------|----------|
| 2 | ACC-54 | 1 | 5834120100 | 0745 | 2975,10 | 3689,12 |
| 3 | ACC-54 | 1 | 5834120100 | 1263 | 2975,10 | 3689,12 |
| 4 | LP AMPLIFIER | 1 | 120337-0001 | 0252 MCL B REV.M | 8229,00 | 10203,96 |
| 5 | LOC/MOD POWER AMPL | 1 | 120503-0001 | 0290 REV.J | 5602,05 | 6946,54 |
| 6 | LOC/MOD POWER AMPL | 1 | 120503-0001 | 521 REV. L | 5602,05 | 6946,54 |
| 7 | LOC/MOD POWER AMPL | 1 | 120503-0001 | 521 REV.B | 5602,05 | 6946,54 |
| 8 | SYNTHESIZER | 1 | 120496-0001 | 43 REV.B | 5220,00 | 6472,80 |
| 9 | INTEGRAL DETECTOR | 1 | 120507-0001 | 763 REV.B | 4657,35 | 5775,11 |
| 10 | INTEGRAL DETECTOR | 1 | 120507-0001 | 527 REV.A | 4657,35 | 5775,11 |
| 11 | INTEGRAL DETECTOR | 1 | 120507-0001 | 510 REV.A | 4657,35 | 5775,11 |
| 12 | INTEGRAL DETECTOR | 1 | 120561-0001 | 6 | 6961,80 | 8632,63 |
| 13 | INTEGRAL DETECTOR | 1 | 120561-0001 | 174 REV.C | 6961,80 | 8632,63 |
| 14 | HP | 1 | 120048-0002 | 347 MCL 8 REV.M | 6476,10 | 8030,36 |
| 15 | RCVR (Receiver ASSY) | 1 | 120090-0001 | 136 MCL B REV.F | 6955,10 | 8624,32 |
| 16 | MSG-S | 1 | 8313527100 | 4249 | 4059,55 | 5033,84 |
| 17 | BSG-D | 1 | 8313170611 | 5309 | 3162,50 | 3921,50 |
| 18 | REC-3 FFM | 1 | 83134 50400 | 4084 | 10349,55 | 12833,44 |
| 19 | INTEGRAL DETECTOR | 1 | 120507-0001 | 0513 REV.A | 4657,35 | 5775,11 |
| 20 | INTEGRAL DETECTOR | 1 | 120507-0001 | 0661 REV. B | 4657,35 | 5775,11 |
| 21 | DCC-MVD | 1 | 5436124181 | 5682 | 4135,60 | 5128,14 |
| 22 | DCC-28 | 1 | 5436124176 | 5147 | 2795,75 | 3466,73 |
| 23 | MSP-(C.D) VOR | 1 | 8313522301 | 4079 | 3460,40 | 4290,90 |
| 24 | MOD-110 | 1 | 8313426100 | 5799 | 3895,06 | 4829,87 |
| 25 | ACC-54 | 1 | 5834120100 | 2739 | 2975,10 | 3689,12 |
| 26 | DCC-MV | 1 | 8313412300 | 1095 | 529,61 | 656,72 |
| 27 | CA-100 | 1 | 5834101000 | 5672 | 2932,90 | 3636,80 |
| 28 | SIB | 1 | 8404583106 | 4021 | 2969,82 | 3682,58 |
| 29 | ISG | 1 | 120089-0001 | 0440 MCL C REV.M | 8918,97 | 11059,52 |
| 30 | MONITOR (DIGITAL PART) | 1 | 483700016C | 08B260009 | 4766,49 | 5910,45 |
| 31 | MONITOR (monitor module) | 1 | 474910013Z | 09B220001 | | |
| 32 | CCP-V | 1 | 8313429600 | 6274 | 3070,05 | 3806,86 |
| 33 | MDS-D | 1 | 8313420501 | 5128 | 6243,49 | 7741,93 |
| 34 | DUPLEXER (RF PART) | 1 | 2451107 | 9440607-02 | 5878,46 | 7289,29 |
| 35 | DUPLEXER (DIGITAL PART) | 1 | 4452126 | 9441105-01 | | |

| | | | | | | |
|---------------|--------------------------|---|-------------|------------------|-------------------|-------------------|
| 36 | MIN (RF PART) | 1 | 2451108 | 99-682-05 | 6129,55 | 7600,64 |
| 37 | MIN (DIGITAL PART) | 1 | 4452127 | 99-684-10 | | |
| 38 | MONITOR (monitor module) | 1 | 474910013Z | 09B280010 | 4766,49 | 5910,45 |
| 39 | MONITOR (DIGITAL PART) | 1 | 483700016C | 09B200025 | | |
| 40 | SYN-D | 1 | 8313428301 | 4256 | 4928,96 | 6111,91 |
| 41 | MOD-110 | 1 | 8313426100 | 4751 | 3895,06 | 4829,87 |
| 42 | MSP-(C,D) VOR | 1 | 8313522301 | 4263 | 3460,40 | 4290,90 |
| 43 | MSP-VD | 1 | 8313522301 | 5874 | 3460,40 | 4290,90 |
| 44 | CA-100 (PA-100) | 1 | 5834101000 | 5675 | 2932,90 | 3636,80 |
| 45 | RX (RF PART) | 1 | 474910012Y | 09B300002 | 4766,49 | 5910,45 |
| 46 | RX (DIGITAL PART) | 1 | 483700012G | 09B060033 | | |
| 47 | LP AMPLIFIER | 1 | 120337-0001 | 0458 MCL B REV R | 8229,00 | 10203,96 |
| 48 | MOD-110P | 1 | 8313426201 | 5284 | 3771,62 | 4676,81 |
| 49 | TTP (RF PART) | 1 | 2451112 | 9440302-02 | 9231,25 | 11446,75 |
| 50 | TTP (DIGITAL PART) | 1 | 4452134 | 9441004-25 | | |
| 51 | LP AMPLIFIER | 1 | 120337-0001 | 0453 MCL B REVrA | 8229,00 | 10203,96 |
| 52 | ACC-54 | 1 | 5834120102 | 9605 | 2975,10 | 3689,12 |
| 53 | ACC-54 | 1 | 5834120100 | 2369 | 2975,10 | 3689,12 |
| 54 | MSP-(C,D)VOR | 1 | 8313522301 | 5533 | 3460,40 | 4290,90 |
| 55 | TKW (RF PART) | 1 | 47491Q019F | 09B280012 | 10170,20 | 12611,05 |
| 56 | TKW (DIGITAL PART) | 1 | 483700018N | 08B190045 | | |
| 57 | SYN-D | 1 | 8313428302 | 5562 | 4928,96 | 6111,91 |
| 58 | CA-100 | 1 | 5834101000 | 5296 | 2932,90 | 3636,80 |
| 59 | CA-100 | 1 | 5834101000 | 5012 | 2932,90 | 3636,80 |
| 60 | CA-100 | 1 | 5834101000 | 4416 | 2932,90 | 3636,80 |
| 61 | CA-100 | 1 | 5835101000 | 6274 | 2932,90 | 3636,80 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | | 267.382,23 | 331.553,97 |

ΠΙΝΑΚΑΣ II

ii. Προμήθεια ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Πλοήγησης (πίνακας III)

| α/α | Περιγραφή Υλικού | Ποσ. | P/N | Προϋπολογισθείσα δαπάνη | |
|-----|------------------|------|-----|-------------------------|---------------|
| | | | | χωρίς ΦΠΑ (ευρώ) | με ΦΠΑ (ευρώ) |
| | | | | | |

| | | | | | |
|---------------|----------------------------|---|------------------|------------------|-------------------|
| 1 | MOD 110P | 3 | 8313426200 | 26707,32 | 33117,08 |
| 2 | Monitor Dipole Antenna | 2 | 8813172411 | 10936,62 | 13561,41 |
| 3 | FAR FIELD Monitor Antenna | 1 | Kathrein K523131 | 13960,00 | 17310,40 |
| 4 | RS232 INTERFACE | 1 | DE 4452116 | 1096,20 | 1359,29 |
| 5 | SERIAL INTERFACE RS232 | 1 | DE 4452171/E | 2157,84 | 2675,72 |
| 6 | INTEGRAL DETECTOR | 6 | 1205070001 | 44710,56 | 55441,09 |
| 7 | ANTENNA GLIDE PATH Element | 2 | 447791-001 | 56655,32 | 70252,60 |
| 8 | AC/DC Converter 53 V | 1 | 8314412301 | 2450,44 | 3038,55 |
| ΣΥΝΟΛΟ | | | | 158.674,3 | 196.756,14 |

ΠΙΝΑΚΑΣ III

Συνολικά :

| | | |
|-----------------------------------|--|--------------------------------|
| ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (α+β+γ) | | 1.033.151,96 |
| ΠΡΟ ΦΠΑ (€) | | |
| ΦΠΑ (24%) (€) | | 247.956,47 |
| ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (€) | | 1.281.108,43 |
| ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ (€) | 0,06216% υπέρ της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων | 642,21 |
| | 0,02072% υπέρ του Δημοσίου | 214,07 |
| | 0,06216% υπέρ της Α.Ε.Π.Π | 642,21 |
| Προκαταβολή Φόρου Εισοδήματος (€) | 4% για υλικά (ΠΙΝΑΚΑΣ III) | (158.674,3X 4% =) 6.346,97 |
| | 8% για υπηρεσίες (ΠΙΝΑΚΕΣ I και II) | (874477,66 X 8% =) 69.958,21 |
| ΠΟΣΟ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟ (€) | | 1.203.304,76 |

και

Β) τη σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία LEONARDO S.p.A., με αντικείμενο την επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Αεροναυτιλίας (Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 444.920,00€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α.

Αναλυτικότερα, οι υπηρεσίες με τα στοιχεία της υπό ανάθεση σύμβασης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο συνημμένο αντίστοιχο σχέδιο απόφασης από την αιτούσα αναθέτουσα αρχή, περιλαμβάνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Υπηρεσία επισκευής ανταλλακτικών Συστημάτων Επιτήρησης

| α/α | Περιγραφή Υλικού | Ποσ. | P/N | S/N | Προϋπολογισθείσα δαπάνη |
|-----|------------------|------|-----|-----|-------------------------|
|-----|------------------|------|-----|-----|-------------------------|

| | | | | | άνευ ΦΠΑ (€) | με ΦΠΑ (€) |
|----|-------------------------|---|-------------|-------------------------|--------------|------------|
| 1 | COS | 1 | 817501A2 | OF100066 | 6220,00 | 7712,8 |
| 2 | LOG IF | 1 | 816481A1 | F3538 | 8260,00 | 10242,4 |
| 3 | MIXER PIF | 1 | 816461A1 | F3378 | 15200,00 | 18848 |
| 4 | FEB/P | 1 | FEB/P CARD | 358 | 3470,00 | 4302,8 |
| 5 | UP Converter | 1 | D5122.0400 | 118 | 8160,00 | 10118,4 |
| 6 | Power Amplifier | 1 | D5121.0400 | 137 | 8240,00 | 10217,6 |
| 7 | HDLC-SDLC Res Tool | 1 | 423601-A1 | Electronic Board RES | 2140,00 | 2653,6 |
| 8 | RF Driver | 1 | 290100A1 | 64 | 13980,00 | 17335,2 |
| 9 | 2KW Transmitter | 1 | 315026A1 | F3324 | 17650,00 | 21886 |
| 10 | Power Supply AC/DC | 1 | 344987A1 | L91-245 | 3260,00 | 4042,4 |
| 11 | LOG IF | 1 | 816481A1 | F3734 | 8260,00 | 10242,4 |
| 12 | LOG IF | 1 | 816481A1 | F3159 | 8260,00 | 10242,4 |
| 13 | RDI-90 | 1 | 990701A6 | L96-018 | 5780,00 | 7167,2 |
| 14 | G703 UNIT | 1 | 131-6252/02 | ML97DUC969 | 6630,00 | 8221,2 |
| 15 | G703 UNIT | 1 | 131-6252/02 | ML97DUC975 | 6630,00 | 8221,2 |
| 16 | SPGA-M | 1 | 985161A2 | L96-250 | 5990,00 | 7427,6 |
| 17 | Synthesizer unit | 1 | D5109.0400 | 0141 | 12950,00 | 16058 |
| 18 | MIXER PIF | 1 | 816461 | F3282 | 15200,00 | 18848 |
| 19 | COS | 1 | 817501A2 | F3308 | 5300,00 | 6572 |
| 20 | IFAGC | 1 | D5111.0100 | 53 | 10100,00 | 12524 |
| 21 | DFR (defruiter) | 1 | 984081A2 | F3129 | 2630,00 | 3261,2 |
| 22 | DAT DEVICE | 1 | TZ88N-VA | AY93219513 | 2930,00 | 3633,2 |
| 23 | RF DRIVER ASSY | 1 | 290100A1 | 088F | 12840,00 | 15921,6 |
| 24 | 2KW TX | 1 | 315026A1 | F 3458 | 17650,00 | 21886 |
| 25 | DIR | 1 | 964111 A1 | F 3205 | 1400,00 | 1736 |
| 26 | Driver & Test Generator | 1 | 325207 A1 | F-3380 | 12000,00 | 14880 |
| 27 | MUL -386 | 1 | 983531 A4 | L 94-1039 | 3000,00 | 3720 |
| 28 | SCR | 1 | 975011 A1 | F 3169 | 1120,00 | 1388,8 |
| 29 | FEB/P | 1 | FEB/P CARD | 347 | 3470,00 | 4302,8 |
| 30 | Driver & Test Generator | 1 | 325207 A1 | F 3341 | 12000,00 | 14880 |
| 31 | LOG IF | 1 | 816481 A1 | F 3509 | 8260,00 | 10242,4 |
| 32 | X8 MULTIPPIER | 1 | 236228 A3 | F 3253 | 12000,00 | 14880 |

| | | | | | | |
|---|-------------------------|---|------------|-------------|------------|------------|
| 33 | 4W INTERFACE | 1 | E3105.0010 | MC96U1495 | 4100,00 | 5084 |
| 34 | 4W INTERFACE | 1 | E3105.0010 | ML96LUL949 | 4100,00 | 5084 |
| 35 | G703 UNIT | 1 | E3105.0004 | MI20305394 | 6630,00 | 8221,2 |
| 36 | G703 UNIT | 1 | E3105.0004 | ML97GUL105 | 6630,00 | 8221,2 |
| 37 | G703 UNIT | 1 | E3105.0004 | MI412093174 | 6630,00 | 8221,2 |
| 38 | G703 UNIT | 1 | E3105.0004 | 4140303354 | 6630,00 | 8221,2 |
| 39 | Driver & Test Generator | 1 | 325207 A1 | F-3213 | 12000,00 | 14880 |
| 40 | LOG IF | 1 | 816481 A1 | F 3478 | 8260,00 | 10242,4 |
| 41 | CO PCB | 1 | 983121 A1 | F 3199 | 7240,00 | 8977,6 |
| 42 | MIS -1 | 1 | 972241 A1 | F 3314 | 2140,00 | 2653,6 |
| 43 | SCR | 1 | 975011 A1 | F 3175 | 1120,00 | 1388,8 |
| 44 | 2KW TX | 1 | 315026A1 | F 3215 | 17650,00 | 21886 |
| 45 | RF Driver Assy | 1 | 290100A1 | 105 F | 12840,00 | 15921,6 |
| 46 | RF Driver Assy | 1 | 290100A1 | 100 F | 12840,00 | 15921,6 |
| 47 | RF Driver | 1 | 235859A1 | 106 F | 16320,00 | 20236,8 |
| 48 | RF Driver Assy | 1 | 290100A1 | 71 | 12840,00 | 15921,6 |
| 49 | RF Driver Assy | 1 | 290100A1 | 142 | 16320,00 | 20236,8 |
| 50 | Driver & Test Generator | 1 | 325207 A1 | F3296 | 12000,00 | 14880 |
| 51 | 2KW TX | 1 | 315026A1 | OF100090 | 17650,00 | 21886 |
| ΣΥΝΟΛΟ ΤΙΜΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ – ΠΟΣΟ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟ | | | | | 444.920,00 | 551.700,80 |

| | | | |
|--------------------------------|------------------------------|--|------------|
| | | 0,06216% υπέρ της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων | 276,56 |
| | ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ (βαρύνουν την ΥΠΑ) | 0,02072% υπέρ του Δημοσίου | 92,19 |
| | | 0,06216% υπέρ της Α.Ε.Π.Π | 276,56 |
| ΠΟΣΟ ΣΤΟ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟ + ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ | | | 445.565,31 |

| | | |
|--|--|----------------------------|
| | | |
| | | ΦΠΑ (24%) 106.935,67 |
| | | ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ 552.500,98 |

1. Ιστορικό- πραγματικό πλαίσιο

2. Από τα στοιχεία του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, τα αναφερόμενα στο κρινόμενο αίτημα και στα συνυποβληθέντα αρχικά και συμπληρωματικά έγγραφα και στοιχεία, προκύπτουν τα ακόλουθα:

2.1.A Αναφορικά με την αιτούμενη επισκευή/αντικατάσταση των ανταλλακτικών μονάδων Πλοήγησης και Επιτήρησης (Συστημάτων Αεροναυτιλίας) κατασκευής Thales στην υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Ο Πάροχος Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού των συστημάτων αεροναυτιλίας, βάσει των διεθνών και ευρωπαϊκών νομοθετικών και κανονιστικών απαιτήσεων, προμηθεύτηκε και εγκατέστησε, σε παρελθόντα έτη, συστήματα αεροναυτιλίας, ήτοι συστήματα Πλοήγησης και συστήματα Επιτήρησης, ανά την επικράτεια.

Η συντήρηση των συστημάτων αεροναυτιλίας είναι ευθύνη των αρμοδίων διευθύνσεων της ΥΠΑ και προϋποθέτει την αντικατάσταση των ανταλλακτικών μονάδων που έχουν υποστεί βλάβη και προκαλούν δυσλειτουργίες στα συστήματα με πιστοποιημένες νέες ή επισκευασμένες ανταλλακτικές μονάδες. Η επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων σε επίπεδο εξαρτήματος (γ' βαθμός συντήρησης) αναλαμβάνεται αρμοδίως από τη Διεύθυνση Κέντρου Ηλεκτρονικών Εφαρμογών και Μείζονος Συντήρησης (ΚΗΕΜΣ). Εφόσον κριθεί ότι η βλάβη είναι πέραν των τεχνικών δυνατοτήτων επισκευής της αρμόδιας Διεύθυνσης και κατ' επέκταση της ΥΠΑ, οι ανταλλακτικές μονάδες προωθούνται στον κατασκευαστικό τους οίκο για επισκευή ή για αντικατάσταση, βάσει των μονίμων διαδικασιών/οδηγιών και των σχετικών συμβάσεων προμήθειας. Το ιστορικό προμήθειας των συστημάτων αεροναυτιλίας, από τα οποία προέρχονται οι υπό επισκευή ανταλλακτικές μονάδες, παρατίθεται στις ακόλουθες υποενότητες.

1) Αναφορικά με το ιστορικό προμηθειών των συστημάτων πλοήγησης που έχει προμηθευτεί η ΥΠΑ για την παροχή υπηρεσιών πλοήγησης αεροναυτιλίας αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Τα συστήματα πλοήγησης που έχει προμηθευτεί η ΥΠΑ για την παροχή υπηρεσιών πλοήγησης αεροναυτιλίας και αφορούν στην παρούσα έκθεση, εντάσσονται στις εξής τρεις κατηγορίες¹:

- Σύστημα Ενόργανης Προσγείωσης – (Instrument Landing System/**ILS**)

¹ Οι αγγλικές συντομογραφίες των κατηγοριών συστημάτων πλοήγησης, ήτοι VOR, DME και ILS, οι οποίες χρησιμοποιούνται διεθνώς, χρησιμοποιούνται και στην παρούσα έκθεση για λόγους συντομίας.

- Πανκατευθυντικός Ραδιοφάρος – (VHF Omnidirectional Range/**VOR**)
- Ραδιοτηλέμετρο – (Distance Measuring Equipment/**DME**)

Στην κατηγορία συστημάτων ILS η ΥΠΑ έχει προμηθευτεί συστήματα τύπου ILS Mark 20A. Στις κατηγορίες συστημάτων VOR και DME η ΥΠΑ έχει προμηθευτεί διαφορετικούς τύπους και συγκεκριμένα VOR τύπων Thales 431 και Thales 432 και DME τύπων FSD 40/45, Wilcox 5960 και Thales 415. Η αντιστοίχιση των συμβάσεων με τους τύπους των συστημάτων πλοήγησης, προκύπτει από τον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 1. Πίνακας αντιστοίχισης κατηγοριών συστημάτων πλοήγησης με τους τύπους, τις αρχικές συμβάσεις προμήθειας

| Κατηγορία Συστημάτων Πλοήγησης | Τύπος Συστήματος Πλοήγησης | Συμβάσεις προμήθειας | Διάρκεια κάλυψης & έτος λήξης της υποχρέωσης παροχής ανταλλακτικών | Αριθμός επιχειρησιακών συστημάτων |
|--|----------------------------|----------------------|--|-----------------------------------|
| Instrument Landing System (ILS) Σύστημα Ενόργανης προσγείωσης | ILS Mark 20A | 32/1998 | 15 έτη [p.7/59] έως 2013 | 6 |
| | | AANE/3/2000 | 10 έτη [p.22/76] έως 2010 | |
| Distance Measuring Equipment (DME) Ραδιοτηλέμετρο | DME FSD 40/45 | 58/1993 | 10 έτη [p.9/34] έως 2003 | 10 |
| | DME Wilcox 5960 | 515/1997 | 10 έτη [p.23/65] έως 2007 | 18 |
| | | 32/1998 | 15 έτη [p.7/59] έως 2013 | |
| | | AANE/3/2000 | 10 έτη [p.22/76] έως 2010 | |
| | DME Thales 415 | 4303/2002 | 15 έτη [p.20/74] έως 2017 | 22 |
| | | 6468/2009 | 10 έτη [p.105/124] έως 2019 | |
| VHF Omnidirectional Range (VOR) Πανκατευθυντικός Ραδιοφάρος | VOR Thales 431 | 54/1993 | 15 έτη [p.19/227] έως 2008 | 19 |
| | | 436/1996 | 15 έτη [p.62/195] έως 2011 | |
| | | 19/1999 | 15 έτη [p.17/88] έως 2014 | |
| | | 4174/2002 | 15 έτη [p.28/52] έως 2017 | |
| | VOR Thales 432 | 54/1993 | 15 έτη [p.19/227] έως 2008 | 17 |
| | | 436/1996 | 15 έτη [π.62/195] έως 2011 | |
| | | 19/1999 | 15 έτη [p.17/88] έως 2014 | |
| | | AANE/3/2000 | 10 έτη [p.22/76] έως 2010 | |
| | | 4174/2002 | 15 έτη [p.28/52] έως 2017 | |

Η Thales είναι κατασκευάστρια εταιρεία των τύπων Thales 415, Thales 431 και Thales 432, ενώ έχει αναλάβει και την υποστήριξη των τύπων συστημάτων προερχόμενων από κατασκευάστριες εταιρείες, με τις οποίες έχει συγχωνευθεί ή τις οποίες έχεις εξαγοράσει. Ειδικότερα, κατασκευαστής του τύπου ILS Mark 20A ήταν η εταιρεία Airsys ATM inc. (πρώην Wilcox) που ενσωματώθηκε στη Thales. Αντίστοιχα, κατασκευαστής του τύπου FSD 40/45 ήταν η Alcatel Italia S.p.A., η οποία συγχωνεύτηκε με την Thomson-CSF που μετεξελίχθηκε σε Thales, ενώ και η εταιρεία Wilcox Electric inc., κατασκευάστρια του τύπου Wilcox 5960, ενσωματώθηκε στη Thales. Τα στοιχεία που καταδεικνύουν τη συγχώνευση, την εξαγορά και τη μετεξέλιξη των κατασκευαστριών εταιρειών από τις οποίες έχει προμηθευτεί συστήματα

πλοήγησης η ΥΠΑ, περιγράφονται στο ιστορικό της εταιρικής σύνθεσης και εξέλιξης της Thales. Βάσει του ιστορικού της Thales, τεκμαίρεται ότι το σύνολο των συστημάτων πλοήγησης από τα οποία προέρχονται οι υπό επισκευή ανταλλακτικές μονάδες, έχουν κατασκευαστεί από τη Thales ή από εταιρείες που έχει εξαγοράσει/ενσωματώσει. Άρα, ο φορέας με τον οποίον προτείνεται η διενέργεια διαπραγμάτευσης, δηλαδή η εταιρεία SSA AE, αποτελεί δυνάμει της, από 20-2-2017, εξουσιοδότησης, τη νομίμως εξουσιοδοτημένη εταιρεία στην Ελλάδα από τη Thales Italia S.p.A. που είναι ο κατασκευαστής των αντίστοιχων συστημάτων πλοήγησης ή ο φορέας στον οποίο έχουν μεταβιβαστεί τα πνευματικά δικαιώματα των συστημάτων από τους κατασκευαστές.

