



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

ΓΝΩΜΗ

Δ 88/2019

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

Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα, την 8^η Αυγούστου του έτους δύο χιλιάδες δέκα εννέα (2019) ημέρα Πέμπτη και ώρα 09.30 π.μ. και επί της οδού Κεφαλληνίας 45, 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 :** Δημήτριος Λουρίκας (μέσω Τηλεδιάσκεψης)
Δημήτριος Σταθακόπουλος
Μαρία Στυλιανίδη

Γραμματέας: Ελένη Βαφειάδου Π.Ε. Διοικητικού - Οικονομικού

Εισηγητής: Γεώργιος Ταρασίδης, Μηχανικός/Νομικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.
(Αυτοτελές Γραφείο Θεσσαλονίκης)

Έκθεση Εισηγητή: Η με αριθ. πρωτ. 4253 /07.08.2019 έκθεση εισηγητή

Κατά τη διάρκεια της Συνεδρίασης παρέστη ο εισηγητής κ. Γ.Ταρασίδης (μέσω τηλεδιάσκεψης), ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Ελέγχου κ. Ε. Καραμανλής, η Προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης κ. Αικ. Θεοδωροπούλου καθώς και εκπρόσωποι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) οι οποίοι αποδεσμεύτηκαν πριν την έναρξη της διαδικασίας της ψηφοφορίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής και τη λήψη της απόφασης.

Ερώτημα: Το αρ. πρωτ. 9534/6765/10-05-2017 (αρ. πρωτ. εισερχ. 3069/10-05-2017) αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μετά του συνημμένου σε αυτό φακέλου όπως συμπληρώθηκε με τα έγγραφα, τα οποία παρελήφθησαν από την Αρχή την 19.07.2019 (αριθ. πρωτ. εισερχομένου της Αρχής 3923/19.07.2019)

Θέμα: Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του Ν. 4013/2011 και 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, για τη σύναψη σύμβασης με αντικείμενο την Αναβάθμιση του Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X της Μονάδας Πτητικών Μέσων της ΥΠΑ, από τον κατασκευαστικό οίκο, δηλαδή από την εταιρεία Aerodata AG, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 581.325,00€ άνευ κρατήσεων και απαλλασσόμενης Φ.Π.Α. και 582.168,15€ μετά κρατήσεων.

1. Με το αρ. πρωτ. 9534/6765/10-05-2017 (αρ. πρωτ. εισερχ. 3069/10-05-2017) αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών μετά του συνημμένου σε αυτό φακέλου όπως συμπληρώθηκε με τα έγγραφα, τα οποία παρελήφθησαν από την Αρχή την 19.07.2019 (αριθ. πρωτ. εισερχομένου της Αρχής 3923/19.07.2019), ο ως άνω φορέας 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 χωρίς δημοσίευση προκήρυξης 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 τη σύναψη σύμβασης με αντικείμενο την Αναβάθμιση του Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X της Μονάδας Πτητικών Μέσων της ΥΠΑ, από τον κατασκευαστικό οίκο, δηλαδή από την εταιρεία Aerodata AG, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 581.325,00€ άνευ κρατήσεων και απαλλασσόμενης Φ.Π.Α. και 582.168,15€ μετά κρατήσεων. Η αιτούμενη ανάθεση σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο συνημμένο σχέδιο απόφασης και τα έγγραφα που προσκομίστηκαν από την αιτούσα αναθέτουσα αρχή αφορά την αναβάθμιση του Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X της ΥΠΑ και σύμφωνα με το υποβληθέν αίτημα περιλαμβάνονται στον κάτωθι πίνακα:

Πίνακας 1. Πίνακας κόστους υπηρεσιών αναβάθμισης/πιστοποίησης του ΣΑΕ του αεροσκάφους και εκπαίδευσης του προσωπικού υποστήριξης/συντήρησης