II) Αναφορικά με το ιστορικό προμηθειών των συστημάτων επιτήρησης που έχει προμηθευτεί η ΥΠΑ για την παροχή υπηρεσιών επιτήρησης αεροναυτιλίας αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Τα συστήματα επιτήρησης² που έχει προμηθευτεί η ΥΠΑ για την παροχή υπηρεσιών επιτήρησης αεροναυτιλίας και αφορούν στην παρούσα έκθεση, προέρχονται από δύο συμβάσεις. Η αντιστοίχιση των συμβάσεων με τους τύπους των συστημάτων επιτήρησης, προκύπτει από τον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 2. Πίνακας αντιστοίχισης συστημάτων επιτήρησης με τις αρχικές συμβάσεις προμήθειας

| Εταιρεία | Συμβάσεις | Παρατηρήσεις / Θέσεις εγκατάστασης/ Τύπος Συστήματος Επιτήρησης | Διάρκεια υποχρέωσης παροχής ανταλλακτικών | Αριθμός επιχειρησιακών συστημάτων ανά σύμβαση |
|---|--|--|---|--|
| THALES AIR SYSTEMS (πρώην THALES ATM, πρώην THOMSON CSF) | Σύμβαση 01/91, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου (ΥΠΑ) και της εταιρείας THOMSON CSF για την προμήθεια Συστημάτων εκσυγχρονισμού Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, μεταξύ των οποίων και του Συστήματος HERAS που περιλαμβάνει (4) RADAR για τις θέσεις ΛΕΥΚΑΔΑ, ΠΗΛΙΟ, ΚΥΘΗΡΑ, ΥΜΗΤΤΟΣ καθώς και του RADAR Ελληνικού ATTARS | Σύστημα HERAS (RADAR MSSR/ΛΕΥΚΑΔΑ, MSSR/ΠΗΛΙΟ, MSSR/ΚΥΘΗΡΑ, PSR/MSSR/ΥΜΗΤΤΟΣ) PSR/MSSR ATTARS (RADAR Ελληνικού) | 15 έτη [Κύριο μέρος Σύμβασης, ρ.60/73, άρθρο 23, παρ.23.1/23.3 + Παράρτημα XII «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης», ρ.4/23, άρθρο2, παρ.2.1 + ρ. 22/23, προσάρτημα Α, παρ.2] | 5 |
| | Σύμβ. AANE 1 & 2/26-10-2000, μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου (ΥΠΑ) και ΔΑΑ Α.Ε., για την απόκτηση και εγκατάσταση Εξοπλισμού Αεροναυτιλίας του ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος». | Συστήματα RADAR ΔΑΑ/URANIA (MSSR/MEPENTA & PSR/MSSR/ΚΑΜΑΡΑ) | 10 έτη [Κύριο μέρος Σύμβασης, ρ.22/76, άρθρο 13, παρ.13.7/13.12] | 2 |

Σημειώνεται ότι βάσει της Σύμβασης 01/91 παρελήφθησαν πέντε (5) συστήματα επιτήρησης με κατασκευάστρια εταιρεία την Thomson-CSF, και βάσει της Σύμβασης AANE 1 & 2/26-10-2000 παρελήφθησαν δύο (2) συστήματα επιτήρησης της αυτής κατασκευάστριας εταιρείας, που μετεξελίχθηκε σε Thales. Η Thales έχει αναλάβει και την υποστήριξη των τύπων συστημάτων προερχόμενων από

² Ο όρος συστήματα επιτήρησης και ο όρος συστήματα radar είναι και χρησιμοποιούνται ως ισοδύναμοι στην παρούσα έκθεση.

κατασκευάστριες εταιρείες, τις οποίες έχει ενσωματώσει ή εξαγοράσει, βάσει της §12 [2] που παρατίθεται ακολούθως: “All intellectual and/or industrial property rights relating to the Equipment and to the Services shall, subject to any rights of third parties, remain exclusively with TR6³.”

Με βάση τα ως άνω στοιχεία που περιγράφονται στο ιστορικό της εταιρικής σύνθεσης και εξέλιξης της Thales [1], τεκμαίρεται ότι τα αποκλειστικά δικαιώματα, για το σύνολο των συστημάτων επιτήρησης από τα οποία προέρχονται οι υπό επισκευή ανταλλακτικές μονάδες, έχουν μεταβιβαστεί και ανήκουν στη Thales. Ως εκ τούτου η Thales αποτελεί το φορέα που προτείνεται να επισκευάσει τις ανταλλακτικές μονάδες, στο πλαίσιο σύμβασης που θα συναφθεί με την εξουσιοδοτημένη εταιρεία SSA AE, δυνάμει της, από 29-3-2017, εξουσιοδότησης της Thales Air Systems, μετά τη διενέργεια διαπραγμάτευσης, για την προσφυγή στην οποία απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της ΕΑΑΔΗΣΥ.[...]

Τέλος η αναθέτουσα αρχή στην υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. περιγράφει μεταξύ άλλων την παρούσα κατάσταση αναφορικά με την ανάγκη επισκευής των μη επισκευασμένων ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης. αναφέροντας συνοπτικά τα εξής:

«[...]Οι καθυστερήσεις που επέφεραν οι αλλαγές στις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων, αλλά και η δυσμενής εθνική οικονομική συγκυρία έχουν προκαλέσει τη συσσώρευση μη επισκευασμένων ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης. Η τελευταία σύμβαση επισκευής ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων πλοήγησης είναι η Σύμβαση 05/2013 [28.03.2013], ενώ η τελευταία σύμβαση επισκευής ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων επιτήρησης είναι η Σύμβαση 05/2016, η οποία αφορούσε την επισκευή ελάχιστων ανταλλακτικών μονάδων (έξι) για την αποκατάσταση της λειτουργίας του radar MSSR Ελληνικού (ATARS) και του radar MSSR Καμάρας.

Οι ανταλλακτικές μονάδες προέρχονται από συστήματα, τα οποία είναι εν λειτουργία και σε επιχειρησιακή εκμετάλλευση, πολλά εκ των οποίων λειτουργούν ήδη με οριακή διαθεσιμότητα, καθώς υπάρχει μηδενικό απόθεμα σε ανταλλακτικά. Επομένως οποιαδήποτε βλάβη θα προκαλέσει διακοπή λειτουργίας των συστημάτων και κατά συνέπεια των υπηρεσιών πλοήγησης και επιτήρησης των αεροσκαφών. Η άμεση προώθηση της διαδικασίας επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ποιότητας και της ασφάλειας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας Επικοινωνιών-Πλοήγησης-Επιτήρησης (CNS).”

2.1.B Αναφορικά με την αιτούμενη επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων Επιτήρησης κατασκευής Leonardo, στην υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

Ο Πάροχος Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού των συστημάτων αεροναυτιλίας, βάσει των διεθνών και ευρωπαϊκών νομοθετικών και κανονιστικών απαιτήσεων, προμηθεύτηκε και εγκατέστησε, σε παρελθόντα έτη, συστήματα αεροναυτιλίας, ήτοι συστήματα Επιτήρησης, ανά την επικράτεια.

Η συντήρηση των συστημάτων αεροναυτιλίας είναι ευθύνη των αρμοδίων διευθύνσεων της ΥΠΑ και προϋποθέτει την αντικατάσταση των ανταλλακτικών μονάδων που έχουν υποστεί βλάβη και προκαλούν δυσλειτουργίες στα συστήματα με πιστοποιημένες νέες ή επισκευασμένες ανταλλακτικές μονάδες. Η επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων σε επίπεδο εξαρτήματος (γ' βαθμός συντήρησης) αναλαμβάνεται αρμοδίως από τη Διεύθυνση Κέντρου Ηλεκτρονικών Εφαρμογών και Μείζονος Συντήρησης (KHEMΣ).

³ Unless otherwise agreed in writing these general conditions (the "Conditions") shall govern any offer made by THALES AIR SYSTEMS SAS, having its registered office at 3, avenue Charles Lindbergh Rungis (94150), France (hereinafter "TR6")

Εφόσον κριθεί ότι η βλάβη είναι πέραν των τεχνικών δυνατοτήτων επισκευής της αρμόδιας Διεύθυνσης και κατ' επέκταση της ΥΠΑ, οι ανταλλακτικές μονάδες προωθούνται στον κατασκευαστικό τους οίκο για επισκευή ή για αντικατάσταση, βάσει των μονίμων διαδικασιών/οδηγιών και των σχετικών συμβάσεων προμήθειας. Το ιστορικό προμήθειας των συστημάτων αεροναυτιλίας, από τα οποία προέρχονται οι υπό επισκευή ανταλλακτικές μονάδες, παρατίθεται στις ακόλουθες υποενότητες.

Τα συστήματα επιτήρησης⁴ που έχει προμηθευτεί η ΥΠΑ για την παροχή υπηρεσιών επιτήρησης αεροναυτιλίας και αφορούν στην παρούσα έκθεση, προέρχονται από δύο συμβάσεις. Η αντιστοίχιση των συμβάσεων με τους τύπους των συστημάτων επιτήρησης, προκύπτει από τον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3. Πίνακας αντιστοίχισης συστημάτων επιτήρησης με τις αρχικές συμβάσεις προμήθειας

| Εταιρεία | Συμβάσεις | Παρατηρήσεις / Θέσεις εγκατάστασης/ Τύπος Συστήματος Επιτήρησης | Διάρκεια υποχρέωσης παροχής ανταλλακτικών | Αριθμός επιχειρησιακών συστημάτων ανά σύμβαση |
|--|---|---|---|--|
| Leonardo Security & Information Systems (πρώην SELEX SA – πρώην ALENIA – AMS) | RADAR No. 30/1995 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της πρώην ALENIA MARCONI SYSTEMS για την προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία τεσσάρων Συστημάτων Τερματικών RADAR στους Αερολιμένες Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Κέρκυρας και Ηρακλείου | Σύστημα PATROCLOS (4 RADAR PSR/MSSR ΚΑΘΜ, ΚΑΡΔ, ΚΑΚΚ & ΚΑΗΚ) | 15 έτη [Κύριο μέρος Σύμβασης, p.54/60, άρθρο 24, παρ.24.1/24.3 + Παράρτημα (Annex) 10 «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης/Technical Support Agreement», p.4/22, άρθρο2, παρ.2.1] | 4 |
| | RADAR No. 30M/1998 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου (ΥΠΑ) και της εταιρείας ALENIA MARCONI SYSTEMS για την προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία (3) Αυτόνομων Συστημάτων MSSR RADAR στις Θέσεις «Αττάβυρος» Ρόδου, «Καλή Λίμνη» ή «Μενέται» Καρπάθου και «Υψάριο» Θάσου | Σύστημα PHAROS (3 MSSR/ΑΤΤΑΒΥΡΟΣ, ΚΑΡΠΑΘΟΣ & ΘΑΣΟΣ) | 15 έτη [Κύριο μέρος Σύμβασης, p.45-46/50, άρθρο 24, παρ.24.1/24.3 + Παράρτημα (Annex) 10 «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης/Technical Support Agreement», p.5/32, άρθρο2, παρ.2.1] | 3 |

Σημειώνεται ότι βάσει της Σύμβασης 30/1995 παρελήφθησαν τέσσερα (4) συστήματα επιτήρησης με κατασκευάστρια εταιρεία την ALENIA – μέλος της FINMECCANICA SpA, και βάσει της Σύμβασης 30M/1998 παρελήφθησαν τρία (3) συστήματα επιτήρησης της αυτής κατασκευάστριας εταιρείας, που μετεξελίχθηκε σε Leonardo. Η Leonardo έχει αναλάβει και την υποστήριξη των τύπων συστημάτων προερχόμενων από κατασκευάστριες εταιρείες, τις οποίες έχει ενσωματώσει ή εξαγοράσει. Με βάση τα ως άνω στοιχεία που περιγράφονται στο ιστορικό της εταιρικής σύνθεσης και εξέλιξης της Leonardo, τεκμαίρεται ότι τα αποκλειστικά δικαιώματα, για το σύνολο των συστημάτων επιτήρησης από τα οποία προέρχονται οι υπό επισκευή ανταλλακτικές μονάδες, έχουν μεταβιβαστεί και ανήκουν στη Leonardo, η οποία αποτελεί το φορέα με τον οποίο προτείνεται να διενεργηθεί η διαπραγμάτευση.[...]

⁴ Ο όρος συστήματα επιτήρησης και ο όρος συστήματα radar είναι και χρησιμοποιούνται ως ισοδύναμοι στην παρούσα έκθεση.

[...]Οι καθυστερήσεις που επέφεραν οι αλλαγές στις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων, αλλά και η δυσμενής εθνική οικονομική συγκυρία έχουν προκαλέσει τη συσσώρευση μη επισκευασμένων ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων επιτήρησης. Η τελευταία σύμβαση επισκευής ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων επιτήρησης είναι η Σύμβαση 05/2016, η οποία αφορούσε την επισκευή ελάχιστων ανταλλακτικών μονάδων (έξι) για την αποκατάσταση της λειτουργίας του radar MSSR Ελληνικού (ATARS) και του radar MSSR Καμάρας.

Οι ανταλλακτικές μονάδες προέρχονται από συστήματα, τα οποία είναι εν λειτουργία και σε επιχειρησιακή εκμετάλλευση, πολλά εκ των οποίων λειτουργούν ήδη με οριακή διαθεσιμότητα, καθώς υπάρχει μηδενικό απόθεμα σε ανταλλακτικά. Επομένως οποιαδήποτε βλάβη θα προκαλέσει διακοπή λειτουργίας των συστημάτων και κατά συνέπεια των υπηρεσιών επιτήρησης των αεροσκαφών. Η άμεση προώθηση της διαδικασίας επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων είναι απαραίτητη για τη διατήρηση της ποιότητας και της ασφάλειας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας Επικοινωνιών-Πλοήγησης-Επιτήρησης (CNS).”

II. Νομικό πλαίσιο

3. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του ν.4013/2011, όπως ισχύει, ορίζει τα ακόλουθα:

«2. Η Αρχή έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες: [...] δδ) Οι αποφάσεις των αναθέτουσών Αρχών που αφορούν την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης για την ανάθεση των δημοσίων συμβάσεων, σύμφωνα με την περίπτωση β' της παρ. 2 του άρθρου 26 και τα άρθρα 32 και 269 του Ν. 4412/2016 (Α' 147) 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 Οδηγιών 2014/24/ΕΚ και 2014/25/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με το Ν. 4412/2016. Κατά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας η Αρχή λαμβάνει υπόψη τις γενικές αρχές του ενωσιακού και εθνικού δικαίου. Η εν λόγω αρμοδιότητα ασκείται μέσα «προθεσμία είκοσι (20) εργασίμων 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 τη Αρχής. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και ιδίως λόγω της πολυπλοκότητας της υπό ανάθεση σύμβασης, η Αρχή δύναται με απόφαση της, η οποία κοινοποιείται στην αιτούσα αναθέτουσα αρχή, να παρατείνει άπαξ την ως άνω προθεσμία για δεκαπέντε (15) επιπλέον «εργασίμες» ημέρες. [...]».

4. Στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 2 (“Ορισμοί (άρθρο 2 και άρθρο 33 παρ. 1 εδάφιο β' της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)”) του ν. 4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» (ΦΕΚ Α' 147/8.8.2016) προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

“1. Για τους σκοπούς του παρόντος εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί: 1) α) ως «αναθέτουσες αρχές» νοούνται το κράτος, οι αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου ή οι ενώσεις μιας ή περισσότερων από αυτές τις αρχές ή ενός ή περισσότερων από αυτούς τους οργανισμούς δημοσίου

δικαίου και οι αναθέτουσες αρχές κατά την έννοια του [άρθρου 223](#) και β) ως «αναθέτοντες φορείς» νοούνται οι αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια του [άρθρου 224](#), [...]

5) ως «δημόσιες συμβάσεις» και ως «συμβάσεις έργων, υπηρεσιών και προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας οι οποίες συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων οικονομικών φορέων και μιας ή ενός ή περισσότερων αναθετουσών αρχών/ αναθετόντων φορέων, αντίστοιχα, και έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων, την προμήθεια αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών, [...]

8) ως «δημόσιες συμβάσεις προμηθειών» και ως «συμβάσεις προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, τη μίσθωση ή τη μίσθωση-πώληση, με ή χωρίς δικαίωμα αγοράς, προϊόντων. Μια σύμβαση προμηθειών μπορεί να περιλαμβάνει, παρεμπιπτόντως, εργασίες τοποθέτησης και εγκατάστασης,

9) ως «δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών» και ως «συμβάσεις υπηρεσιών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών, πλην των αναφερομένων στην περίπτωση 6.

(α) ως «δημόσιες συμβάσεις εκπόνησης μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών» νοούνται αυτές με αντικείμενο την εκπόνηση μελετών και την παροχή τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών κατά την έννοια των στοιχείων α' και β', αντίστοιχα, της περίπτωσης 6 της παραγράφου 3, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι του [Προσαρτήματος Γ'](#), όταν οι μελέτες δεν εκπονούνται και οι υπηρεσίες δεν παρέχονται από το προσωπικό της αναθέτουσας αρχής,

(β) ως «δημόσιες συμβάσεις γενικών υπηρεσιών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών, πλην των αναφερομένων στην υποπερίπτωση α' της παρούσας περίπτωσης, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλευτικών υπηρεσιών, [...]"

5. Στο άρθρο 4 ("Μεικτές συμβάσεις (άρθρο 3 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ)") του ίδιου ως άνω νόμου προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής

"1. Η παράγραφος 2 εφαρμόζεται σε μεικτές συμβάσεις οι οποίες έχουν ως αντικείμενο διαφορετικά είδη συμβάσεων, το σύνολο των οποίων εμπίπτει στο παρόν Βιβλίο ([άρθρα 3 έως 221](#)). Οι παράγραφοι 3 έως 5 εφαρμόζονται σε μεικτές συμβάσεις οι οποίες έχουν ως αντικείμενο συμβάσεις που εμπίπτουν στο παρόν Βιβλίο και συμβάσεις που διέπονται από τις διατάξεις του [Βιβλίου II](#) ή/και συμβάσεις που διέπονται από άλλο νομικό καθεστώς, όπως οι διατάξεις του ν. 3978/2011 (Α' 137) ή/και τις διατάξεις με τις οποίες εναρμονίζεται η νομοθεσία στην Οδηγία 2014/23/ΕΕ (L 94).

2. Οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο δύο ή περισσότερα είδη συμβάσεων (έργα, υπηρεσίες ή προμήθειες) ανατίθενται, σύμφωνα με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στο είδος της σύμβασης που χαρακτηρίζει το κύριο αντικείμενο της σχετικής σύμβασης. Στην περίπτωση μεικτών συμβάσεων που αποτελούνται εν μέρει από υπηρεσίες κατά την έννοια των [άρθρων 107 έως 110](#) και εν μέρει από άλλες υπηρεσίες ή μεικτών συμβάσεων που αποτελούνται εν μέρει από υπηρεσίες και εν μέρει από προμήθειες, το κύριο αντικείμενο καθορίζεται, σύμφωνα με το ποια από τις εκτιμώμενες αξίες των αντίστοιχων υπηρεσιών ή αγαθών είναι η υψηλότερη. [...]"

6. Η διάταξη του άρθρου 5 του ν. 4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» ορίζει:

«Ως κατώτατα όρια, σε συνάρτηση προς την εκτιμώμενη αξία της σύμβασης, εκτός ΦΠΑ, ορίζονται τα ακόλουθα: [...]

β) 135.000 ευρώ για δημόσιες συμβάσεις προμηθειών και υπηρεσιών που ανατίθενται από κεντρικές κυβερνητικές αρχές και για διαγωνισμούς μελετών που διοργανώνονται από τις εν λόγω αρχές. Αν οι δημόσιες συμβάσεις προμηθειών ανατίθενται από τις αναθέτουσες αρχές που δραστηριοποιούνται στον τομέα της άμυνας, το εν λόγω κατώτατο όριο ισχύει μόνο για τις συμβάσεις που αφορούν τα οριζόμενα στο [Παράρτημα ΙΙΙ του Προσαρτήματος Α'](#) προϊόντα,

γ) 209.000 ευρώ για δημόσιες συμβάσεις προμηθειών και υπηρεσιών που ανατίθενται από μη κεντρικές αναθέτουσες αρχές και για διαγωνισμούς μελετών που διοργανώνονται από τις εν λόγω αρχές. Το κατώτατο όριο αυτό εφαρμόζεται επίσης στις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών που ανατίθενται από κεντρικές κυβερνητικές αρχές οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της άμυνας, όταν οι συμβάσεις αυτές αφορούν προϊόντα που δεν εμπίπτουν στο Παράρτημα ΙΙΙ του Προσαρτήματος Α', [...],

Τα κατώτατα όρια που καθορίζονται στις ως άνω περιπτώσεις α', β' και γ' ισχύουν, εφόσον δεν έχουν αναθεωρηθεί, σύμφωνα με το άρθρο 6 της Οδηγίας 2014/ 24/ΕΕ.”

7. Το άρθρο 6 (“Μέθοδοι υπολογισμού της εκτιμώμενης αξίας των συμβάσεων (άρθρο 5 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ)”) παρ. 1, 3 και 4 του ίδιου νόμου ορίζει τα παρακάτω:

“1. Ο υπολογισμός της εκτιμώμενης αξίας μιας σύμβασης βασίζεται στο συνολικό πληρωτέο ποσό, χωρίς ΦΠΑ, όπως εκτιμάται από την αναθέτουσα αρχή, συμπεριλαμβανομένου κάθε τυχόν δικαιώματος προαίρεσως ή τυχόν παρατάσεων της σύμβασης, όπως ορίζουν ρητά τα έγγραφα της σύμβασης.[...]

3. Η επιλογή της χρησιμοποιούμενης μεθόδου για τον υπολογισμό της εκτιμώμενης αξίας μιας σύμβασης δεν γίνεται με σκοπό την αποφυγή της εφαρμογής οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου. Η σύμβαση δεν κατατέμενεται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η εφαρμογή οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου, εκτός αν αυτό δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους.

4. Η εκτιμωμένη αξία ισχύει τη στιγμή της αποστολής της προκήρυξης διαγωνισμού ή , στις περιπτώσεις όπου δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, τη στιγμή που η αναθέτουσα αρχή εκκινεί τη διαδικασία σύναψης σύμβασης, για παράδειγμα ερχόμενη σε επαφή με οικονομικούς φορείς για τους σκοπούς της σύναψης της σύμβασης, όπου ενδείκνυται κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο άρθρο 61.»

8. Περαιτέρω το άρθρο 32 (“Προσφυγή στη διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση (άρθρο 32 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ)”) παρ. 2 περ. β' του ως άνω νόμου, ορίζει ότι:

«2. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση μπορεί να χρησιμοποιείται για δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών σε οποιαδήποτε από τις κατωτέρω περιπτώσεις: α) [...] β) εάν τα έργα, τα αγαθά ή οι υπηρεσίες μπορούν να παρασχεθούν μόνον από έναν συ-

γκεκριμένο οικονομικό φορέα για οποιονδήποτε από τους κατωτέρω λόγους: αα) στόχος της σύμβασης είναι η δημιουργία ή απόκτηση μοναδικού έργου τέχνης ή καλλιτεχνικής εκδήλωσης,

ββ) απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους,

γγ) προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας.

Οι εξαιρέσεις που ορίζονται στις υποπεριπτώσεις ββ' και γγ' εφαρμόζονται μόνο εάν δεν υπάρχει εύλογη εναλλακτική λύση ή υποκατάστατο και η απουσία ανταγωνισμού δεν είναι αποτέλεσμα τεχνητού περιορισμού των παραμέτρων της σύμβασης»

9. Το άρθρο 61 του ν. 4412/2016 ορίζει:

«1. Για συμβάσεις άνω των ορίων, ως χρόνος έναρξης της ανοικτής διαδικασίας, της κλειστής διαδικασίας, της ανταγωνιστικής διαδικασίας με διαπραγμάτευση, του ανταγωνιστικού διαλόγου και της σύμπραξης καινοτομίας, νοείται η ημερομηνία αποστολής της σχετικής προκήρυξης σύμβασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ένωσης ή της προκαταρκτικής προκήρυξης, όταν η τελευταία χρησιμοποιείται ως μέσο προκήρυξης διαγωνισμού, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 26.

2. Ως χρόνος έναρξης της διαδικασίας διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, νοείται η ημερομηνία αποστολής προς τους οικονομικούς φορείς της πρώτης πρόσκλησης συμμετοχής σε διαπραγμάτευση. Η πρόσκληση του προηγούμενου εδαφίου δεν απαιτείται να αναρτηθεί στο ΚΗΜΔΗΣ.

3. Ως χρόνος έναρξης ενός διαγωνισμού μελετών, νοείται η ημερομηνία αποστολής της σχετικής προκήρυξης διαγωνισμού μελετών στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Για συμβάσεις κάτω των ορίων αντί των παραγράφων 1 έως 3, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 120.»

10. Τα άρθρα 376 παρ. 1 & 2 και 379 παρ. 1& 2 του ως άνω νόμου προβλέπουν:

Άρθρο 376 παρ. 1 & 2:

«1. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται σε όλες τις δημόσιες συμβάσεις, καθώς και σε όλους τους διαγωνισμούς μελετών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου Ι (άρθρα 3 έως 221), καθώς και σε όλες τις συμβάσεις και τους διαγωνισμούς μελετών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου ΙΙ (άρθρα 222 έως 338), και η έναρξη της διαδικασίας σύναψης των οποίων, σύμφωνα με τα άρθρα 61, 120 290, και 330 αντίστοιχα, λαμβάνει χώρα μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

2. Διαδικασίες σύναψης συμβάσεων της παραγράφου 1, οι οποίες έχουν ξεκινήσει πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, συνεχίζονται και ολοκληρώνονται, σύμφωνα με το καθεστώς που ίσχυε κατά το χρόνο έναρξής τους, με την επιφύλαξη της παρ. 8 του άρθρου 379. Κατ' εξαίρεση, η υποχρέωση καταχώρησης στοιχείων στο ΚΗΜΔΗΣ, σύμφωνα με το άρθρο 38 ισχύει από την έναρξη ισχύος του παρόντος, κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 379, και για τις συμβάσεις των οποίων η διαδικασία ανάθεσης έχει εκκινήσει πριν από την έναρξη ισχύος αυτού. Συμβάσεις της παρ. 1, οι οποίες έχουν συναφθεί πριν την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος, εκτελούνται, σύμφωνα με το καθεστώς

που ίσχυε κατά το χρόνο της σύναψής τους. Κατ' εξαίρεση, η υποχρέωση καταχώρησης στοιχείων στο ΚΗΜΔΗΣ, σύμφωνα με το άρθρο 38, ισχύει από την έναρξη ισχύος του παρόντος κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 379 και για τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος αυτού.»

Άρθρο 379 παρ. 1 & 2:

« 1. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

2. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου είναι υποχρεωτική η χρήση ηλεκτρονικών μέσων, σύμφωνα με τα άρθρα 33, 34 ή 35, την παράγραφο 3 του άρθρου 40, την παράγραφο 2 του άρθρου 65 ή το άρθρο 67 και τα άρθρα 270, 271, 272, την παράγραφο 3 του άρθρου 274, την παράγραφο 2 του άρθρου 295 ή το άρθρο 297, η ισχύς των άρθρων 22, 36, 37, της παραγράφου 3 του άρθρου 79 και των άρθρων 258 και 259 αρχίζει:

α) Την 25η Ιουλίου για:

αα) Τις ανοικτές διαδικασίες σύναψης δημόσιας σύμβασης έργου με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά μόνο βάσει τιμής, με επιμέρους ποσοστά έκπτωσης ανά ομάδα εργασιών [άρθρα 27 και 95 παράγραφοι 2.(α) και 2.(β)] που διενεργούνται από το σύνολο των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

ββ) Τις ανοικτές διαδικασίες σύναψης δημόσιας σύμβασης εκπόνησης μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά μόνο βάσει τιμής (άρθρα 27 και 86 παράγραφος 6) που διενεργούνται από το σύνολο των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

β) Την 20ή Οκτωβρίου 2017 για:

αα) Το σύνολο των λοιπών διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών του παρόντος που διενεργούν οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

ββ) Το σύνολο διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών που διενεργούν οι αναθέτουσες αρχές του παρόντος.

γγ) Το σύνολο των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων έργων, μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών του Βιβλίου ΙΙ του παρόντος που διενεργούν οι αναθέτοντες φορείς».

11. Το άρθρο 5 (“Δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων”) του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) 552/2004 της 10ης Μαρτίου 2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κανονισμός για τη Διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας» όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό ΕΚ 1070/2009 της 21ης Οκτωβρίου 2009 ορίζει ότι:

«1. Τα συστατικά στοιχεία συνοδεύονται από δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση. Τα στοιχεία αυτής της δήλωσης παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ.

2. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εντολοδόχος του εξασφαλίζει και δηλώνει, μέσω της δήλωσης ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση, ότι εφαρμόζονται οι διατάξεις που προβλέπονται από τις βασικές απαιτήσεις και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

3. Η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση που συνοδεύει τα συστατικά στοιχεία συνιστά τεκμήριο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις και τους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

4. Οι οικείοι κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα καθορίζουν, όταν συντρέχει λόγος, τα καθήκοντα σε σχέση με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων τα οποία πρέπει να ασκούνται από τους κοινοποιημένους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 8.»

12. Στο παράρτημα ΙΙΙ του ως άνω Κανονισμού προβλέπεται ότι:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Δήλωση ΕΚ

— συμμόρφωσης

— καταλληλότητας προς χρήση

1. Συστατικά στοιχεία

Τα συστατικά στοιχεία ορίζονται στους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του παρόντος κανονισμού.

2. Πεδίο εφαρμογής

Η δήλωση ΕΚ αφορά:

— είτε την αξιολόγηση της εγγενούς συμμόρφωσης ενός συστατικού στοιχείου, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις κοινοτικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

— είτε την εκτίμηση/αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης ενός συστατικού στοιχείου, εξεταζομένου στο πλαίσιο του περιβάλλοντος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στους οικείους κανόνες εφαρμογής για τη διαλειτουργικότητα.

3. Περιεχόμενο της δήλωσης ΕΚ

Η δήλωση ΕΚ συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση αυτή συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και οι οδηγίες χρήσεως και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- τα στοιχεία αναφοράς του κανονισμού,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),
- την περιγραφή του συστατικού στοιχείου,
- την αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού),
- κάθε σχετική διάταξη την οποία πληροί το συστατικό στοιχείο, και ιδίως τους όρους χρήσης του,
- εάν συντρέχει περίπτωση, την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για τη συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,
- όπου χρειάζεται, παραπομπή στις κοινοτικές προδιαγραφές που ακολουθήθηκαν,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εντολοδόχο του.»

13. Σύμφωνα τέλος με τις αιτιολογικές σκέψεις 13 και 14 του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) 552/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κανονισμός για τη Διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας» αναφορικά με τη δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή αναφέρεται ότι: *“(13) Οι διαδικασίες που διέπουν την αξιολόγηση πιστότητας ή καταλληλότητας προς χρήση των συστατικών στοιχείων θα πρέπει να βασίζονται στη χρήση των ενοτήτων που προβλέπονται από την απόφαση 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 1993, για τις ενότητες που αφορούν τις διάφορες φάσεις των διαδικασιών αξιολόγησης της πιστότητας και τους κανόνες επίθεσης και χρήσης της σήμανσης πιστότητας «CE» που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στις οδηγίες τεχνικής εναρμόνισης. Εφόσον χρειάζεται, οι ενότητες αυτές είναι δυνατό να επεκτείνονται ώστε να καλύπτουν τις ειδικές απαιτήσεις των σχετικών βιομηχανιών.*

(14) Η εν λόγω αγορά είναι μικρού μεγέθους και αφορά συστήματα και συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά για τους σκοπούς της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και δεν προορίζονται για το ευρύ κοινό. Θα ήταν επομένως υπερβολικό να τίθεται επί του στοιχείου η σήμανση CE καθώς, με βάση την εκτίμηση συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης, είναι αρκετή η δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή. Αυτό δεν θα πρέπει να επηρεάζει την υποχρέωση των κατασκευαστών να θέτουν τη σήμανση CE σε ορισμένα στοιχεία προκειμένου να πιστοποιείται η συμμόρφωσή τους προς άλλη σχετική κοινοτική νομοθεσία.”

III. Νομική εκτίμηση

14. Το υπό εξέταση αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αφορά σε προσφυγή της εν λόγω αναθέτουσας αρχής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού προκειμένου για την ανάθεση δύο συμβάσεων και συγκεκριμένα μίας μικτής σύμβασης προμηθειών και παροχής γενικών υπηρεσιών στην κατασκευάστρια των μονάδων εταιρία SSA AE (Thales) και μίας σύμβασης παροχής γενικών υπηρεσιών στην κατασκευάστρια των αντίστοιχων μονάδων εταιρία Leonardo κατά την έννοια των προπαρατεθεισών διατάξεων του άρθρου 2 παρ. 1 περ. (8) και 9(β) του ν. 4412/2016, η οποία ενσωματώνει την αντίστοιχη διάταξη της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ.

Αναφορικά με την 1^η προτεινόμενη, βάσει του εξεταζόμενου αιτήματος, σύμβαση, στην εξουσιοδοτημένη εταιρεία στην Ελλάδα από τη Thales Italia S.p.A. που είναι ο κατασκευαστής των αντίστοιχων συστημάτων πλοήγησης ή ο φορέας στον οποίο έχουν μεταβιβαστεί τα πνευματικά δικαιώματα των συστημάτων από τους κατασκευαστές, SSA AE (βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ. 2.1.A), συνολικής εκτιμώμενης αξίας 1.033.151,96€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. έχει μικτό χαρακτήρα, αφού στο αντικείμενό της περιλαμβάνονται:

α) η παροχή υπηρεσιών επισκευής ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Επιτήρησης (βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ. 1, πίνακας I) εκτιμώμενης αξίας 607.095,43€ χωρίς ΦΠΑ, όπως και η παροχή υπηρεσιών επισκευής ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Πλοήγησης (βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ. 1, πίνακας II) εκτιμώμενης αξίας 267.382,23€ χωρίς ΦΠΑ, ήτοι συνολικής εκτιμώμενης αξίας 874.477,66€ χωρίς ΦΠΑ, καθώς επίσης και

β) η προμήθεια ανταλλακτικών ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Πλοήγησης βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ. 1, πίνακας III), όπου σύμφωνα με την υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. «η ανάγκη προμήθειάς τους οφείλεται στο ότι έχουν υποστεί καταστροφικές βλάβες (κεραυνοπληξία, βραχυκυκλώματα, κλπ) και κρίνονται ως μη επισκευάσιμες (beyond repair), τόσο από την αρμόδια διεύθυνση της ΥΠΑ όσο και από τον κατασκευαστή [...]» συνολικής εκτιμώμενης αξίας 158.674,30€ χωρίς ΦΠΑ,

Κατά συνέπεια σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 4 παραγρ. 2 του ν. 4412/2016, η οποία προβλέπει ότι, σε περίπτωση μικτών συμβάσεων που αποτελούνται εν μέρει από υπηρεσίες και εν μέρει από προμήθειες, το κύριο αντικείμενο καθορίζεται, σύμφωνα με το ποια από τις εκτιμώμενες αξίες των αντίστοιχων υπηρεσιών ή προμηθειών είναι η υψηλότερη, η εν θέματι σύμβαση λογίζεται ως σύμβαση υπηρεσιών.

Περαιτέρω, η συνολική εκτιμώμενη αξία τόσο της 1^{ης} αιτούμενης υπό ανάθεση σύμβασης με την εταιρία SSA AE, η οποία αποτιμάται από την αναθέτονα αυτής αρχή στο υποβληθέν αίτημά της και στο σχέδιο απόφασης που το συνοδεύει, στο συνολικό ποσό των 1.033.151,96€ χωρίς ΦΠΑ, όσο και της 2^{ης} αιτούμενης υπό ανάθεση σύμβασης με την εταιρεία LEONARDO S.p.A., η οποία αποτιμάται στο αντίστοιχο υποβληθέν αίτημά της και στο σχέδιο απόφασης που το συνοδεύει, στο συνολικό ποσό των 444.920,00€ € χωρίς ΦΠΑ, υπερβαίνουν το τεθέν δια του άρθρου 5 του ν. 4412/2016 ποσό για τις συμβάσεις υπηρεσιών -ως αυτό ισχύει μετά τη θέση σε ισχύ του σχετικού Κανονισμού 2017/2364/ΕΕ της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 2017 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα κατώτατα όρια εφαρμογής για τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων- και ως εκ τούτου συντρέχει αρμοδιότητα της Αρχής για εξέταση του

αιτήματος και παροχή σύμφωνης γνώμης, κατ' άρθρο 2 παρ. 2 περιπτ. γ υποπεριπτ. δδ' του Ν. 4013/2011, όπως ισχύει.

15. Στην προκειμένη περίπτωση, η αιτούσα αναθέτουσα αρχή επικαλείται ρητά, ως νομική βάση θεμελίωσης του αιτήματός του, όπως προκύπτει από το συνυποβαλλόμενο σχέδιο απόφασης του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τις διατάξεις του άρθρου 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους) και υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του ν. 4412/2016.

16. Συναφώς επισημαίνεται ότι η διαδικασία με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απარიθμούμενες στα άρθρα 30 και 31 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ και ήδη άρθρα 26 και 32 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, περιπτώσεις (αντίστοιχα άρθρα άρθρα 26 και 32 του Ν. 4412/2016). Περαιτέρω επισημαίνεται ότι οι εν λόγω διατάξεις, στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις που συνιστούν παρέκκλιση από την βασική ρύθμιση, ήτοι από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αρχής της διαφάνειας, του ελεύθερου ανταγωνισμού, της αποφυγής των διακρίσεων και της ίσης μεταχείρισης στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συσταλτικής ερμηνείας. Συγκεκριμένα, προκειμένου η οδηγία 2014/24/ΕΚ να μην απωλέσει 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 18ης Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28ης Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, σκέψη 13 και της 13ης Ιανουαρίου 2005, C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλ. 2005, I-13947, σκέψη 48).

17. Ως εκ τούτου, δέον όπως διερευνηθεί εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής των επικαλούμενων στο αίτημα της αναθέτουσας αρχής διατάξεων του άρθρου του άρθρου 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους) και υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του ν. 4412/2016 για κάθε μία από τις δύο (2) προτεινόμενες, βάσει του εξεταζόμενου αιτήματος, συμβάσεις.

18. Σε ό,τι αφορά στη συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 32, παρ. 2 περίπτ. (β) υποπερίπτ. (ββ) επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Στο πλαίσιο εφαρμογής της ως άνω επικαλούμενης διάταξης (του άρθρου 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' του ν. 4412/2016), οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συνάπτουν δημόσιες συμβάσεις προσφεύγοντας σε διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς να προηγείται δημοσίευση σχετικής προκήρυξης, όταν για λόγους τεχνικούς (όπως είναι η κατοχή αποκλειστικών τεχνικών μέσων, γνώσεων ή μεθόδων) καθίσταται απολύτως αναγκαίο να ανατεθεί η εκτέλεση της σύμβασης σε συγκεκριμένο οικονομικό φορέα.

Στο πλαίσιο της ερμηνευόμενης διάταξης, ο οικονομικός φορέας, στον οποίο ανατίθεται η σύμβαση για λόγους τεχνικούς, δεν αρκεί να είναι απλώς ικανός να παρέχει με τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικά συμφέροντα τρόπο τις υπηρεσίες που πρόκειται να του ανατεθούν ή να προμηθεύει με τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικά συμφέροντα τρόπο τα αιτούμενα είδη, αλλά απαιτείται να είναι

και ο μοναδικός, έναντι οιοδήποτε άλλου φορέα, που παρέχει δυνητικά ανάλογες υπηρεσίες ή που προμηθεύει δυνητικά ανάλογα είδη. (ΔΕΚ 199/85 Επιτροπή κατά Ιταλίας, ΔΕΚ 296/92 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, ΔΕΚ 57/94 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 106/2015, 77/2015, 39/2014, 12/2014, 248/2013).

Επισημαίνεται ότι η τεχνική μοναδικότητα του παρέχοντος υπηρεσίες ή προμηθευτή, που δικαιολογεί την προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης, συντρέχει όταν η υφιστάμενη δημόσια ανάγκη θεραπεύεται αποκλειστικά από συγκεκριμένες υπηρεσίες ή είδη, τα οποία δεν προσφέρονται από άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα, ήτοι υπό συνθήκες ανταγωνισμού, εντός συγκεκριμένης εδαφικής περιφέρειας, λόγω αποκλειστικών τεχνικών μέσων, γνώσεων ή μεθόδων (ΕλΣυν Τμήμα VI Πράξεις 14/2003 και 125/2000).

Συνεπώς, η αναθέτουσα αρχή δύναται να προβεί, ύστερα από διαπραγματεύσεις, σε απευθείας ανάθεση δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών ή προμήθειας για λόγους τεχνικούς, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, έχοντας, όμως, προηγουμένως σταθμίσει όλες τις οικονομοτεχνικές παραμέτρους, που καθιστούν αναγκαία την προσφυγή σε αυτήν την όλως 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, διαφορετικά η διαδικασία της απευθείας ανάθεσης δεν είναι νόμιμη (βλ. Πράξεις 77/2008, 263/2007, 186, 187, 188, 189, 190, 191/2006, 61/2004 VI Τμ Ε.Σ).

Επιπλέον, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 50 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, *“λόγω των επιζήμιων επιπτώσεων στον ανταγωνισμό, οι διαδικασίες με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση γνωστοποίηση προκήρυξης σύμβασης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο σε άκρως εξαιρετικές περιπτώσεις. Η εξαίρεση αυτή θα πρέπει να περιορίζεται σε περιπτώσεις που είτε η δημοσίευση είναι αδύνατη, για λόγους κατεπείγουσας ανάγκης οφειλομένης σε γεγονότα τα οποία η αναθέτουσα αρχή δεν θα μπορούσε να προβλέψει και για τα οποία δεν ευθύνεται, είτε είναι σαφές εξ αρχής ότι η δημοσίευση δεν θα οδηγήσει σε μεγαλύτερο ανταγωνισμό ή σε καλύτερα αποτελέσματα όσον αφορά την προμήθεια, μεταξύ άλλων και γιατί αντικειμενικά υπάρχει μόνο ένας οικονομικός φορέας που μπορεί να εκτελέσει τη σύμβαση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα έργα τέχνης, όπου η ταυτότητα του καλλιτέχνη συνδέεται άρρηκτα με τον μοναδικό χαρακτήρα και την αξία του έργου τέχνης. Η αποκλειστικότητα μπορεί να οφείλεται και σε άλλους λόγους, όμως μόνο καταστάσεις αντικειμενικής αποκλειστικότητας μπορούν να δικαιολογήσουν τη χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση, εφόσον η κατάσταση της αποκλειστικότητας δεν δημιουργήθηκε από την ίδια την αναθέτουσα αρχή με στόχο τη μελλοντική διαδικασία προμήθειας. Οι αναθέτουσες αρχές που επικαλούνται αυτή την εξαίρεση θα πρέπει να αιτιολογούν γιατί δεν υπάρχουν εύλογες εναλλακτικές ή υποκατάστατα, όπως η χρήση εναλλακτικών διαύλων διανομής ακόμα και εκτός του κράτους μέλους της αναθέτουσας αρχής ή να εξετάζουν παρεμφερή από άποψη λειτουργίας έργα, αγαθά και υπηρεσίες. Στις περιπτώσεις που η κατάσταση της αποκλειστικότητας οφείλεται σε τεχνικούς λόγους, αυτοί θα πρέπει να προσδιορίζονται με ακρίβεια και να αιτιολογούνται κατά περίπτωση. Θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν, επί παραδείγματι, την τεχνική αδυναμία άλλων οικονομικών φορέων να επιτύχουν τις απαιτούμενες επιδόσεις ή την αναγκαιότητα χρήσης ειδικής τεχνογνωσίας, εργαλείων ή μέσων που μόνον ένας φορέας διαθέτει. Οι τεχνικοί λόγοι μπορεί να προέρχονται επίσης από ειδικές απαιτήσεις*

διαλειτουργικότητας που πρέπει να πληρούνται για να εξασφαλιστεί η λειτουργία των έργων, των αγαθών ή των υπηρεσιών. [...]”.

19. Αναφορικά με την 1^η, αιτούμενη από την αναθέτουσα αρχή, σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία SSA AE, με αντικείμενο την επισκευή/αντικατάσταση των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Αεροναυτιλίας (Πλοήγησης και Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 1.033.151,96€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. σημειώνονται τα εξής:

19.1 Εν προκειμένω, οι τεχνικοί λόγοι που προβάλλει η Υ.Π.Α. για να τεκμηριώσει το αίτημά της και την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης, στην εξουσιοδοτημένη εταιρεία στην Ελλάδα από τη Thales Italia S.p.A. που είναι ο κατασκευαστής των αντίστοιχων συστημάτων πλοήγησης ή ο φορέας στον οποίο έχουν μεταβιβαστεί τα πνευματικά δικαιώματα των συστημάτων από τους κατασκευαστές, SSA AE (βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ. 2.1.A), οι οποίοι εμποδίζουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, όπως αυτοί προκύπτουν από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης και όπως αναφέρονται στην υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. είναι οι ακόλουθοι:

I) Σχετικά με την τεχνική ιδιομορφία του φυσικού αντικειμένου αναφέρονται τα εξής:

«Τεχνική ιδιομορφία του φυσικού αντικειμένου της σύμβασης»

Τα συστήματα πλοήγησης (Navigation Aids) και τα συστήματα επιτήρησης (Surveillance Systems/Radars) αποτελούν Συστήματα Αεροναυτιλίας, τα οποία λόγω της επιχειρησιακής σπουδαιότητας και των κρίσιμων πληροφοριών που παρέχουν στους χρήστες του εναερίου χώρου, είναι τεχνικά ιδιόμορφα και διέπονται από ειδικό νομοθετικό/κανονιστικό πλαίσιο αναφορικά με τις επιδόσεις, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις τους.

Η εφαρμογή των διαφόρων τεχνολογιών στην Ευρώπη, που καθορίζουν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση συστημάτων αεροναυτιλίας, ρυθμίζονται με την υιοθέτηση κανόνων και διαδικασιών που εξασφαλίζουν ταυτόχρονες και εναρμονισμένες δραστηριότητες στους τομείς αυτούς. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 552/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κανονισμός για τη Διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ)», εξασφαλίζει τη Διαλειτουργικότητα των συστημάτων Αεροναυτιλίας. Σε κάθε προμήθεια νέων συστημάτων αεροναυτιλίας, βάσει του ΕΚ 552/2004, οι κατασκευαστές οφείλουν να υποβάλλουν Δηλωτικό Συμμόρφωσης ή Δηλωτικό Καταλληλότητας προς Χρήση, προκειμένου να δηλώσουν συμμόρφωση προς τις Βασικές ή τις Ειδικά προβλεπόμενες απαιτήσεις, τους Κανόνες εφαρμογής ή προς τις Κοινοτικές προδιαγραφές. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο σκεπτικό του εν λόγω Ευρωπαϊκού Κανονισμού, για να καταδειχθεί η ιδιομορφία των συστημάτων αεροναυτιλίας που επιβάλλει την υιοθέτηση ειδικού νομοθετικού πλαισίου:

“Η εν λόγω αγορά είναι μικρού μεγέθους και αφορά συστήματα και συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά για τους σκοπούς της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και δεν προορίζονται για το ευρύ κοινό. Θα ήταν επομένως υπερβολικό να τίθεται επί του στοιχείου η σήμανση CE καθώς, με βάση την εκτίμηση συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης, είναι αρκετή η δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή. Αυτό δεν θα πρέπει να επηρεάζει την υποχρέωση των

κατασκευαστών να θέτουν τη σήμανση CE σε ορισμένα στοιχεία προκειμένου να πιστοποιείται η συμμόρφωσή τους προς άλλη σχετική κοινοτική νομοθεσία.”

Η λειτουργία και επιχειρησιακή εκμετάλλευση από την πολιτική αεροπορία των Συστημάτων Αεροναυτιλίας προϋποθέτει την εξασφάλιση της Διαλειτουργικότητάς τους, η οποία αποδεικνύεται με τη συμμόρφωσή τους έναντι των διατάξεων του ΕΚ 552/2004. Την αρμοδιότητα για την «Εποπτεία εξασφάλισης της Διαλειτουργικότητας των συστημάτων και διαδικασιών πλοήγησης και επιτήρησης» στην ελληνική επικράτεια ασκεί το “Τμήμα Εποπτείας Συστημάτων και Διαδικασιών ως προς τη Διαλειτουργικότητα” της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας (ΕΕΑΑ)⁵, βάσει του άρθρου 1 παρ. 2, περίπτωση στ), του ΠΔ.150/2007 (ΦΕΚ.Α’/193/13.08.2007).

Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν ότι το φυσικό αντικείμενο, δηλαδή τα Συστήματα Αεροναυτιλίας, στα οποία υπάγονται τα συστήματα πλοήγησης και τα συστήματα επιτήρησης, έχει τεχνική ιδιομορφία που έχει αναγνωριστεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η τεχνική ιδιομορφία οφείλεται αφενός στη μη ευρεία εμπορική διάθεση των εν λόγω συστημάτων και αφετέρου στην αυξημένη πολυπλοκότητά τους, χαρακτηριστικά που δημιούργησαν την ανάγκη νομοθέτησης, ώστε κατ’ αρχήν να εξασφαλίζεται η Διαλειτουργικότητα σε επίπεδο λειτουργιών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Σημειώνεται ότι η Διαλειτουργικότητα αφορά στα συστήματα αεροναυτιλίας και στη μεταξύ τους συμβατότητα σε επίπεδο λειτουργίας και όχι στη μεταξύ τους συμβατότητα σε τεχνικό επίπεδο ή στη συμβατότητα μεταξύ των συστατικών τους (ανταλλακτικές βαθμίδες), σε αντίθεση δηλαδή με ότι ισχύει ευρέως σε τεχνολογικά προϊόντα COTS⁶, σε τεχνολογικούς τομείς, όπως οι Τηλεπικοινωνίες και οι Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές.[...]»

II) Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στους τεχνικούς λόγους οι οποίοι εμποδίζουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού ως προς την αιτούμενη σύμβαση, όπου αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής:

i) «Τεχνικοί λόγοι

[...] Β. Η επιβεβαίωση της επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων πραγματοποιείται σε πρώτο στάδιο από τον κατασκευαστή/προμηθευτή υπηρεσιών επισκευής με την εσωτερική του διαδικασία ελέγχου ποιότητας και εν συνεχεία, στη φάση της παραλαβής, πιστοποιείται από το προσωπικό της ΥΠΑ με τοποθέτηση της ανταλλακτικής μονάδας που υπόκειται σε ποιοτικό έλεγχο, σε σύστημα αναφοράς (reference system). Η Υπηρεσία για το σκοπό του λειτουργικού και ποιοτικού ελέγχου των ανταλλακτικών μονάδων πριν την εγκατάστασή τους σε επιχειρησιακά συστήματα, έχει προμηθευτεί ένα σύστημα αναφοράς για κάθε τύπο συστήματος πλοήγησης και επιτήρησης που διαθέτει. Δεδομένης της μοναδικότητας των συστημάτων αναφοράς, αλλά και του υψηλού κόστους προμήθειάς τους, έχει θεσπιστεί διαδικασία με βάση την οποία μόνο ανταλλακτικές βαθμίδες που έχουν επισκευαστεί από προσωπικό της Υπηρεσίας ή έχουν επισκευαστεί/ αντικατασταθεί από τον κατασκευαστή και διαθέτουν τα σχετικά πιστοποιητικά, τοποθετούνται και μπορούν να ελεγχθούν στο σύστημα αναφοράς. Η τοποθέτηση μη πιστοποιημένων από τον κατασκευαστή μονάδων στο σύστημα αναφοράς, θα μπορούσε να επιφέρει βλάβη σε αυτό, με σημαντικές οικονομικές και επιχειρησιακές

⁵ Η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας (ΕΕΑΑ) είναι η αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή για την πιστοποίηση των υπηρεσιών Αεροναυτιλίας που παρέχονται από την ΥΠΑ/Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΓΔΦΠΥΑΝ) εντός του ελληνικού FIR/UIR.

⁶ Commercial Off The Shelf – Όρος που χαρακτηρίζει προϊόντα, των οποίων η χρήση δεν απαιτεί ειδική ανάπτυξη ή/και παραμετροποίηση.

συνέπειες, και για το λόγο αυτό η εσωτερική διαδικασία ελέγχου αποκλείει ρητά τη δοκιμή τους στο σύστημα αναφοράς.

Γ. Η επιχειρησιακή εκμετάλλευση των συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης προϋποθέτει την εκπόνηση τεχνικής έκθεσης Διαθεσιμότητας και Αξιοπιστίας αναλόγως της συγκρότησής τους (μονής ή διπλής). Ενδεικτικά παραδείγματα:

για σύστημα πλοήγησης DVOR Thales 432 [5, p. 21/21])

για σύστημα επιτήρησης Radar Διαδρομής/En Route Λευκάδας του προγράμματος Heras Σύμβ.01/91 [6]

Η έκθεση δομείται με βάση τα στοιχεία *unit failure rates*, τα οποία ισχύουν για τις ανταλλακτικές μονάδες του συστήματος, μόνον εφόσον το συνολικό σύστημα συντηρείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και μόνον για τις ανταλλακτικές μονάδες που κατασκευάζονται και επισκευάζονται από τον κατασκευαστή. Η επισκευή από διαφορετικό φορέα διαφοροποιεί τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ανταλλακτικών μονάδων που συγκροτούν τα συστήματα πλοήγησης και επιτήρησης και κατ' επέκταση διαφοροποιεί τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ιδίων των συστημάτων αεροναυτιλίας. Η κάλυψη των δεικτών που επιβεβαιώνουν την τεχνική καταλληλότητα των ανταλλακτικών μονάδων νέων ή επισκευασμένων, είναι εφικτή και αποδεκτή μόνον από τον κατασκευαστή.

Δ. Η συνεργασία των συστημάτων επιτήρησης με άλλα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων γίνεται με ευθύνη της κατασκευάστριας/προμηθεύτριας εταιρείας, η οποία δεσμεύεται για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο διεπαφής (*interface*) και μόνον, διαθέτοντας προς τους έτερους κατασκευαστές τα απαραίτητα τεχνικά στοιχεία. Ενδεικτικά στη Σύμβαση 01/91 της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, στο άρθρο 20. παρ.2 αναφέρεται ότι:

«20 ΜΕΤΑΠΤΩΣΗ/ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

20.2. Εάν η Υ.Π.Α. αποφασίσει να διασυνδέσει κάποιο από τα πωλούμενα με τη Σύμβαση συστήματα με συστήματα ή συσκευές ή υλικά άλλων κατασκευαστών, θα δικαιούται να παρέχει στους τρίτους αυτούς κατασκευαστές εκείνες μόνο τις τεχνικές πληροφορίες για τα προμηθευτέα συστήματα που είναι απολύτως απαραίτητες για τη διασύνδεση και, αν χρειασθεί, η πωλήτρια αναλαμβάνει την υποχρέωση να γνωστοποιήσει στους κατασκευαστές αυτούς πρόσθετες πληροφορίες απολύτως απαραίτητες για τη διασύνδεση αυτή, αδαπάνως για την Υ.Π.Α. Σε μία τέτοια περίπτωση η Υ.Π.Α. υποχρεούται να λάβει τα κατάλληλα μέτρα ώστε οι τρίτοι κατασκευαστές να χειρισθούν τις τεχνικές αυτές πληροφορίες ως αυστηρώς εμπιστευτικές και ως αποτελούσες αποκλειστική ιδιοκτησία της Πωλήτριας.[...]

III) Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή επιχειρεί με την υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση να αποδείξει τον τεχνικοοικονομικά απρόσφορο χαρακτήρα αφενός κάθε άλλης εναλλακτικής λύσης και αφετέρου κάθε πιθανής υποκατάστατης λύσης ως προς την αιτούμενη σύμβαση προβάλλοντας τα εξής:

i) «Οικονομικοί λόγοι

Α. Η επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων είναι μια υπηρεσία υψηλής οικονομικής επικινδυνότητας για την ΥΠΑ, καθώς οι μονάδες έχουν σημαντικό κόστος αγοράς και πιθανά λάθη στην επισκευή τους μπορεί να επιφέρουν μη αναστρέψιμη βλάβη στις ίδιες τις ανταλλακτικές μονάδες ή/και στα συστήματα στα οποία τοποθετούνται. Η ανάθεση της επισκευής στον κατασκευαστή έχει υιοθετηθεί

διαχρονικά και αποτελεί τη βέλτιστη οικονομική τακτική, καθώς διατηρεί τον κίνδυνο (risk) στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα, δεδομένου και του οικονομικού μεγέθους των κατασκευαστών. Επιπροσθέτως, στις περιπτώσεις που οι μονάδες είναι επισκευάσιμες, η επισκευή πραγματοποιείται με απόλυτη επιτυχία και στις περιπτώσεις που κρίνονται μη επισκευάσιμες (beyond repair) ή μη επισκευάσιμες με οικονομικούς όρους (beyond economical repair – BER), ο κατασκευαστής τις αντικαθιστά με νέες (εφόσον υπάρχουν) στο ίδιο κόστος και χωρίς την απαίτηση εκ νέου σύναψης σύμβασης. Η παραπάνω διαδικασία έχει και όφελος χρόνου – turn-around time (TAT) – για την ΥΠΑ, καθώς το σύνολο της διαδικασίας ολοκληρώνεται χωρίς απαίτηση για ενδιάμεση διαχείριση.

B. Η ανάθεση της επισκευής ανταλλακτικών μονάδων στον κατασκευαστή, επιτρέπει τη διατήρηση του ελάχιστου αποθέματος ανταλλακτικών, με οικονομικό όφελος για την ΥΠΑ, καθώς δεν απαιτείται να αναλάβει το κόστος αγοράς και το κόστος αποθήκευσης επιπλέον ανταλλακτικών μονάδων, για να είναι διαθέσιμες σε περιπτώσεις αστοχίας των εν λειτουργία. Σημειώνεται ότι το επιπλέον κόστος προμήθειας θα ήταν άσκοπο, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις, κάποιες μονάδες δε θα χρησιμοποιούνταν κατά τη διάρκεια ζωής των συστημάτων αεροναυτιλίας που συγκροτούν, ενώ κάποιες άλλες μονάδες δε θα επαρκούσαν και θα απαιτούνταν επισκευή ή/και προμήθεια. Άλλωστε είναι αδύνατον εκ των προτέρων να προβλεφθεί η αστοχία των μονάδων (πότε, ποιες, πόσες μονάδες ανά σύστημα) για να γίνει ορθολογική και αποτελεσματική προμήθεια επιπλέον ανταλλακτικών μονάδων. Η επιλογή της ΥΠΑ για την εργοστασιακή συντήρηση από τον κατασκευαστή βασίζεται στην ως άνω ιδιαιτερότητα. Καταδεικνύεται δε από την πρόβλεψη όλων των συμβάσεων προμήθειας συστημάτων για την κάλυψη προμήθειας ανταλλακτικών από τον κατασκευαστή για διάρκεια από 10 έως 15 έτη.

Η υποχρέωση της κατασκευάστριας εταιρείας για την παροχή ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων πλοήγησης προβλέπεται σε όλες τις συμβάσεις και για όλα τα συστήματα. Ο Πίνακας 11 (πρβλ. σελ. 10 της παρούσας), στη στήλη 4 περιλαμβάνει τα στοιχεία που αφορούν στη χρονική διάρκεια υποχρέωσης κάλυψης ανταλλακτικών από τον κατασκευαστή, στη σελίδα της κάθε σύμβασης που υπάρχει η σχετική πρόβλεψη, καθώς και στο έτος που η υποχρέωση έπαψε/παύει να ισχύει. Για όλες τις συμβάσεις, εξαιρουμένης της Σύμβασης 6468/2009, έχει παρέλθει η υποχρέωση του κατασκευαστή να προμηθεύει με νέες ανταλλακτικές μονάδες την ΥΠΑ. Ενδεικτικά η πρόβλεψη για τα ανταλλακτικά στην πιο πρόσφατη Σύμβαση 6468/2009, είναι η ακόλουθη:

«Ο προμηθευτής υποχρεούται να δηλώσει εγγράφως ότι αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέτει στην Υπηρεσία, ανταλλακτικά του προσφερόμενου είδους (οχήματος, μηχανήματος κλπ) για 10 έτη τουλάχιστον, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά από τις τεχνικές προδιαγραφές της διακήρυξης.»

Η υποχρέωση της κατασκευάστριας εταιρείας για την παροχή ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων επιτήρησης προβλέπεται και στις δύο σχετικές συμβάσεις που περιλαμβάνει ο Πίνακας 2 (σελ 3 της παρούσας, στήλη 4). Στη Σύμβαση 01/1991 η σχετική πρόβλεψη στο άρθρο 23, §23.1 [p.60/73], καθορίζει τα 15 έτη ως διάστημα κάλυψης των Συστημάτων με ανταλλακτικά, αναφέροντας τα εξής:

«Η προμηθεύτρια υποχρεούται να προμηθεύει στην ΥΠΑ καινούργια, αυθεντικά, ή λειτουργικώς ισοδύναμα και πλήρως συμβατά ανταλλακτικά των πωλούμενων Συστημάτων κάθε είδους και επιπέδου

για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 15 ετών από της λήξεως του κατά το Άρθρο 13 της Σύμβασης αυτής χρονικού διαστήματος εγγυήσεως»

καθώς και στο Παράρτημα XII «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης», στο άρθρο 2, παρ. 2.1 [p.4/23], αναφέροντας τα εξής:

«Με βάση αυτή τη συμφωνία, που προβλέπεται στο Άρθρο 23 της Σύμβασης, η Πωλήτρια αναλαμβάνει την υποχρέωση πώλησης Ειδών και παροχής Υπηρεσιών σύμφωνα με την διαδικασία παραγγελιών, η οποία καθορίζεται παρακάτω στο Άρθρο 3 και τον τρόπο υπολογισμού των τιμών, ο οποίος καθορίζεται παρακάτω στο Άρθρο 9, για μία περίοδο δεκαπέντε (15) ετών υπολογιζόμενη από τις ημερομηνίες που ορίζονται στα άρθρα 23.1 και 23.3 της Σύμβασης.»

Στη Σύμβαση AANE 1 & 2/26-10-2000 η σχετική πρόβλεψη για τις ανταλλακτικές μονάδες καθορίζει ως διάστημα υποστήριξης με ανταλλακτικά τα 10 έτη, όπως μνημονεύεται στο άρθρο 13, στην §13.7 [p.22/76], ως εξής:

«Ο ΔΑΑ θα εξασφαλίσει την υποστήριξη των Συστημάτων AANE από πλευράς διαθεσιμότητας ανταλλακτικών και λογιστικής υποστήριξης για δέκα (10) έτη τουλάχιστον από τον Χρόνο Μεταβίβασης του Ολοκληρωμένου Συστήματος.»

και στην §13.12 [p.23/76]

«Καθ' όλη την διάρκεια της υποστήριξης των Συστημάτων AANE και όχι λιγότερο των δέκα (10) ετών, ο ΔΑΑ υποχρεούται να εξασφαλίσει ότι ο χρόνος αποστολής συστήματος μονάδας, υπομονάδας που έχει υποστεί βλάβη, στον Προμηθευτή για επισκευή και επιστροφής αυτού σε κανονική λειτουργία στο ΝΔΑΑ θα είναι ο συντομότερος πρακτικά και δεν θα ξεπερνά τον ένα (1) μήνα, από την ημέρα παράδοσης προς αποστολή των ανωτέρω υλικών στο ΔΑΑ.»

Επιπλέον στα Παραρτήματα της «Συμφωνίας Τεχνικής υποστήριξης» των Συμβάσεων προβλέπεται η αποστολή προς επισκευή μονάδων στις εργοστασιακές εγκαταστάσεις του προμηθευτή. Ειδικότερα στην Σύμβαση 01/1991 η σχετική πρόβλεψη υπάρχει στο Παράρτημα XII «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης», στο προσάρτημα Α, παρ.2 «Επισκευές στις εγκαταστάσεις της Πωλήτριας», [p. 22/23], αναφέροντας τα εξής:

«Η Υ.Π.Α. θα αποστέλλει τα είδη που έχουν υποστεί βλάβη στις εγκαταστάσεις της Πωλήτριας για επισκευή. Μετά την επισκευή των παραπάνω ειδών, η Πωλήτρια θα εξακριβώνει την καλή λειτουργία τους μέσω ενός ποιοτικού ελέγχου και στη συνέχεια θα θέτει τα είδη στη διάθεση της Υ.Π.Α. Λεπτομέρειες όσον αφορά την επισκευή θα δίδονται στη σχετική αίτηση επισκευής.»

Η συστηματική δέσμευση του προμηθευτή/κατασκευαστή, μέσω των τεχνικών προδιαγραφών όλων των διαγωνισμών προμήθειας συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, για υποστήριξη με διαθέσιμα ανταλλακτικά, υποδηλώνει την αδυναμία τόσο της εξεύρεσης νέων στην ανοιχτή αγορά, όσο και της εφικτότητας επισκευής τους εκτός του κατασκευαστικού οίκου.

ii) [...]Προσφυγή σε υποκατάστατη λύση και ενέργειες εξεύρεσής της

1. Υποκατάστατη λύση: Εξεύρεση έτερου του κατασκευαστή φορέα για προμήθεια ή/και επισκευή

Η προσφυγή σε υποκατάστατη λύση, δηλαδή η εξεύρεση έτερου του κατασκευαστή φορέα για την επισκευή ανταλλακτικών μονάδων, τεκμαίρεται από τα ανωτέρω στοιχεία ότι θα οδηγούσε σε προμήθεια υλικού με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, σε ασυμβατότητα με τα υφιστάμενα συστήματα και εν κατακλείδι σε τεχνικές δυσχέρειες ως προς τη χρήση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση, δυσανάλογες του όποιου προσδοκώμενου οφέλους. Άλλωστε, η μοναδικότητα του οικονομικού φορέα, στον οποίο προτιθέμεθα να αναθέσουμε τη σύμβαση, προκύπτει και από τις εξουσιοδοτήσεις του κατασκευαστή ή/και κάτοχο των αποκλειστικών δικαιωμάτων για συστήματα πλοήγησης (από 20-2-2017 εξουσιοδότηση της Thales Italia S.p.A στην SSA AE) [7] και συστήματα επιτήρησης (από 29-3-2017 εξουσιοδότηση της Thales Air Systems στην SSA AE) [8], όπως ανανεώθηκαν και ισχύουν.

2. Υποκατάστατη λύση για τις επισκευάσιμες: Προμήθεια νέων ανταλλακτικών μονάδων αντί της επισκευής

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τόσο η επισκευή υφιστάμενων, όσο και η προμήθεια νέων ανταλλακτικών μονάδων, για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, μπορεί να πραγματοποιηθεί αποκλειστικά από τον κατασκευαστή, εξετάστηκε ως υποκατάστατη λύση της επισκευής υφιστάμενων ανταλλακτικών μονάδων, η προμήθεια νέων ανταλλακτικών μονάδων από τον κατασκευαστή. Γι' αυτό το σκοπό η ΥΠΑ ζήτησε από τον κατασκευαστή να παρέχει σε λίστα για κάθε ανταλλακτική μονάδα προς επισκευή τη διαθεσιμότητα νέας μονάδας προς προμήθεια και το κόστος επισκευής και προμήθειας, αντίστοιχα. Λόγω της παλαιότητας των συστημάτων από τα οποία προέρχονται οι ανταλλακτικές μονάδες, έχει σταματήσει η παραγωγή νέων μονάδων και επομένως μόνο ένα μικρό μέρος αυτών είναι διαθέσιμες προς προμήθεια, όπως προκύπτει από την προσφορά της κατασκευάστριας. Συγκεκριμένα, στα συστήματα επιτήρησης δεν υπάρχει διαθεσιμότητα για καμία ανταλλακτική μονάδα και επομένως το σύνολο αυτών πρέπει υποχρεωτικά να επισκευαστεί. Αντίστοιχα, για τα συστήματα πλοήγησης, η κατασκευάστρια διαθέτει νέες ανταλλακτικές μονάδες μόνο για 19 από τις 62 ανταλλακτικές μονάδες προς επισκευή, δηλαδή ποσοστό 30.6% του συνόλου. Σε όλες τις περιπτώσεις το κόστος προμήθειας νέων ανταλλακτικών μονάδων ξεπερνούσε αισθητά, το κόστος επισκευής, όπως προκύπτει από την προσφορά της κατασκευάστριας και συνοψίζεται στον πίνακα που ακολουθεί). Η σχέση τιμής προμήθειας και τιμής επισκευής (έκπτωση επισκευής έναντι αγοράς) κυμαίνεται από 28.75% έως 83.68% για τις 19 διαθέσιμες προς προμήθεια ανταλλακτικές μονάδες συστημάτων πλοήγησης.

Πίνακας 4. Πίνακας αντιστοίχισης κατηγοριών συστημάτων πλοήγησης με τους τύπους, τις αρχικές συμβάσεις προμήθειας

| A/A | Περιγραφή Υλικού | Σύστημα | Τύπος | P/N | S/N | Τιμή επισκευής άνευ ΦΠΑ | Τιμή προμήθειας άνευ ΦΠΑ | Σχέση κόστους επισκευής/ προμήθειας |
|-----|------------------|---------|-----------------|----------------|------|-------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 1 | REC3-FFM | ILS | ILS Mark 20A | 831345040 0 | 4043 | 10,349.5 5 € | 22,853.28 € | 54.71% |

| | | | | | | | | |
|----|---------------------------|-----|-----------------|----------------|---------------|-----------------|-------------|--------|
| 2 | MSG-S | VOR | Thales 431 | 831352710 0 | 4249 | 4,059.5 5 € | 7,200.82 € | 43.62% |
| 3 | BSG-D | VOR | Thales 432 | 831317061 1 | 5309 | 3,162.5 0 € | 6,210.68 € | 49.08% |
| 4 | AC/DC Converter 53 V | ILS | ILS Mark 20A | 831441230 1 | 06151 | - € | 2,450.44 € | |
| 5 | MSP-(C.D) VOR | VOR | Thales 431 | 831352230 1 | 4079 | 3,460.4 0 € | 7,350.40 € | 52.92% |
| 6 | DCC-MV | VOR | Thales 431 | 831341230 0 | 1095 | 529.6 1 € | 3,245.93 € | 83.68% |
| 7 | CA-100 | VOR | Thales 431 | 583410100 0 | 5672 | 2,932.9 0 € | 5,900.40 € | 50.29% |
| 8 | SIB | VOR | RMMC 440 | 840458310 6 | 4021 | 2,969.8 2 € | 4,168.00 € | 28.75% |
| 9 | MONITOR (DIGITAL PART) | DME | Thales 415 | 483700016 C | 08B26000 9 | 4,766.4 9 € | 8,110.25 € | 41.23% |
| 10 | SYN-D | VOR | Thales 432 | 831342830 1 | 4256 | 4,928.9 6 € | 7,215.17 € | 31.69% |
| 11 | MSP-VD | VOR | Thales 431 | 831352230 1 | 5874 | 3,460.4 0 € | 7,350.32 € | 52.92% |
| 12 | RX (RF PART) | DME | Thales 415 | 474910012 Y | 09B30000 2 | 4,766.4 9 € | 7,900.40 € | 39.67% |
| 13 | ACC-54 | VOR | Thales 431 | 583412010 2 | 9605 | 2,975.1 0 € | 5,420.00 € | 45.11% |
| 14 | TKW (RF PART) | DME | Thales 415 | 474910019 F | 09B28001 2 | 10,170.2 0 € | 19,210.00 € | 47.06% |
| 15 | SYN-D | VOR | Thales 432 | 831342830 2 | 5562 | 4,928.9 6 € | 8,284.22 € | 40.50% |
| 16 | CA-100 | VOR | Thales 431 | 583410100 0 | 5296 | 2,932.9 0 € | 5,900.40 € | 50.29% |

| | | | | | | | | |
|----|--------|-----|------------|----------------|------|----------------|------------|--------|
| 17 | CA-100 | VOR | Thales 431 | 583410100 0 | 5012 | 2,932.9 0 € | 5,900.40 € | 50.29% |
| 18 | CA-100 | VOR | Thales 431 | 583410100 0 | 4416 | 2,932.90 € | 5,900.40 € | 50.29% |
| 19 | CA-100 | VOR | Thales 431 | 583510100 0 | 6274 | 2,932.9 0 € | 5,900.40 € | 50.29% |

Ως εκ τούτου, η λύση της επισκευής κρίθηκε ως η πλέον συμφέρουσα σε σύγκριση με την προμήθεια. Άλλωστε η χρονική διάρκεια εγγύησης των ανταλλακτικών μονάδων που προέρχονται από προμήθεια είναι κοινή με αυτών που προέρχονται από επισκευή.

3. Υποκατάστατη λύση για τις μη επισκευάσιμες: Επισκευή αντί της προμήθειας νέων ανταλλακτικών μονάδων

Αναφορικά με τις προς προμήθεια ανταλλακτικές μονάδες συστημάτων πλοήγησης που αναφέρονται στον Πίνακα III του σχεδίου απόφασης έγκρισης προσφυγής στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης με την εταιρεία Thales, ποσού 158.674,30 Ευρώ (άνευ ΦΠΑ), θα μπορούσε να εξεταστεί η επισκευή τους ως υποκατάστατη λύση της προμήθειας. Ωστόσο, η ανάγκη προμήθειάς τους οφείλεται στο ότι έχουν υποστεί καταστροφικές βλάβες (κεραυνοπληξία, βραχυκυκλώματα, κλπ) και κρίνονται ως μη επισκευάσιμες (beyond repair), τόσο από την αρμόδια διεύθυνση της ΥΠΑ όσο και από τον κατασκευαστή, όπως προκύπτει από τις γραμμές 19 και 63 έως 70 του σχετικού πίνακα όπου χαρακτηρίζονται ως "NOT REPAIRABLE". Επομένως, η επισκευή αποτελεί εν τοις πράγμασι μη εφικτή υποκατάστατη λύση για τις εν λόγω ανταλλακτικές μονάδες.

4. Υποκατάστατη λύση: Αντικατάσταση συστημάτων αντί της επισκευής/προμήθειας ανταλλακτικών μονάδων

Η μόνη υπαρκτή υποκατάστατη λύση χωρίς την προσφυγή στον κατασκευαστή των συστημάτων και χωρίς την απαίτηση επισκευής/αντικατάστασης των ανταλλακτικών μονάδων, θα ήταν η πλήρης αντικατάσταση κάθε συστήματος πλοήγησης ή επιτήρησης από το οποίο προέρχονται ανταλλακτικές μονάδες προς επισκευή, με νέο.

Η ΥΠΑ όταν διαπιστώσει ότι η αξιοπιστία των συστημάτων φθίνει και ότι οι κατασκευαστές δεν υποστηρίζουν με ανταλλακτικές μονάδες τα συστήματα πλοήγησης (ενδεικτικά για σύστημα DME Wilcox 5960) και επιτήρησης, που είναι εγκατεστημένα και λειτουργούν, προβαίνει σε προμήθεια νέων συστημάτων. Προς τούτο και ειδικότερα προς τεκμηρίωση της απαίτησης, παρακολουθείται και ο σχετικός δείκτης Replacement Asset Value (RAV) που δείχνει το κόστος αντικατάστασης ενός συστήματος με ένα πλήρες ισοδύναμο σε λειτουργία και επιχειρησιακή χρήση. Το εν λόγω κόστος για συστήματα πλοήγησης ανέρχεται σε 500,000€ για ένα VOR, σε 180,000€ για ένα DME και σε 1,000,000€ για ένα ILS και εκτιμάται βάσει της προϋπολογισθείσας δαπάνης για την προμήθεια νέων συστημάτων πλοήγησης, τα οποία σταδιακά την προσεχή τριετία θα αντικαταστήσουν υφιστάμενα συστήματα πλοήγησης. Το αντίστοιχο κόστος για την αντικατάσταση ενός συστήματος επιτήρησης με νέο σύστημα

Επιτήρησης Διαδρομής (En Route Radar) Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S είναι 1,500,000€, μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ. Σημειώνεται ωστόσο ότι οι ανταλλακτικές μονάδες που επισκευάζονται δεν προέρχονται ούτε προορίζονται για προς αντικατάσταση συστήματα πλοήγησης και επιτήρησης.

Το κόστος επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων αποτελεί ελάχιστο ποσοστό της αξίας των εν λειτουργία συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης και του δείκτη RAV. Συγκεκριμένα το κόστος επισκευής/προμήθειας ανέρχεται για τα συστήματα πλοήγησης σε 423,606.09€, ενώ το κόστος προμήθειας νέων συστημάτων για αντικατάσταση αυτών από τα οποία προέρχονται οι ανταλλακτικές μονάδες ανέρχεται σε 20,660,000.00€, δηλαδή 2.05% του κόστους αντικατάστασης.

Αντίστοιχα το κόστος επισκευής/προμήθειας ανέρχεται για τα συστήματα επιτήρησης σε 607,095.43€, ενώ το κόστος προμήθειας νέων συστημάτων για αντικατάσταση αυτών από τα οποία προέρχονται οι ανταλλακτικές μονάδες ανέρχεται σε 10,500,000.00€, δηλαδή 5.78% του κόστους αντικατάστασης.

Επομένως η αντικατάστασή τους αποτελεί οικονομικά μη συμφέρουσα λύση τόσο για τα συστήματα πλοήγησης όσο και για τα συστήματα επιτήρησης. Επισημαίνεται δε, ότι ακόμη και στην περίπτωση που η Υπηρεσία αποφάσιζε και μπορούσε να καλύψει τη δαπάνη για να προβεί στην προμήθεια περισσότερων νέων συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, ώστε να καλύψει τις απαιτήσεις που δημιουργούνται από τις βλάβες μονάδων, θα έπρεπε να διασφαλιστεί η επιχειρησιακή λειτουργία των υφιστάμενων συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, τουλάχιστον μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετάπτωσης (transition phase) στα νέα συστήματα και την επιχειρησιακή εκμετάλλευση αυτών (διάστημα το οποίο μπορεί να κυμαίνεται από τρία έως πέντε έτη).

19.2 Με βάση τα ανωτέρω συνάγεται ότι, κατά την τεχνική κρίση της Υ.Π.Α., η εταιρεία Thales Italia S.p.A. που είναι ο κατασκευαστής των αντίστοιχων συστημάτων πλοήγησης ή ο φορέας στον οποίο έχουν μεταβιβαστεί τα πνευματικά δικαιώματα των συστημάτων από τους κατασκευαστές (βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ. 2.1.A), ως κατασκευαστής και μοναδικός προμηθευτής των αιτούμενων ανταλλακτικών και των σχετικών με αυτά παρεχόμενων υπηρεσιών, είναι αφενός τεχνικά ικανή να προμηθεύσει τα αιτούμενα ανταλλακτικά και να παρέχει τις αιτούμενες υπηρεσίες αποτελεσματικά, αλλά και μοναδική έναντι οποιουδήποτε άλλου οικονομικού φορέα που προμηθεύει δυνητικά ανάλογα είδη ή παρέχει τις αντίστοιχες υπηρεσίες. Επιπρόσθετα, η Υ.Π.Α. υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται ισοδύναμη εναλλακτική λύση κι ότι τυχόν υποκατάστατη λύση θα ήταν τεχνικοοικονομικά απρόσφορη κατά τα προαναφερόμενα στην προσκομιζόμενη, από την αναθέτουσα αρχή, σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση.

Στο υπό εξέταση αίτημά της η αναθέτουσα αρχή επικαλείται την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης στο συγκεκριμένο οικονομικό φορέα (SSA AE) προβάλλοντας ως τεχνικούς λόγους, ουσιαστικά, τόσο τον τεχνικά ιδιόμορφο χαρακτήρα της σύμβασης, όσο και τους κανονιστικούς περιορισμούς αναφορικά με την πιστοποίηση ορθής επισκευής μόνο από τον κατασκευαστή των αντίστοιχων συστημάτων και συνοψίζονται σε τέσσερις (4) κυρίως παραμέτρους:

1. Η αδυναμία υποβολής και διατήρησης Δηλωτικού Συμμόρφωσης ή Δηλωτικού Καταλληλότητας προς Χρήση, προκειμένου να δηλωθεί συμμόρφωση προς τις βασικές ή τις ειδικά προβλεπόμενες απαιτήσεις, τους κανόνες εφαρμογής ή προς τις κοινοτικές προδιαγραφές από έτερο φορέα πλην του

κατασκευαστή, το οποίο αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για τη λειτουργία και επιχειρησιακή εκμετάλλευση από την πολιτική αεροπορία των Συστημάτων Αεροναυτιλίας και η οποία προϋποθέτει την εξασφάλιση της Διαλειτουργικότητάς τους που ελέγχει και εγκρίνει η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας (ΕΕΑΑ) είναι η αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή για την πιστοποίηση των υπηρεσιών Αεροναυτιλίας που παρέχονται από την ΥΠΑ/Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΓΔΦΠΥΑΝ) εντός του ελληνικού FIR/UIR. (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 19.1.1).

2. Η αδυναμία επιβεβαίωσης της επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων πέραν της διαδικασίας όπου μόνο ανταλλακτικές βαθμίδες που έχουν επισκευαστεί από προσωπικό της Υπηρεσίας ή έχουν επισκευαστεί/ αντικατασταθεί από τον κατασκευαστή και διαθέτουν τα σχετικά πιστοποιητικά, τοποθετούνται και μπορούν να ελεγχθούν στο σύστημα αναφοράς (reference system) καθώς η τοποθέτηση μη πιστοποιημένων από τον κατασκευαστή μονάδων στο σύστημα αναφοράς, θα μπορούσε να επιφέρει βλάβη σε αυτό, με σημαντικές οικονομικές και επιχειρησιακές συνέπειες, και για το λόγο αυτό η εσωτερική διαδικασία ελέγχου αποκλείει ρητά τη δοκιμή τους στο ως άνω σύστημα (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 19.1.11.1.Β).

3. Η αδυναμία εκπόνησης τεχνικής έκθεσης Διαθεσιμότητας και Αξιοπιστίας η οποία δομείται με βάση τα στοιχεία unit failure rates, τα οποία ισχύουν για τις ανταλλακτικές μονάδες του συστήματος, μόνον εφόσον το συνολικό σύστημα συντηρείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και μόνον για τις ανταλλακτικές μονάδες που κατασκευάζονται και επισκευάζονται από τον κατασκευαστή δεδομένου ότι η κάλυψη των δεικτών που επιβεβαιώνουν την τεχνική καταλληλότητα των ανταλλακτικών μονάδων νέων ή επισκευασμένων, είναι εφικτή και αποδεκτή μόνον από τον κατασκευαστή (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 19.1.11.1.Γ).

4. Η αδυναμία δέσμευσης εξασφάλισης της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο διεπαφής (interface) από έτερο φορέα πλην της κατασκευάστριας/προμηθεύτριας εταιρείας η οποία έχει την ευθύνη της συνεργασίας των συστημάτων επιτήρησης με άλλα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων. (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 19.1.11.1.Δ).

19.3 Σε ό,τι αφορά στη συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 32, παρ. 2 περίπτ. (β) υποπερίπτ. (γγ) για την περίπτωση της αιτούμενης σύμβασης με την εταιρεία SSA A.E., επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Η διάταξη του άρθρου άρθρου 32, παρ. 2 περιπτ. (β) υποπεριπτ. (γγ) επιτρέπει στις αναθέτουσες αρχές να προσφεύγουν στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, όταν για λόγους σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, και μόνο στην περίπτωση που δεν υπάρχει εύλογη εναλλακτική λύση ή υποκατάστατο, καθίσταται αναγκαίο να ανατεθεί σύμβαση σε συγκεκριμένο οικονομικό φορέα.

Περαιτέρω, στην περίπτωση αυτή, γίνεται δεκτό από τη νομολογία ότι ο εν λόγω οικονομικός φορέας δεν αρκεί να είναι απλώς ικανός να παρέχει με τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικά συμφέροντα τρόπο τις υπηρεσίες που πρόκειται να του ανατεθούν, αλλά να είναι και ο μοναδικός, έναντι οποιουδήποτε άλλου φορέα που παρέχει δυνητικά ανάλογες υπηρεσίες (ΔΕΚ C-199/85 Επιτροπή κατά Ιταλίας, ΔΕΚ C-296/92, Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, ΔΕΚ C-57/94 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας).

Επιπροσθέτως, η προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, λόγω των οποίων δικαιολογείται η προσφυγή στην όλως εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, αφορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες για λόγους νομικούς, μπορεί να ανατεθεί η σύμβαση σε έναν και μόνο οικονομικό φορέα, όπως είναι η περίπτωση προστασίας του αντικειμένου της προς ανάθεση σύμβασης από δικαιώματα πνευματικής ή βιομηχανικής ιδιοκτησίας, ως είναι και τα δικαιώματα ευρεσιτεχνίας, ακόμη και τα μη κατοχυρωμένα (ΔΕΕ C-199/85, σκέψη 14, C-57/94 σκέψη 23, ΕΣ Τμ. VI 2055/2010).

Επισημαίνεται επιπλέον ότι, δεν αρκεί, για τη θεμελίωση της ύπαρξης αποκλειστικών δικαιωμάτων, τα προς ανάθεση αγαθά ή υπηρεσίες να προστατεύονται από δικαιώματα πνευματικής ή βιομηχανικής ιδιοκτησίας, αλλά απαιτείται επιπλέον να κατασκευάζει/παρασκευάζει/παρέχει τα εν λόγω αγαθά ή υπηρεσίες μόνο ο οικονομικός φορέας στον οποίο πρόκειται να ανατεθεί η σύμβαση, απουσία άλλων ανταγωνιστών, ήτοι φορέων οι οποίοι παρέχουν ισοδύναμα ή παρόμοια αγαθά ή υπηρεσίες (ΔΕΕ C-328/92, σκέψη 17, ΕΣ Τμ. VI 86, 176, 177/2009, 50, 205/2010).

Επιπλέον, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 50 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, "*Η αποκλειστικότητα μπορεί να οφείλεται και σε άλλους λόγους, όμως μόνο καταστάσεις αντικειμενικής αποκλειστικότητας μπορούν να δικαιολογήσουν τη χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση, εφόσον η κατάσταση της αποκλειστικότητας δεν δημιουργήθηκε από την ίδια την αναθέτουσα αρχή με στόχο τη μελλοντική διαδικασία προμήθειας. Οι αναθέτουσες αρχές που επικαλούνται αυτή την εξαίρεση θα πρέπει να αιτιολογούν γιατί δεν υπάρχουν εύλογες εναλλακτικές ή υποκατάστατα, όπως η χρήση εναλλακτικών διαύλων διανομής ακόμα και εκτός του κράτους μέλους της αναθέτουσας αρχής ή να εξετάζουν παρεμφερή από άποψη λειτουργίας έργα, αγαθά και υπηρεσίες.[...]*". (πρβλ. ΔΕΚ 199/85 Επιτροπή κατά Ιταλίας, ΔΕΚ 296/92 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, ΔΕΚ 57/94 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας).

Συνεπώς, εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις, η αναθέτουσα αρχή δύναται νομίμως να προβεί, κατόπιν διαπραγμάτευσης, σε ανάθεση σύμβασης για λόγους προστασίας δικαιωμάτων αποκλειστικότητας, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, έχοντας όμως σταθμίσει όλες τις οικονομοτεχνικές παραμέτρους, οι οποίες καθιστούν συμφερότερη την προσφυγή στην εν λόγω όλως εξαιρετική διαδικασία, με πλήρη και ειδική αιτιολογία που πρέπει να προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, για τους λόγους που επέβαλαν την απόφαση αυτή, διαφορετικά η διαδικασία αυτή δεν είναι νόμιμη (ΕΣ Πράξεις Τμ. VI 61/2004, 186, 187, 188, 189, 190, 191/2006, 263/2007, 77, 156/2008, 3334/2009).

Εν προκειμένω, οι κανονιστικοί και συμβατικοί λόγοι που προβάλλει η Υ.Π.Α. για να τεκμηριώσει το αίτημά της και την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης, στην εξουσιοδοτημένη εταιρεία στην Ελλάδα από τη Thales Italia S.p.A. που είναι ο κατασκευαστής των αντίστοιχων συστημάτων πλοήγησης ή ο φορέας στον οποίο έχουν μεταβιβαστεί τα πνευματικά δικαιώματα των συστημάτων από τους κατασκευαστές, SSA AE (βλ. αναλυτικά ανωτέρω υπό παρ. 2.1.A), οι οποίοι είναι σχετικοί με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, όπως αυτοί προκύπτουν από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης και όπως αναφέρονται στην υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. είναι οι ακόλουθοι:

«**A.** Οι κατασκευαστές Συστημάτων Αεροναυτιλίας, κατ' εφαρμογή του ΕΚ 552/2004, εκδίδουν πιστοποιητικό "Declaration of Conformity" (DoC) ή "Declaration of Suitability for Use" (DSU) για κάθε τύπο συστήματος αεροναυτιλίας που κατασκευάζουν. Στο εν λόγω πιστοποιητικό (ενδεικτικά στο DSU της Thales για σύστημα CVOR 431 [4]) ο κατασκευαστής δηλώνει συμμόρφωση ως προς τον ΕΚ 552/2004 για το σύστημά του που αποτελείται από συστατικά μέρη (υποσυστήματα και ανταλλακτικές βαθμίδες), τα οποία ταυτοποιούνται και περιγράφονται στα τεχνικά εγχειρίδια λειτουργίας και συντήρησης του συμμορφούμενου συστήματος. («Declare under our own responsibility that the products,

1. CVOR 431, Conventional VHF Omnidirectional Radio Range, 100 Watt single and dual transmitter versions

2. CVOR 431, Conventional VHF Omnidirectional Radio Range, 50 Watt single and dual transmitter versions

To which this declaration refers are suitable for use as a radio navigation aid for civil aviation purposes as described within ICAO Annex 10 of which the constituent parts of these systems are fully identified and described within their technical handbooks having part number 83130 55123 for Part 1 Equipment Description and part number 83130 55124 for Part 2 Operation & Maintenance.»)

Με βάση τα ανωτέρω τεκμαίρεται ότι η συγκρότηση του κάθε συστήματος με ανταλλακτικές βαθμίδες με τον ίδιο χαρακτηριστικό αριθμό είδους (part number) είναι προϋπόθεση για τη διατήρηση σε ισχύ του πιστοποιητικού DoC ή DSU, αντίστοιχα. Κατ' επέκταση η συγκρότηση κάθε συστήματος με ανταλλακτικές μονάδες που θα φέρουν τους ίδιους αριθμούς είδους, αποτελεί προϋπόθεση για τη διαμόρφωση του φακέλου Declaration of Verification (DoV) του συστήματος, ο οποίος υποχρεωτικά περιλαμβάνει τα πιστοποιητικά DoC ή DSU του κατασκευαστή και τον οποίο βάσει κανονιστικής απαίτησης εκδίδει η ΓΔΦΠΥΑΝ και εγκρίνει η ΕΕΑΑ. Σε περιπτώσεις που κατά την επισκευή κριθεί ότι η μονάδα δεν επιδέχεται επισκευή (beyond repair) και χρήζει αντικατάστασης, την απαίτηση μπορεί να καλύψει μόνο ο κατασκευαστής, καθώς η υποχρέωση διατήρησης του DSU αποκλείει τη χρήση ανταλλακτικών μονάδων από έτερο φορέα, ακόμη κι εάν υπήρχε η δυνατότητα να εξασφαλιστεί τεχνικά ισοδύναμη λύση.

Σημειώνεται ότι παρά το γεγονός ότι η προμήθεια των συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, από τα οποία προέρχονται οι προς επισκευή ανταλλακτικές βαθμίδες, έχει προηγηθεί χρονικά της εφαρμογής του ΕΚ 552/2004, και επομένως τα συστήματα δεν έχουν εγγενή χαρακτηριστικά σχεδίασης με βάση τις διατάξεις του, εν τούτοις υπάγονται σε αυτές και οφείλουν να συμμορφώνονται πλήρως με τον κανονισμό.

B. Πέραν των τεχνικών θεμάτων που αφορούν στο λογισμικό και περιγράφονται στην ακόλουθη ενότητα, το λογισμικό (software / firmware⁷) των συστημάτων προστατεύεται από δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας (proprietary software) και διαθέτει εγγύηση της κατασκευάστριας εταιρείας. Η εγγύηση καταπίπτει όταν πραγματοποιούνται τροποποιήσεις στο λογισμικό από τον πελάτη ή από τρίτα μέρη, σύμφωνα με την §7.2 Warranty on Software των όρων πώλησης και παροχής υπηρεσιών της

⁷ Υλικολογισμικό (firmware) είναι το λογισμικό (software), το οποίο είναι ενσωματωμένο σε ένα εξάρτημα ή τμήμα του υλικού (hardware) και συνήθως δε διαθέτει διεπαφή (interface) με το χρήστη, αλλά αποτελεί διεπαφή του υλικού με το λογισμικό.

Thales [2], που προβλέπει ότι: « This warranty does not extend to any modification on Software which is undertaken by the Customer or a third party and which is not authorized by TR6, any anomaly which appears because of modifications of the interface conditions or use of the Software which is not contemplated in the Contract.»

Ειδικότερα στην Σύμβαση 01/91, σύμφωνα με το άρθρο 13 αυτής “ΕΓΓΥΗΣΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ”, §13.2.1 & 13.5, προβλέπεται ότι:

«13.2.1 Η εγγύηση αυτή της Πωλήτριας καλύπτει συσκευές και υλικά, τα μέρη, συστατικά στοιχεία ή SOFTWARE τα οποία δεν θα έχουν υποστεί τροποποιήσεις, από την Υ.Π.Α. εκτός αν έχει δοθεί σχετική έγγραφη έγκριση της Πωλήτριας και τα οποία συντηρούνται και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις κατά περίπτωση προδιαγραφές και οδηγίες από προσωπικό της Υ.Π.Α. που έχει υποστεί την εκπαίδευση που προβλέπεται σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτή, είτε από την Πωλήτρια είτε από την Υ.Π.Α.

13.5 Μετά τη λήξη του ανωτέρω χρονικού διαστήματος εγγύησης η Πωλήτρια δεν θα υπέχει ευθύνη για οποιαδήποτε ζημιά αμέσως ή εμμέσως προκαλούμενη στο Ελληνικό Δημόσιο ή σε τρίτα πρόσωπα από κακή λειτουργία κάποιου από τα πωλούμενα Συστήματα.»

Γ. Μεταξύ των όρων πώλησης και υπηρεσιών της Thales [2] στην §12 περιγράφονται τα πνευματικά δικαιώματα (intellectual and/or industrial property rights) που αφορούν τόσο στα συστήματα/συσκευές, όσο και στο λογισμικό (software/firmware) και επισημαίνεται ότι τα αποκλειστικά δικαιώματα ανήκουν στον κατασκευαστή. Η χρήση του λογισμικού επιτρέπεται στον πελάτη (ΥΠΑ) αποκλειστικά για να λειτουργήσει το σύστημα που έχει προμηθευτεί από τη Thales, χωρίς ωστόσο να μεταβιβάζονται τα αποκλειστικά δικαιώματα και με ρητή πρόβλεψη για την απαγόρευση επεμβάσεων (τροποποιήσεων, μεταφράσεων, προσαρμογών κλπ) επί του λογισμικού και διάθεσής του σε τρίτα μέρη (πώληση ή διανομή). Συγκεκριμένα η §12 [2] αναφέρει: «TR6 shall grant the Customer a non-exclusive, non-transferable right to use the Software solely for the purpose of or in conjunction with the Equipment supplied by TR6, provided that the Customer shall not, without the prior written authorization of TR6:

- i. make permanent copies, translations, adaptations or modifications of the Software,
- ii. de-compile the Software
- iii. sell or distribute the Software»

Ειδικότερα στην Σύμβαση 01/91, σύμφωνα με το άρθρο 19 αυτής “ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ Κ.Λ.Π.”, §19.2. & 19.3, προβλέπεται ότι: «19.2. Όμως η Πωλήτρια δεν θα υπέχει οποιαδήποτε, εν γένει, ευθύνη αν η παραβίαση δικαιώματος ευρεσιτεχνίας ή η απαίτηση αποζημιώσεώς της, στηρίζονται ή απορρέουν: α) συνεπεία χρησιμοποιήσεως Συσκευών ή υλικού παραδοθέντων βάσει της Συμβάσεως αυτής σε συνδυασμό με Συσκευές ή υλικά μη παραδοθέντα βάσει της Συμβάσεως

19.3 Οι ιδέες, οι τεχνικές συλλήψεις, η τεχνογνωσία (KNOW-HOW) τεχνικής ή οι τεχνικές που θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια της Συμβάσεως από το προσωπικό της Πωλήτριας, θα αποτελούν αποκλειστική της ιδιοκτησία. Οι ίδιες ιδέες, τεχνικές συλλήψεις, τεχνογνωσία ή τεχνικές που θα δημιουργηθούν από το προσωπικό της Πωλήτριας από κοινού με το προσωπικό της Υ.Π.Α. θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από κάθε συμβαλλόμενο μέρος για τους σκοπούς του. Το έντυπο τεκμηριωτικό υλικό της Πωλήτριας δεν επιτρέπεται να αποκαλυφθεί σε τρίτους χωρίς ειδική άδειά της.

Επίσης, η Υ.Π.Α. υποχρεούται να συμμορφωθεί με τους όρους άδειας χρήσεως του χρήστη και Πωλητού για το SOFTWARE που της παραδόθηκε σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση όπως οι όροι αυτοί περιλαμβάνονται στο Παράρτημα (ANNEX) "VI":

END USERS' AND SELLER'S REQUIREMENTS FOR USE OF COMPUTER PROGRAMS

The C.A.A. rights to use the computer programs are not transferable for a duration equal to the period of use of the computer program by C.A.A. and shall be limited to:

the use of the computer programs with the computer for which they were acquired under the Contract,

the copying of the computer programs for safe keeping or back-up purposes,

the modification for the computer programs or their combination with other programs with the prior consent of the Seller.

The C.A.A. agrees to reproduce and include any copyright notice which appears on the computer program, on all copies of each computer program.

The C.A.A. will not divulge, transfer, assign, sell, license or otherwise make available the computer programs or any portion, under any form, to any third party without the prior written agreement of the Seller.»

Με βάση τα ανωτέρω συνάγεται ότι, κατά την τεχνική κρίση της Υ.Π.Α., στο υπό εξέταση αίτημά της η αναθέτουσα αρχή επικαλείται την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης στο συγκεκριμένο οικονομικό φορέα (SSA AE) προβάλλοντας ως τεχνικούς λόγους, ουσιαστικά, τόσο τον τεχνικά ιδιόμορφο χαρακτήρα της σύμβασης, όσο και τους κανονιστικούς περιορισμούς αναφορικά με την πιστοποίηση ορθής επισκευής μόνο από τον κατασκευαστή των αντίστοιχων συστημάτων, που ρητά αναφέρονται στη συγκεκριμένη εισηγητική έκθεση και συνοψίζονται σε τρεις (3) κυρίως παραμέτρους:

«**1.** Η αδυναμία διατήρησης του πιστοποιητικού DoC εν ισχύ, το οποίο αποτελεί απαραίτητο στοιχείο του φακέλου DoV που ελέγχει και εγκρίνει η ΕΕΑΑ, εάν επέμβει έτερος φορέας στα συστατικά (ανταλλακτικές μονάδες) συγκρότησης του συστήματος πλοήγησης ή επιτήρησης αντίστοιχα.

2. Η αδυναμία πιστοποίησης της ορθής επισκευής (παραλαβή υπηρεσιών διορθωτικής συντήρησης) ανταλλακτικών μονάδων που δε διαθέτουν πιστοποιητικό ελέγχου ποιότητας κατασκευαστή, στα συστήματα αναφοράς (reference chains) που διαθέτει η ΥΠΑ, χωρίς τη διακινδύνευση της λειτουργίας τους και

3. Η διακινδύνευση της επιχειρησιακής αξιοπιστίας των συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, για τα οποία προορίζονται οι επισκευασμένες πλακέτες από έτερο φορέα πλην του κατασκευαστή.»

Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή επιχειρεί με την υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση να αναδείξει στους λόγους σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων ως προς την αιτούμενη σύμβαση την αδυναμία πρόσβασής της στον πηγαιό κώδικα των ανταλλακτικών μονάδων που συγκροτούν τα συστήματα πλοήγησης και επιτήρησης, προβάλλοντας τα εξής:

«**A.** Οι ανταλλακτικές μονάδες που συγκροτούν τα συστήματα πλοήγησης και επιτήρησης, κατά κανόνα διαθέτουν ενσωματωμένο λογισμικό (firmware), το οποίο καθορίζει τις λειτουργίες τους, και άνευ του οποίου δεν λειτουργούν ή λειτουργούν εκτός προδιαγραφών και ανοχών. Ακόμη και στις περιπτώσεις

που οι μονάδες δεν φέρουν οι ίδιες ενσωματωμένο λογισμικό, ελέγχονται από το λογισμικό του συστήματος, το οποίο επιβεβαιώνει διαρκώς σε πραγματικό χρόνο την ομαλή λειτουργία τους. Η παρέμβαση ή/και διαχείριση του εν λόγω λογισμικού έχει ως προϋπόθεση την απόκτηση του πηγαίου κώδικα, τον οποίο η Υπηρεσία δεν έχει προμηθευτεί για κανένα εκ των συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, όπως προκύπτει και από τις συμβάσεις προμήθειας. Η επισκευή μονάδων προϋποθέτει την κάλυψη του ζητήματος του λογισμικού (software/firmware), τον πηγαίο κώδικα του οποίου διαθέτει μόνο ο κατασκευαστής, και τον οποίο προστατεύει ως πνευματική του ιδιοκτησία, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενη ενότητα.[...]»

Συνεπώς, σύμφωνα με τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα διαφαίνεται ότι, η εταιρεία, αρχικός αντισυμβαλλόμενος της ΥΠΑ, THALES , έχει παρακρατήσει τα δικαιώματα κυριότητας επί των εφαρμογών για τις οποίες παρέχει, στο πλαίσιο της υπογραφείσας σύμβασης, τις άδειες χρήσης, οι οποίες αποτελούν το κύριο αντικείμενο της σύμβασης που προτίθεται να αναθέσει η ΥΠΑ, οι δε εν λόγω άδειες υπόκεινται περαιτέρω, σε προστασία δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Τέλος σε ότι αφορά τη διερεύνηση εν προκειμένω υποκατάστατης λύσης δεν διαφαίνεται ότι υφίστανται άλλοι ανταγωνιστές, ήτοι φορείς οι οποίοι παρέχουν ισοδύναμα ή παρόμοια αγαθά ή υπηρεσίες δεδομένου ότι όπως ρητά αναφέρεται από την αναθέτουσα αρχή στη σχετική εισηγητική τεχνική της έκθεση «*Η προσφυγή σε υποκατάστατη λύση, δηλαδή η εξεύρεση έτερου του κατασκευαστή φορέα για την επισκευή ανταλλακτικών μονάδων, τεκμαίρεται από τα ανωτέρω στοιχεία ότι θα οδηγούσε σε προμήθεια υλικού με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, σε ασυμβατότητα με τα υφιστάμενα συστήματα και εν κατακλείδι σε τεχνικές δυσχέρειες ως προς τη χρήση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση, δυσανάλογες του όποιου προσδοκώμενου οφέλους. Άλλωστε, η μοναδικότητα του οικονομικού φορέα, στον οποίο προτιθέμεθα να αναθέσουμε τη σύμβαση, προκύπτει και από τις εξουσιοδοτήσεις του κατασκευαστή ή/και κάτοχο των αποκλειστικών δικαιωμάτων για συστήματα πλοήγησης (από 20-2-2017 εξουσιοδότηση της Thales Italia S.p.A στην SSA AE) και συστήματα επιτήρησης (από 29-3-2017 εξουσιοδότηση της Thales Air Systems στην SSA AE), όπως ανανεώθηκαν και ισχύουν.*».

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην ως άνω από 20-2-2017 εξουσιοδότηση της Thales Italia S.p.A στην SSA AE για τα συστήματα πλοήγησης αναφέρεται ρητά μεταξύ άλλων ότι:

«[...]Thales Italia S.p.A., [...] hereby confirms that:

1) Thales is the sole source for provisioning of spare parts for the following Navaid's equipment manufactured by Thales: ILS MK20A, 410 & 420, DVOR 432, CVOR 431 and DME 5960, FSD 40/45 & 415/435.

2) The Greek company "SSA S.A." [...], is authorized to resell in Greece the spare parts and repairs for the Thales Navaid equipment mentioned in point 1) above, until December 31st 2018

3) Spare parts mentioned in point 2) above shall be covered by Thales standard terms and conditions of warranty[...].»

20. Αναφορικά με τη 2^η, αιτούμενη από την αναθέτουσα αρχή, σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία LEONARDO S.p.A., με αντικείμενο την επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων

Αεροναυτιλίας (Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 444.920,00€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. σημειώνονται τα εξής:

20.1 Εν προκειμένω, οι τεχνικοί λόγοι που προβάλλει η Υ.Π.Α. για να τεκμηριώσει το αίτημά της και την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης, στην εταιρεία LEONARDO S.p.A., οι οποίοι εμποδίζουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, όπως αυτοί προκύπτουν από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης και όπως αναφέρονται στην υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. είναι οι ακόλουθοι:

1) Σχετικά με την τεχνική ιδιομορφία του φυσικού αντικειμένου αναφέρονται τα εξής:

«Τεχνική ιδιομορφία του φυσικού αντικειμένου της σύμβασης»

Τα συστήματα επιτήρησης (Surveillance Systems/Radars) αποτελούν Συστήματα Αεροναυτιλίας, τα οποία λόγω της επιχειρησιακής σπουδαιότητας και των κρίσιμων πληροφοριών που παρέχουν στους χρήστες του εναερίου χώρου, είναι τεχνικά ιδιόμορφα και διέπονται από ειδικό νομοθετικό/κανονιστικό πλαίσιο αναφορικά με τις επιδόσεις, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις τους.

Η εφαρμογή των διαφόρων τεχνολογιών στην Ευρώπη, που καθορίζουν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση συστημάτων αεροναυτιλίας, ρυθμίζονται με την υιοθέτηση κανόνων και διαδικασιών που εξασφαλίζουν ταυτόχρονες και εναρμονισμένες δραστηριότητες στους τομείς αυτούς. Ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός (ΕΚ) 552/2004 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κανονισμός για τη Διαλειτουργικότητα του Ευρωπαϊκού Δικτύου Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΔΔΕΚ)» [2], εξασφαλίζει τη Διαλειτουργικότητα των συστημάτων Αεροναυτιλίας. Σε κάθε προμήθεια νέων συστημάτων αεροναυτιλίας, βάσει του ΕΚ 552/2004, οι κατασκευαστές οφείλουν να υποβάλλουν Δηλωτικό Συμμόρφωσης ή Δηλωτικό Καταλληλότητας προς Χρήση, προκειμένου να δηλώσουν συμμόρφωση προς τις Βασικές ή τις Ειδικά προβλεπόμενες απαιτήσεις, τους Κανόνες εφαρμογής ή προς τις Κοινοτικές προδιαγραφές. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο σκεπτικό του εν λόγω Ευρωπαϊκού Κανονισμού, για να καταδειχθεί η ιδιομορφία των συστημάτων αεροναυτιλίας που επιβάλλει την υιοθέτηση ειδικού νομοθετικού πλαισίου:

“Η εν λόγω αγορά είναι μικρού μεγέθους και αφορά συστήματα και συστατικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά για τους σκοπούς της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και δεν προορίζονται για το ευρύ κοινό. Θα ήταν επομένως υπερβολικό να τίθεται επί του στοιχείου η σήμανση CE καθώς, με βάση την εκτίμηση συμμόρφωσης ή/και καταλληλότητας χρήσης, είναι αρκετή η δήλωση συμμόρφωσης του κατασκευαστή. Αυτό δεν θα πρέπει να επηρεάζει την υποχρέωση των κατασκευαστών να θέτουν τη σήμανση CE σε ορισμένα στοιχεία προκειμένου να πιστοποιείται η συμμόρφωσή τους προς άλλη σχετική κοινοτική νομοθεσία.”

Η λειτουργία και επιχειρησιακή εκμετάλλευση από την πολιτική αεροπορία των Συστημάτων Αεροναυτιλίας προϋποθέτει την εξασφάλιση της Διαλειτουργικότητάς τους, η οποία αποδεικνύεται με τη συμμόρφωσή τους έναντι των διατάξεων του ΕΚ 552/2004. Την αρμοδιότητα για την «Εποπτεία εξασφάλισης της Διαλειτουργικότητας των συστημάτων και διαδικασιών πλοήγησης και επιτήρησης» στην ελληνική επικράτεια ασκεί το “Τμήμα Εποπτείας Συστημάτων και Διαδικασιών ως προς τη

Διαλειτουργικότητα” της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας (ΕΕΑΑ)⁸, βάσει του άρθρου 1 παρ. 2, περίπτωση στ), του ΠΔ.150/2007 (ΦΕΚ.Α’/193/13.08.2007).

Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν ότι το φυσικό αντικείμενο, δηλαδή τα Συστήματα Αεροναυτιλίας, στα οποία υπάγονται τα συστήματα επιτήρησης, έχει τεχνική ιδιομορφία που έχει αναγνωριστεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η τεχνική ιδιομορφία οφείλεται αφενός στη μη ευρεία εμπορική διάθεση των εν λόγω συστημάτων και αφετέρου στην αυξημένη πολυπλοκότητά τους, χαρακτηριστικά που δημιούργησαν την ανάγκη νομοθέτησης, ώστε κατ’ αρχήν να εξασφαλίζεται η Διαλειτουργικότητα σε επίπεδο λειτουργιών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Σημειώνεται ότι η Διαλειτουργικότητα αφορά στα συστήματα αεροναυτιλίας και στη μεταξύ τους συμβατότητα σε επίπεδο λειτουργίας και όχι στη μεταξύ τους συμβατότητα σε τεχνικό επίπεδο ή στη συμβατότητα μεταξύ των συστατικών τους (ανταλλακτικές βαθμίδες), σε αντίθεση δηλαδή με ότι ισχύει ευρέως σε τεχνολογικά προϊόντα COTS⁹, σε τεχνολογικούς τομείς, όπως οι Τηλεπικοινωνίες και οι Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές.

II) Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στους τεχνικούς λόγους οι οποίοι εμποδίζουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού ως προς την αιτούμενη σύμβαση, όπου αναφέρονται μεταξύ άλλων τα εξής:

i) «Τεχνικοί λόγοι

[...] Β. Η επιβεβαίωση της επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων πραγματοποιείται σε πρώτο στάδιο από τον κατασκευαστή/προμηθευτή υπηρεσιών επισκευής με την εσωτερική του διαδικασία ελέγχου ποιότητας και εν συνεχεία, στη φάση της παραλαβής, πιστοποιείται από το προσωπικό της ΥΠΑ με τοποθέτηση της ανταλλακτικής μονάδας που υπόκειται σε ποιοτικό έλεγχο, σε σύστημα αναφοράς (reference system). Η Υπηρεσία για το σκοπό του λειτουργικού και ποιοτικού ελέγχου των ανταλλακτικών μονάδων πριν την εγκατάστασή τους σε επιχειρησιακά συστήματα, έχει προμηθευτεί ένα σύστημα αναφοράς για κάθε τύπο συστήματος επιτήρησης που διαθέτει. Δεδομένης της μοναδικότητας των συστημάτων αναφοράς, αλλά και του υψηλού κόστους προμήθειάς τους, έχει θεσπιστεί διαδικασία με βάση την οποία μόνο ανταλλακτικές βαθμίδες που έχουν επισκευαστεί από προσωπικό της Υπηρεσίας ή έχουν επισκευαστεί/ αντικατασταθεί από τον κατασκευαστή και διαθέτουν τα σχετικά πιστοποιητικά, τοποθετούνται και μπορούν να ελεγχθούν στο σύστημα αναφοράς. Η τοποθέτηση μη πιστοποιημένων από τον κατασκευαστή μονάδων στο σύστημα αναφοράς, θα μπορούσε να επιφέρει βλάβη σε αυτό, με σημαντικές οικονομικές και επιχειρησιακές συνέπειες, και για το λόγο αυτό η εσωτερική διαδικασία ελέγχου αποκλείει ρητά τη δοκιμή τους στο σύστημα αναφοράς.

Γ. Η επιχειρησιακή εκμετάλλευση των συστημάτων επιτήρησης προϋποθέτει την εκπόνηση τεχνικής έκθεσης Διαθεσιμότητας και Αξιοπιστίας αναλόγως της συγκρότησής τους (μονής ή διπλής). Η έκθεση δομείται με βάση τα στοιχεία unit failure rates, τα οποία ισχύουν για τις ανταλλακτικές μονάδες του συστήματος, μόνον εφόσον το συνολικό σύστημα συντηρείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και μόνον για τις ανταλλακτικές μονάδες που κατασκευάζονται και επισκευάζονται από τον κατασκευαστή. Η επισκευή από διαφορετικό φορέα διαφοροποιεί τα τεχνικά χαρακτηριστικά των

⁸ Η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας (ΕΕΑΑ) είναι η αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή για την πιστοποίηση των υπηρεσιών Αεροναυτιλίας που παρέχονται από την ΥΠΑ/Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΓΔΦΠΥΑΝ) εντός του ελληνικού FIR/UIR.

⁹ Commercial Off The Shelf – Όρος που χαρακτηρίζει προϊόντα, των οποίων η χρήση δεν απαιτεί ειδική ανάπτυξη ή/και παραμετροποίηση.

ανταλλακτικών μονάδων που συγκροτούν τα συστήματα επιτήρησης και κατ' επέκταση διαφοροποιεί τα τεχνικά χαρακτηριστικά των ιδίων των συστημάτων αεροναυτιλίας. Η κάλυψη των δεικτών που επιβεβαιώνουν την τεχνική καταλληλότητα των ανταλλακτικών μονάδων νέων ή επισκευασμένων, είναι εφικτή και αποδεκτή μόνον από τον κατασκευαστή.

Δ. Η συνεργασία των συστημάτων επιτήρησης με άλλα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων γίνεται με ευθύνη της κατασκευάστριας/προμηθεύτριας εταιρείας, η οποία δεσμεύεται για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο διεπαφής (interface) και μόνον, διαθέτοντας προς τους έτερους κατασκευαστές τα απαραίτητα τεχνικά στοιχεία. Ειδικότερα στη Σύμβαση 30/95 [3] της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, στο άρθρο 16. παρ.1 αναφέρεται ότι:

“16 CO- OPERATION OF SYSTEMS

16.1. Should HCAA decide to interface someone of the Systems, object of this Contract, with systems or equipment or materials from other manufacturers, then HCAA shall be entitled to provide to such other manufacturers, with the only parts of the technical information concerning the Systems which are strictly necessary for carrying out the interfaces and, if necessary, the Supplier undertakes the obligation to communicate to these manufacturers, additional information strictly required to perform such interfaces free of charge for the HCAA.”

Αντιστοίχως και στην Σύμβαση 30M/1998 [4], σύμφωνα στο άρθρο 16 αυτής “ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ”, §16.1 προβλέπεται ότι:

“16. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

16.1. Εάν η Υ.Π.Α. αποφασίσει να διασυνδέσει κάποιο από τα πωλούμενα με τη Σύμβαση συστήματα με συστήματα ή συσκευές ή υλικά άλλων κατασκευαστών, θα δικαιούται να παρέχει στους τρίτους αυτούς κατασκευαστές εκείνες μόνο τις τεχνικές πληροφορίες για τα προμηθευταία συστήματα που είναι απολύτως απαραίτητες για τη διασύνδεση και, αν χρειασθεί, η ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΡΙΑ αναλαμβάνει την υποχρέωση να γνωστοποιήσει στους κατασκευαστές αυτούς πρόσθετες πληροφορίες απολύτως απαραίτητες για τη διασύνδεση αυτή, αδαπάνως για την Υ.Π.Α..”[...]».

III) Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή επιχειρεί με την υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση να αποδείξει τον τεχνικοοικονομικά απρόσφορο χαρακτήρα αφενός κάθε άλλης εναλλακτικής λύσης και αφετέρου κάθε πιθανής υποκατάστατης λύσης ως προς την αιτούμενη σύμβαση προβάλλοντας τα εξής:

i) «Οικονομικοί λόγοι

A. Η επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων είναι μια υπηρεσία υψηλής οικονομικής επικινδυνότητας για την ΥΠΑ, καθώς οι μονάδες έχουν σημαντικό κόστος αγοράς και πιθανά λάθη στην επισκευή τους μπορεί να επιφέρουν μη αναστρέψιμη βλάβη στις ίδιες τις ανταλλακτικές μονάδες ή/και στα συστήματα στα οποία τοποθετούνται. Η ανάθεση της επισκευής στον κατασκευαστή έχει υιοθετηθεί διαχρονικά και αποτελεί τη βέλτιστη οικονομική τακτική, καθώς διατηρεί τον κίνδυνο (risk) στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα, δεδομένου και του οικονομικού μεγέθους των κατασκευαστών. Επιπροσθέτως, στις περιπτώσεις που οι μονάδες είναι επισκευάσιμες, η επισκευή πραγματοποιείται με απόλυτη επιτυχία και στις περιπτώσεις που κρίνονται μη επισκευάσιμες (beyond repair) ή μη επισκευάσιμες με οικονομικούς όρους (beyond economical repair – BER), ο κατασκευαστής τις

αντικαθιστά με νέες (εφόσον υπάρχουν) στο ίδιο κόστος και χωρίς την απαίτηση εκ νέου σύναψης σύμβασης. Η παραπάνω διαδικασία έχει και όφελος χρόνου – turn-around time (TAT) – για την ΥΠΑ, καθώς το σύνολο της διαδικασίας ολοκληρώνεται χωρίς απαίτηση για ενδιάμεση διαχείριση.

B. Η ανάθεση της επισκευής ανταλλακτικών μονάδων στον κατασκευαστή, επιτρέπει τη διατήρηση του ελάχιστου αποθέματος ανταλλακτικών, με οικονομικό όφελος για την ΥΠΑ, καθώς δεν απαιτείται να αναλάβει το κόστος αγοράς και το κόστος αποθήκευσης επιπλέον ανταλλακτικών μονάδων, για να είναι διαθέσιμες σε περιπτώσεις αστοχίας των εν λειτουργία. Σημειώνεται ότι το επιπλέον κόστος προμήθειας θα ήταν άσκοπο, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις, κάποιες μονάδες δε θα χρησιμοποιούνταν κατά τη διάρκεια ζωής των συστημάτων αεροναυτιλίας που συγκροτούν, ενώ κάποιες άλλες μονάδες δε θα επαρκούσαν και θα απαιτούνταν επισκευή ή/και προμήθεια. Άλλωστε είναι αδύνατον εκ των προτέρων να προβλεφθεί η αστοχία των μονάδων (πότε, ποιες, πόσες μονάδες ανά σύστημα) για να γίνει ορθολογική και αποτελεσματική προμήθεια επιπλέον ανταλλακτικών μονάδων. Η επιλογή της ΥΠΑ για την εργοστασιακή συντήρηση από τον κατασκευαστή βασίζεται στην ως άνω ιδιαιτερότητα. Καταδεικνύεται δε από την πρόβλεψη όλων των συμβάσεων προμήθειας συστημάτων για την κάλυψη προμήθειας ανταλλακτικών από τον κατασκευαστή για διάρκεια από 10 έως 15 έτη.

Η υποχρέωση της κατασκευάστριας εταιρείας για την παροχή ανταλλακτικών μονάδων συστημάτων επιτήρησης προβλέπεται και στις δύο σχετικές συμβάσεις που περιλαμβάνει Πίνακας 12 στη στήλη 4 (πρβλ. σελ. 11 της παρούσας). Στη Σύμβαση 30/1995 η σχετική πρόβλεψη στο άρθρο 24, §24.1 [3, p. 54/60], καθορίζει τα 15 έτη ως διάστημα κάλυψης των Συστημάτων με ανταλλακτικά, αναφέροντας τα εξής:

«The Supplier shall furnish to the HCAA new genuine or operationally equivalent and fully compatible spare parts of the procured Systems of every description and level for a time period of 15 years from expiring of the period of good performance guarantee under Article 14 of the Contract.»

καθώς και στο Παράρτημα (Annex) 10 «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης/Technical Support Agreement», στο άρθρο 2, παρ. 2.1 [3, p. 4/22], αναφέροντας τα εξής:

«With this agreement provided for in ART.24 of the Contract 30/95, the Seller undertakes the obligation of selling items and supplying Services according to the ordering procedure defined in Article 3 hereunder, and the prices calculation method defined in Article 9 hereunder for a period of fifteen years, calculated from the dates defined in article 24 of Contract 30/95 .»

Αντίστοιχα στη Σύμβαση 30M/1998, η σχετική πρόβλεψη για τις ανταλλακτικές μονάδες καθορίζει ως διάστημα υποστήριξης με ανταλλακτικά τα 15έτη, όπως μνημονεύεται στο άρθρο 24, στην §24.1 & 24.3 [4, pp. 45-46/50], ως εξής:

«Η ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΡΙΑ υποχρεούται να προμηθεύει στην ΥΠΑ καινούργια αυθεντικά ή λειτουργικώς ισοδύναμα και πλήρως συμβατά ανταλλακτικά των πωλούμενων συστημάτων κάθε είδους και επιπέδου για χρονικό διάστημα 15 ετών από της λήξεως του κατά το άρθρο 14 της σύμβασης αυτής χρονικού διαστήματος εγγυήσεως.»

καθώς και στο Παράρτημα 10 «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης», στο άρθρο 2, παρ. 2.1 [4, ρ. 5/32], αναφέροντας τα εξής:

«Με βάση αυτή τη συμφωνία, που προβλέπεται στο Άρθρο 24 της Σύμβασης 30M/98 η Πωλήτρια αναλαμβάνει την υποχρέωση πώλησης Ειδών και παροχής Υπηρεσιών σύμφωνα με την διαδικασία παραγγελιών, η οποία καθορίζεται παρακάτω στο άρθρο 3 και τον τρόπο υπολογισμού των τιμών, ο οποίος καθορίζεται παρακάτω στο άρθρο 9, για μία περίοδο δεκαπέντε (15) ετών υπολογιζόμενη από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο 24 της Σύμβασης 30M/98.»

Επιπλέον στα Παραρτήματα της «Συμφωνίας Τεχνικής υποστήριξης» των Συμβάσεων προβλέπεται η αποστολή προς επισκευή μονάδων στις εργοστασιακές εγκαταστάσεις του προμηθευτή. Ειδικότερα στην Σύμβαση 30/1995 η σχετική πρόβλεψη υπάρχει στο Annex 10 «Technical Support Agreement/Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης», στο Addendum /προσάρτημα Α, παρ.2 «Repair at the Seller's Premises/Επισκευές στις εγκαταστάσεις της Πωλήτριας», [3, ρ. 21/22], αναφέροντας τα εξής:

«HCAA will dispatch faulty items to the Seller's premises for repair. After repair of said items, the Seller will verify their proper functioning through a quality control, and will put afterwards the items at the disposal of HCAA. Details regarding the repair will be given in the relevant repair request.»

Αντιστοίχως και στην Σύμβαση 30M/98, η σχετική πρόβλεψη υπάρχει στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 10 «Συμφωνία Τεχνικής Υποστήριξης», στο Προσάρτημα Α, παρ.2 «Επισκευές στις εγκαταστάσεις της Πωλήτριας», [4, ρ. 18/21], αναφέροντας τα εξής:

«Η Υ.Π.Α. θα αποστέλλει τα είδη που έχουν υποστεί βλάβη στις εγκαταστάσεις της Πωλήτριας για επισκευή. Μετά την επισκευή των παραπάνω ειδών, η Πωλήτρια θα εξακριβώνει την καλή λειτουργία τους μέσω ενός ποιοτικού ελέγχου και στη συνέχεια θα θέτει τα είδη στη διάθεση της Υ.Π.Α. Λεπτομέρειες όσον αφορά την επισκευή θα δίδονται στη σχετική αίτηση επισκευής.»

Η συστηματική δέσμευση του προμηθευτή/κατασκευαστή, μέσω των τεχνικών προδιαγραφών όλων των διαγωνισμών προμήθειας συστημάτων επιτήρησης, για υποστήριξη με διαθέσιμα ανταλλακτικά, υποδηλώνει την αδυναμία τόσο της εξεύρεσης νέων στην ανοιχτή αγορά, όσο και της εφικτότητας επισκευής τους εκτός του κατασκευαστικού οίκου.

ii) [...]Προσφυγή σε υποκατάστατη λύση και ενέργειες εξεύρεσής της

1. Υποκατάστατη λύση: Εξεύρεση έτερου του κατασκευαστή φορέα για προμήθεια ή/και επισκευή

Η προσφυγή σε υποκατάστατη λύση, δηλαδή η εξεύρεση έτερου του κατασκευαστή φορέα για την επισκευή ανταλλακτικών μονάδων, τεκμαίρεται από τα ανωτέρω στοιχεία ότι θα οδηγούσε σε προμήθεια υλικού με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, σε ασυμβατότητα με τα υφιστάμενα συστήματα και εν κατακλείδι σε τεχνικές δυσχέρειες ως προς τη χρήση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση, δυσανάλογες του όποιου προσδοκώμενου οφέλους.

2. Υποκατάστατη λύση για τις επισκευάσιμες: Προμήθεια νέων ανταλλακτικών μονάδων αντί της επισκευής

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τόσο η επισκευή υφιστάμενων, όσο και η προμήθεια νέων ανταλλακτικών μονάδων, για όλους τους προαναφερθέντες λόγους, μπορεί να πραγματοποιηθεί αποκλειστικά από τον

κατασκευαστή, εξετάστηκε ως υποκατάστατη λύση της επισκευής υφιστάμενων ανταλλακτικών μονάδων, η προμήθεια νέων ανταλλακτικών μονάδων από τον κατασκευαστή. Γι' αυτό το σκοπό η ΥΠΑ ζήτησε από τον κατασκευαστή να παρέχει σε λίστα για κάθε ανταλλακτική μονάδα προς επισκευή τη διαθεσιμότητα νέας μονάδας προς προμήθεια και το κόστος επισκευής και προμήθειας, αντίστοιχα. Λόγω της παλαιότητας των συστημάτων από τα οποία προέρχονται οι ανταλλακτικές μονάδες, έχει σταματήσει η παραγωγή νέων μονάδων και επομένως δεν υπάρχει διαθεσιμότητα για καμία ανταλλακτική μονάδα με συνέπεια το σύνολο αυτών να πρέπει υποχρεωτικά να επισκευαστεί.

3. Υποκατάστατη λύση για τις μη επισκευάσιμες: Επισκευή αντί της προμήθειας νέων ανταλλακτικών μονάδων

Δεν υφίσταται αυτή η περίπτωση δεδομένου ότι το σύνολο των ανταλλακτικών δεν δύναται να αντικατασταθεί με νέα ή μη μόνο να επισκευασθεί, όπως προκύπτει από τον σχετικό πίνακα της προσφοράς της εταιρείας Leonardo, όπου κανένα ανταλλακτικό δεν χαρακτηρίζεται ως "NOT REPAIRABLE". Επομένως, η επισκευή αποτελεί εν τοις πράγμασι τη μόνη εφικτή υποκατάστατη λύση για τις εν λόγω ανταλλακτικές μονάδες.

4. Υποκατάστατη λύση: Αντικατάσταση συστημάτων αντί της επισκευής/προμήθειας ανταλλακτικών μονάδων

Η μόνη υπαρκτή υποκατάστατη λύση θα ήταν η αντικατάσταση ολόκληρου του συστήματος επιτήρησης αντίστοιχα με νέο. Η ΥΠΑ όταν διαπιστώσει ότι η αξιοπιστία των συστημάτων φθίνει και ότι οι κατασκευαστές δεν υποστηρίζουν με ανταλλακτικές μονάδες τα συστήματα επιτήρησης, που είναι εγκατεστημένα και λειτουργούν, προβαίνει σε προμήθεια νέων συστημάτων. Προς τούτο και ειδικότερα προς τεκμηρίωση της απαίτησης, παρακολουθείται και ο σχετικός δείκτης Replacement Asset Value (RAV) που δείχνει το κόστος αντικατάστασης ενός συστήματος με ένα πλήρες ισοδύναμο σε λειτουργία και επιχειρησιακή χρήση. Ενδεικτικά, το εν λόγω κόστος για την αντικατάσταση ενός συστήματος επιτήρησης με νέο σύστημα Επιτήρησης Διαδρομής (En Route Radar) Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S είναι 1.500.000 €, μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ. Σημειώνεται ωστόσο ότι οι ανταλλακτικές μονάδες που επισκευάζονται δεν προέρχονται ούτε προορίζονται για προς αντικατάσταση συστήματα επιτήρησης.

Το κόστος επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων αποτελεί ελάχιστο ποσοστό της αξίας των εν λειτουργία συστημάτων επιτήρησης και του δείκτη RAV. Συγκεκριμένα, το κόστος επισκευής ανέρχεται για τα συστήματα επιτήρησης Leonardo σε 436,150.00€, ενώ το κόστος προμήθειας νέων συστημάτων για αντικατάσταση αυτών από τα οποία προέρχονται οι ανταλλακτικές μονάδες ανέρχεται σε 10,500,000.00€ δηλαδή 4.15% του κόστους αντικατάστασης.

Επομένως, η αντικατάστασή τους αποτελεί οικονομικά μη συμφέρουσα λύση. Επισημαίνεται δε, ότι ακόμη και στην περίπτωση που η Υπηρεσία αποφάσιζε και μπορούσε να καλύψει τη δαπάνη για να προβεί στην προμήθεια περισσότερων νέων συστημάτων επιτήρησης ώστε να καλύψει τις απαιτήσεις που δημιουργούνται από τις βλάβες μονάδων, θα έπρεπε να διασφαλιστεί η επιχειρησιακή λειτουργία των υφιστάμενων συστημάτων επιτήρησης τουλάχιστον μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας μετάπτωσης (transition phase) στα νέα συστήματα και την επιχειρησιακή εκμετάλλευση αυτών (διάστημα το οποίο μπορεί να κυμαίνεται από τρία έως πέντε έτη).

20.2 Με βάση τα ανωτέρω συνάγεται ότι, κατά την τεχνική κρίση της Υ.Π.Α., η εταιρεία LEONARDO S.p.A. που είναι ο κατασκευαστής των αντίστοιχων συστημάτων επιτήρησης, ως κατασκευαστής και μοναδικός προμηθευτής των αιτούμενων ανταλλακτικών και των σχετικών με αυτά παρεχόμενων υπηρεσιών, είναι τεχνικά ικανή να παρέχει τις αιτούμενες υπηρεσίες αποτελεσματικά, αλλά και μοναδική έναντι οιασδήποτε άλλου οικονομικού φορέα που παρέχει τις αντίστοιχες υπηρεσίες. Επιπρόσθετα, η Υ.Π.Α. υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται ισοδύναμη εναλλακτική λύση κι ότι τυχόν υποκατάστατη λύση θα ήταν τεchnικοοικονομικά απρόσφορη κατά τα προαναφερόμενα στην προσκομιζόμενη, από την αναθέτουσα αρχή, σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση.

Στο υπό εξέταση αίτημά της η αναθέτουσα αρχή επικαλείται την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης στο συγκεκριμένο οικονομικό φορέα (LEONARDO S.p.A.) προβάλλοντας ως τεχνικούς λόγους, ουσιαστικά, τόσο τον τεχνικά ιδιόμορφο χαρακτήρα της σύμβασης, όσο και τους κανονιστικούς περιορισμούς αναφορικά με την πιστοποίηση ορθής επισκευής μόνο από τον κατασκευαστή των αντίστοιχων συστημάτων και συνοψίζονται σε τέσσερις (4) κυρίως παραμέτρους:

1. Η αδυναμία υποβολής και διατήρησης Δηλωτικού Συμμόρφωσης ή Δηλωτικού Καταλληλότητας προς Χρήση, προκειμένου να δηλωθεί συμμόρφωση προς τις βασικές ή τις ειδικά προβλεπόμενες απαιτήσεις, τους κανόνες εφαρμογής ή προς τις κοινοτικές προδιαγραφές από έτερο φορέα πλην του κατασκευαστή, το οποίο αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για τη λειτουργία και επιχειρησιακή εκμετάλλευση από την πολιτική αεροπορία των Συστημάτων Αεροναυτιλίας και η οποία προϋποθέτει την εξασφάλιση της Διαλειτουργικότητάς τους που ελέγχει και εγκρίνει η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας (ΕΕΑΑ) είναι η αρμόδια Ανεξάρτητη Αρχή για την πιστοποίηση των υπηρεσιών Αεροναυτιλίας που παρέχονται από την ΥΠΑ/Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΓΔΦΠΑΝ) εντός του ελληνικού FIR/UIR. (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 20.1.Ι).

2. Η αδυναμία επιβεβαίωσης της επισκευής των ανταλλακτικών μονάδων πέραν της διαδικασίας όπου μόνο ανταλλακτικές βαθμίδες που έχουν επισκευαστεί από προσωπικό της Υπηρεσίας ή έχουν επισκευαστεί/ αντικατασταθεί από τον κατασκευαστή και διαθέτουν τα σχετικά πιστοποιητικά, τοποθετούνται και μπορούν να ελεγχθούν στο σύστημα αναφοράς (reference system) καθώς η τοποθέτηση μη πιστοποιημένων από τον κατασκευαστή μονάδων στο σύστημα αναφοράς, θα μπορούσε να επιφέρει βλάβη σε αυτό, με σημαντικές οικονομικές και επιχειρησιακές συνέπειες, και για το λόγο αυτό η εσωτερική διαδικασία ελέγχου αποκλείει ρητά τη δοκιμή τους στο ως άνω σύστημα (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 20.1.ΙΙ.Ι.Β).

3. Η αδυναμία εκπόνησης τεχνικής έκθεσης Διαθεσιμότητας και Αξιοπιστίας η οποία δομείται με βάση τα στοιχεία unit failure rates, τα οποία ισχύουν για τις ανταλλακτικές μονάδες του συστήματος, μόνον εφόσον το συνολικό σύστημα συντηρείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και μόνον για τις ανταλλακτικές μονάδες που κατασκευάζονται και επισκευάζονται από τον κατασκευαστή δεδομένου ότι η κάλυψη των δεικτών που επιβεβαιώνουν την τεχνική καταλληλότητα των ανταλλακτικών μονάδων νέων ή επισκευασμένων, είναι εφικτή και αποδεκτή μόνον από τον κατασκευαστή (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 20.1.ΙΙ.Ι.Γ).

4. Η αδυναμία δέσμευσης εξασφάλισης της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο διεπαφής (interface) από έτερο φορέα πλην της κατασκευάστριας/προμηθεύτριας εταιρείας η οποία έχει την ευθύνη της

συνεργασίας των συστημάτων επιτήρησης με άλλα συστήματα επεξεργασίας δεδομένων (βλ. ανωτέρω υπό παρ. 20.1.11.Δ).

20.3 Σε ό,τι αφορά στη συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 32, παρ. 2 περίπτ. (β) υποπερίπτ. (γγ) για την περίπτωση της αιτούμενης σύμβασης με την εταιρεία LEONARDO S.p.A., επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Η διάταξη του άρθρου άρθρου 32, παρ. 2 περιπτ. (β) υποπεριπτ. (γγ) επιτρέπει στις αναθέτουσες αρχές να προσφεύγουν στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, όταν για λόγους σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, και μόνο στην περίπτωση που δεν υπάρχει εύλογη εναλλακτική λύση ή υποκατάστατο, καθίσταται αναγκαίο να ανατεθεί σύμβαση σε συγκεκριμένο οικονομικό φορέα.

Περαιτέρω, στην περίπτωση αυτή, γίνεται δεκτό από τη νομολογία ότι ο εν λόγω οικονομικός φορέας δεν αρκεί να είναι απλώς ικανός να παρέχει με τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικά συμφέροντα τρόπο τις υπηρεσίες που πρόκειται να του ανατεθούν, αλλά να είναι και ο μοναδικός, έναντι οιοδήποτε άλλου φορέα που παρέχει δυνητικά ανάλογες υπηρεσίες (ΔΕΚ C-199/85 Επιτροπή κατά Ιταλίας, ΔΕΚ C-296/92, Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, ΔΕΚ C-57/94 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας).

Επιπροσθέτως, η προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, λόγω των οποίων δικαιολογείται η προσφυγή στην όλως εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, αφορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες για λόγους νομικούς, μπορεί να ανατεθεί η σύμβαση σε έναν και μόνο οικονομικό φορέα, όπως είναι η περίπτωση προστασίας του αντικειμένου της προς ανάθεση σύμβασης από δικαιώματα πνευματικής ή βιομηχανικής ιδιοκτησίας, ως είναι και τα δικαιώματα ευρεσιτεχνίας, ακόμη και τα μη κατοχυρωμένα (ΔΕΕ C-199/85, σκέψη 14, C-57/94 σκέψη 23, ΕΣ Τμ. VI 2055/2010).

Επισημαίνεται επιπλέον ότι, δεν αρκεί, για τη θεμελίωση της ύπαρξης αποκλειστικών δικαιωμάτων, τα προς ανάθεση αγαθά ή υπηρεσίες να προστατεύονται από δικαιώματα πνευματικής ή βιομηχανικής ιδιοκτησίας, αλλά απαιτείται επιπλέον να κατασκευάζει/παρασκευάζει/παρέχει τα εν λόγω αγαθά ή υπηρεσίες μόνο ο οικονομικός φορέας στον οποίο πρόκειται να ανατεθεί η σύμβαση, απουσία άλλων ανταγωνιστών, ήτοι φορέων οι οποίοι παρέχουν ισοδύναμα ή παρόμοια αγαθά ή υπηρεσίες (ΔΕΕ C-328/92, σκέψη 17, ΕΣ Τμ. VI 86, 176, 177/2009, 50, 205/2010).

Επιπλέον, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 50 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, "*Η αποκλειστικότητα μπορεί να οφείλεται και σε άλλους λόγους, όμως μόνο καταστάσεις αντικειμενικής αποκλειστικότητας μπορούν να δικαιολογήσουν τη χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση, εφόσον η κατάσταση της αποκλειστικότητας δεν δημιουργήθηκε από την ίδια την αναθέτουσα αρχή με στόχο τη μελλοντική διαδικασία προμήθειας. Οι αναθέτουσες αρχές που επικαλούνται αυτή την εξαίρεση θα πρέπει να αιτιολογούν γιατί δεν υπάρχουν εύλογες εναλλακτικές ή υποκατάστατα, όπως η χρήση εναλλακτικών διαύλων διανομής ακόμα και εκτός του κράτους μέλους της αναθέτουσας αρχής ή να εξετάζουν παρεμφερή από άποψη λειτουργίας έργα, αγαθά και υπηρεσίες.[...]*". (πρβλ. ΔΕΚ 199/85 Επιτροπή κατά Ιταλίας, ΔΕΚ 296/92 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, ΔΕΚ 57/94 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας).

Συνεπώς, εφόσον συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις, η αναθέτουσα αρχή δύναται νομίμως να προβεί, κατόπιν διαπραγμάτευσης, σε ανάθεση σύμβασης για λόγους προστασίας δικαιωμάτων αποκλειστικότητας, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, έχοντας όμως σταθμίσει όλες τις οικονομοτεχνικές παραμέτρους, οι οποίες καθιστούν συμφερότερη την προσφυγή στην εν λόγω όλως εξαιρετική διαδικασία, με πλήρη και ειδική αιτιολογία που πρέπει να προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, για τους λόγους που επέβαλαν την απόφαση αυτή, διαφορετικά η διαδικασία αυτή δεν είναι νόμιμη (ΕΣ Πράξεις Τμ. VI 61/2004, 186, 187, 188, 189, 190, 191/2006, 263/2007, 77, 156/2008, 3334/2009).

Εν προκειμένω, οι κανονιστικοί και συμβατικοί λόγοι που προβάλλει η Υ.Π.Α. για να τεκμηριώσει το αίτημά της και την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης, στην εταιρεία LEONARDO S.p.A. που είναι ο κατασκευαστής των αντίστοιχων συστημάτων επιτήρησης, οι οποίοι είναι σχετικοί με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, όπως αυτοί προκύπτουν από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης και όπως αναφέρονται στην υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση της Υ.Π.Α. είναι οι ακόλουθοι:

«Α. Οι κατασκευαστές Συστημάτων Αεροναυτιλίας, κατ' εφαρμογή του ΕΚ 552/2004, εκδίδουν πιστοποιητικό "Declaration of Conformity" (DoC) ή "Declaration of Suitability for Use" (DSU) για κάθε τύπο συστήματος αεροναυτιλίας που κατασκευάζουν. Στο εν λόγω πιστοποιητικό ο κατασκευαστής δηλώνει συμμόρφωση ως προς τον ΕΚ 552/2004 για το σύστημά του που αποτελείται από συστατικά μέρη (υποσυστήματα και ανταλλακτικές βαθμίδες), τα οποία ταυτοποιούνται και περιγράφονται στα τεχνικά εγχειρίδια λειτουργίας και συντήρησης του συμμορφούμενου συστήματος.

Με βάση τα ανωτέρω τεκμαίρεται ότι η συγκρότηση του κάθε συστήματος με ανταλλακτικές βαθμίδες με τον ίδιο χαρακτηριστικό αριθμό είδους (part number) είναι προϋπόθεση για τη διατήρηση σε ισχύ του πιστοποιητικού DoC ή DSU, αντίστοιχα. Κατ' επέκταση η συγκρότηση κάθε συστήματος με ανταλλακτικές μονάδες που θα φέρουν τους ίδιους αριθμούς είδους, αποτελεί προϋπόθεση για τη διαμόρφωση του φακέλου Declaration of Verification (DoV) του συστήματος, ο οποίος υποχρεωτικά περιλαμβάνει τα πιστοποιητικά DoC ή DSU του κατασκευαστή και τον οποίο βάσει κανονιστικής απαίτησης εκδίδει η ΓΔΦΠΥΑΝ και εγκρίνει η ΕΕΑΑ. Σε περιπτώσεις που κατά την επισκευή κριθεί ότι η μονάδα δεν επιδέχεται επισκευή (beyond repair) και χρήζει αντικατάστασης, την απαίτηση μπορεί να καλύψει μόνο ο κατασκευαστής, καθώς η υποχρέωση διατήρησης του DSU αποκλείει τη χρήση ανταλλακτικών μονάδων από έτερο φορέα, ακόμη κι εάν υπήρχε η δυνατότητα να εξασφαλιστεί τεχνικά ισοδύναμη λύση.

Σημειώνεται ότι παρά το γεγονός ότι η προμήθεια των συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, από τα οποία προέρχονται οι προς επισκευή ανταλλακτικές βαθμίδες, έχει προηγηθεί χρονικά της εφαρμογής του ΕΚ 552/2004, και επομένως τα συστήματα δεν έχουν εγγενή χαρακτηριστικά σχεδίασης με βάση τις διατάξεις του, εν τούτοις υπάγονται σε αυτές και οφείλουν να συμμορφώνονται πλήρως με τον κανονισμό.

***Β.** Πέραν των τεχνικών θεμάτων που αφορούν στο λογισμικό και περιγράφονται στην ακόλουθη ενότητα, το λογισμικό (software / firmware¹⁰) των συστημάτων προστατεύεται από δικαιώματα*

¹⁰ Υλικό λογισμικό (firmware) είναι το λογισμικό (software), το οποίο είναι ενσωματωμένο σε ένα εξάρτημα ή τμήμα του υλικού (hard-

πνευματικής ιδιοκτησίας (proprietary software) και διαθέτει εγγύηση της κατασκευάστριας εταιρείας. Η εγγύηση καταπίπτει όταν πραγματοποιούνται τροποποιήσεις στο λογισμικό από τον πελάτη ή από τρίτα μέρη. Ειδικότερα στην Σύμβαση 30/1995 σύμφωνα με το άρθρο 14 αυτής “GUARANTEE OF GOOD PERFORMANCE”, §14.2 & 14.8, προβλέπεται ότι:

“14.2 The Supplier’s or its subcontractors’ s good performance guarantee shall cover the equipment and materials, the parts, the components or software, unless such have not been modified by the HCAA personnel without the prior written approval by the Supplier, and provided that the same are maintained and used in accordance with the Technical part of the Contract and with the relevant instructions.14.8 Following the expire of the aforesaid time period of Guarantee, the Supplier will not incur in any liability inasmuch as any damage is concerned, which was caused directly or indirectly to the HCAA or to third parties, due to the defective operation of any of the Systems under procurement.”

Αντιστοίχως και στην Σύμβαση 30M/1998, σύμφωνα με το άρθρο 14 αυτής “ΕΓΓΥΗΣΗ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ”, §14.2 & 14.8, προβλέπεται ότι:

“14.2 Η εγγύηση αυτή της ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΡΙΑΣ καλύπτει συσκευές και υλικά, τα μέρη, συστατικά ή στοιχεία ή λογισμικό (SOFTWARE) τόσο του ίδιου του κατασκευαστού όσο και των υποκατασκευαστών που συμμετείχαν στην εκτέλεση της σύμβασης τα οποία δεν θα έχουν υποστεί τροποποιήσεις από την Υ.Π.Α., εκτός αν έχει δοθεί σχετική έγγραφη έγκριση της ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΡΙΑΣ και τα οποία συντηρούνται και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις κατά περίπτωση προδιαγραφές και οδηγίες από προσωπικό της Υ.Π.Α. 14.8 Μετά τη λήξη του ανωτέρω χρονικού διαστήματος εγγύησης η ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΡΙΑ δεν θα υπέχει ευθύνη για οποιαδήποτε ζημιά αμέσως ή εμμέσως προκαλούμενη στην Υ.Π.Α. ή σε τρίτα πρόσωπα από κακή λειτουργία κάποιου από τα πωλούμενα συστήματα.”

Γ. Μεταξύ των όρων των Συμβάσεων 30/95 & 30M/98 της Leonardo περιγράφονται τα πνευματικά δικαιώματα (intellectual and/or industrial property rights) που αφορούν τόσο στα συστήματα/συσκευές, όσο και στο λογισμικό (software/firmware) και επισημαίνεται ότι τα αποκλειστικά δικαιώματα ανήκουν στον κατασκευαστή. Η χρήση του λογισμικού επιτρέπεται στον πελάτη (ΥΠΑ) αποκλειστικά για να λειτουργήσει το σύστημα που έχει προμηθευτεί από τη Leonardo, χωρίς ωστόσο να μεταβιβάζονται τα αποκλειστικά δικαιώματα και με ρητή πρόβλεψη για την απαγόρευση επεμβάσεων (τροποποιήσεων, μεταφράσεων, προσαρμογών κλπ) επί του λογισμικού και διάθεσής του σε τρίτα μέρη (πώληση ή διανομή). Συγκεκριμένα στην Σύμβαση 30/1995, §15.3 αναφέρεται ότι:

“The ideas, technical concepts, engineering, know-how or techniques developed during the course of the Contract by the Supplier’s personnel, shall remain the Supplier’s exclusive property. The same, when jointly developed by the Supplier’s and the HCAA’s personnel, can be used by either Party for its own purpose.”

Αντιστοίχως και στην Σύμβαση 30M/1998 [4], σύμφωνα με το άρθρο 15 αυτής “ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΥΡΕΣΙΤΕΧΝΙΑΣ ΚΛΠ”, §15.2 προβλέπεται ότι:

“Οι ιδέες, οι τεχνικές συλλήψεις, η τεχνογνωσία (KNOW-HOW) τεχνικής ή οι τεχνικές που θα δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια της σύμβασης από το προσωπικό της ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΡΙΑΣ θα αποτελούν αποκλειστική της ιδιοκτησία. Οι ίδιες ιδέες, τεχνικές συλλήψεις, τεχνογνωσία ή τεχνικές που θα δημιουργηθούν από το προσωπικό της ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΡΙΑΣ από κοινού με το προσωπικό της Υ.Π.Α. θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από κάθε συμβαλλόμενο μέρος για τους σκοπούς του.”»

ware) και συνήθως δε διαθέτει διεπαφή (interface) με το χρήστη, αλλά αποτελεί διεπαφή του υλικού με το λογισμικό.

Περαιτέρω, η αναθέτουσα αρχή επιχειρεί με την υποβληθείσα σχετική εισηγητική τεχνική έκθεση να αναδείξει στους λόγους σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων ως προς την αιτούμενη σύμβαση την αδυναμία πρόσβασής της στον πηγαίο κώδικα των ανταλλακτικών μονάδων που συγκροτούν τα συστήματα πλοήγησης και επιτήρησης, προβάλλοντας τα εξής:

«Α. Οι ανταλλακτικές μονάδες που συγκροτούν τα συστήματα πλοήγησης και επιτήρησης, κατά κανόνα διαθέτουν ενσωματωμένο λογισμικό (firmware), το οποίο καθορίζει τις λειτουργίες τους, και άνευ του οποίου δεν λειτουργούν ή λειτουργούν εκτός προδιαγραφών και ανοχών. Ακόμη και στις περιπτώσεις που οι μονάδες δεν φέρουν οι ίδιες ενσωματωμένο λογισμικό, ελέγχονται από το λογισμικό του συστήματος, το οποίο επιβεβαιώνει διαρκώς σε πραγματικό χρόνο την ομαλή λειτουργία τους. Η παρέμβαση ή/και διαχείριση του εν λόγω λογισμικού έχει ως προϋπόθεση την απόκτηση του πηγαιού κώδικα, τον οποίο η Υπηρεσία δεν έχει προμηθευτεί για κανένα εκ των συστημάτων επιτήρησης, όπως προκύπτει και από τις συμβάσεις προμήθειας. Η επισκευή μονάδων προϋποθέτει την κάλυψη του ζητήματος του λογισμικού (software/firmware), τον πηγαιό κώδικα του οποίου διαθέτει μόνο ο κατασκευαστής, και τον οποίο προστατεύει ως πνευματική του ιδιοκτησία, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενη ενότητα.[...]».

Με βάση τα ανωτέρω συνάγεται ότι, κατά την τεχνική κρίση της Υ.Π.Α., στο υπό εξέταση αίτημά της η αναθέτουσα αρχή επικαλείται την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης στο συγκεκριμένο οικονομικό φορέα (LEONARDO S.p.A) προβάλλοντας ως τεχνικούς λόγους, ουσιαστικά, τόσο τον τεχνικά ιδιόμορφο χαρακτήρα της σύμβασης, όσο και τους κανονιστικούς περιορισμούς αναφορικά με την πιστοποίηση ορθής επισκευής μόνο από τον κατασκευαστή των αντίστοιχων συστημάτων, που ρητά αναφέρονται στη συγκεκριμένη εισηγητική έκθεση και συνοψίζονται σε τέσσερις (4) κυρίως παραμέτρους:

- 1.** Η αδυναμία επέμβασης από έτερο φορέα σε λογισμικό (software/firmware) που είναι αποκλειστική πνευματική ιδιοκτησία του κατασκευαστή.
- 2.** Η αδυναμία διατήρησης του πιστοποιητικού DoC εν ισχύ, το οποίο αποτελεί απαραίτητο στοιχείο του φακέλου DoV που ελέγχει και εγκρίνει η ΕΕΑΑ, εάν επέμβει έτερος φορέας στα συστατικά (ανταλλακτικές μονάδες) συγκρότησης του συστήματος πλοήγησης ή επιτήρησης αντίστοιχα.
- 3.** Η αδυναμία πιστοποίησης της ορθής επισκευής (παραλαβή υπηρεσιών διορθωτικής συντήρησης) ανταλλακτικών μονάδων που δε διαθέτουν πιστοποιητικό ελέγχου ποιότητας κατασκευαστή, στα συστήματα αναφοράς (reference chains) που διαθέτει η ΥΠΑ, χωρίς τη διακινδύνευση της λειτουργίας τους και
- 4.** Η διακινδύνευση της επιχειρησιακής αξιοπιστίας των συστημάτων πλοήγησης και επιτήρησης, για τα οποία προορίζονται οι επισκευασμένες πλακέτες από έτερο φορέα πλην του κατασκευαστή.»

Συνεπώς, σύμφωνα με τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα διαφαίνεται ότι, η εταιρεία, αρχικός αντισυμβαλλόμενος της ΥΠΑ, LEONARDO S.p.A., έχει παρακρατήσει τα δικαιώματα κυριότητας επί των εφαρμογών για τις οποίες παρέχει, στο πλαίσιο της υπογραφείσας σύμβασης, τις άδειες χρήσης, οι οποίες αποτελούν το κύριο αντικείμενο της σύμβασης που προτίθεται να αναθέσει η ΥΠΑ, οι δε εν λόγω άδειες υπόκεινται περαιτέρω, σε προστασία δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Τέλος σε ότι αφορά τη διερεύνηση εν προκειμένω υποκατάστατης λύσης δεν διαφαίνεται ότι υφίστανται άλλοι ανταγωνιστές, ήτοι φορείς οι οποίοι παρέχουν ισοδύναμες ή παρόμοιες υπηρεσίες δεδομένου ότι όπως ρητά αναφέρεται από την αναθέτουσα αρχή στη σχετική εισηγητική τεχνική της έκθεση «*Η προσφυγή σε υποκατάστατη λύση, δηλαδή η εξεύρεση έτερου του κατασκευαστή φορέα για την επισκευή ανταλλακτικών μονάδων, τεκμαίρεται από τα ανωτέρω στοιχεία ότι θα οδηγούσε σε προμήθεια υλικού με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, σε ασυμβατότητα με τα υφιστάμενα συστήματα και εν κατακλείδι σε τεχνικές δυσχέρειες ως προς τη χρήση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση, δυσανάλογες του όποιου προσδοκώμενου οφέλους.*»

21. Κατόπιν των ανωτέρω, από την υπαγωγή των πραγματικών περιστατικών στις προαναφερόμενες διατάξεις, διαπιστώνεται ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους) και υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του ν. 4412/2016 για την παροχή σύμφωνης γνώμης για την ζητούμενη προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης.

IV. Συμπέρασμα

22. Ενόψει όλων των προεκτεθέντων, με βάση το διδόμενο πραγματικό και από την υπαγωγή αυτού στις προαναφερόμενες και ερμηνευόμενες διατάξεις, επί του τεθέντος ερωτήματος, η Αρχή **ομοφώνως** αποφασίζει:

Την αποδοχή του αιτήματος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών **και την παροχή σύμφωνης γνώμης** σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παρ. γ' περ. δδ' του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, για τη διενέργεια διαδικασίας με διαπραγμάτευση, για: **α)** τη σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία SSA ΑΕ, με αντικείμενο την επισκευή/αντικατάσταση των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Αεροναυτιλίας (Πλοήγησης και Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 1.033.151,96€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. και **β)** τη σύναψη δημόσιας σύμβασης με την εταιρεία LEONARDO S.p.A., με αντικείμενο την επισκευή των ανταλλακτικών μονάδων Συστημάτων Αεροναυτιλίας (Επιτήρησης) προϋπολογιζόμενης δαπάνης 444.920,00€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους) και υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του ν. 4412/2016, λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσόμενων υπό του νόμου προϋποθέσεων.

Αθήνα, 20 Μαρτίου 2018

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Πρόεδρος

Γεώργιος Καταπόδης