α/α	Κατηγορίες υπηρεσιών (αναβάθμισης, εκπαίδευσης & πιστοποίησης)	Παρατηρήσεις & στοιχεία επί των παραδοτέων των υπηρεσιών	Κόστος (€)		Σύνολο (€)
			Software	Hardware	
1	RNAV capability	SW Upgrade	98.780,00	-	98.780,00
2	SBAS capability	SW Upgrade Wiring Modification SBAS as position reference SBAS Monitoring Software	74.565,00	13.860,00	88.425,00
3	GBAS capability	SW Upgrade Wiring Modification Installation of GBAS Tray GBAS Receiver GBAS RF splitter	115.975,00	141.645,00	310.025,00

		GBAS Signal Generator	-	52.405,00	
4	Training Course	40 hours at HCAA facilities in Athens, Greece	21.315,00		21.315,00
5	Certification	Service Bulletin Documentation Update	62.780,00		62.780,00
Γενικό Σύνολο (χωρίς ΦΠΑ)					581.325,00€
Κρατήσεις ΕΑΑΔΗΣΥ (0,06216%)					361,35€
Κρατήσεις Δημοσίου (0,02072%)					120,45€
Κρατήσεις Α.Ε.Π.Π. (0,06216%)					361,35€
Γενικό Σύνολο (με κρατήσεις)					582.168,15€
Γενικό Σύνολο (συμπεριλαμβανομένων έκτακτων απρόβλεπτων δαπανών)					585.000,00€

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο συνημμένο σχέδιο απόφασης και τα έγγραφα που προσκομίστηκαν από την αιτούσα αναθέτουσα αρχή «τα αντικείμενα της υπό διαπραγμάτευση σύμβασης υπάγονται σε κωδικό CVP 50210000-0 (Υπηρεσίες επισκευής, συντήρησης και συναφείς υπηρεσίες σε αεροσκάφη και λοιπό εξοπλισμό - *Repair, maintenance and associated services related to aircraft and other equipment*). Τα στοιχεία κόστους της προσφοράς της κατασκευάστριας εταιρείας του ΣΑΕ, η οποία συντάχθηκε μετά από αίτημα της ΥΠΑ για τεχνοοικονομική προσφορά αναβάθμισης του εξοπλισμού με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που θα ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις ΑΑΕ.»

Περαιτέρω η αναθέτουσα αρχή αναφέρει ότι:

«Η σύμβαση συνολικής εκτιμώμενης αξίας 581.325,00€, άνευ κρατήσεων και απαλλασσόμενη Φ.Π.Α.¹ (582.168,15€ μετά κρατήσεων) έχει μικτό χαρακτήρα, αφού στο αντικείμενό της περιλαμβάνονται:

α) η παροχή υπηρεσιών αναβάθμισης εξοπλισμού και λογισμικού για RNAV, SBAS και GBAS (είδη 1-3 / Πίνακας 1) και η παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης και πιστοποίησης (είδη 4 και 5/ Πίνακας 1) εκτιμώμενης αξίας €373.415,00€, χωρίς ΦΠΑ, καθώς και

β) η προμήθεια του υλικού (*hardware*) που σχετίζεται με την αναβάθμιση των πραγματοποιούμενων ΑΑΕ και τη βαθμονόμηση για τη διενέργειά τους, συνολικής εκτιμώμενης αξίας 207.910,00€ χωρίς ΦΠΑ.[...]

¹ Η σύμβαση εξαιρείται της καταβολής ΦΠΑ, καθώς εμπίπτει στην περίπτωση β', της παραγράφου 1, του άρθρου 27 "Ειδικές Απαλλαγές" του ν.2859/2000 που προβλέπει ότι:

Απαλλάσσονται από το φόρο:

β) η παράδοση και η εισαγωγή αεροσκαφών που προορίζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις και το Δημόσιο γενικά ή για εκμετάλλευση από αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες εκτελούν κυρίως διεθνείς μεταφορές με κόμιστρο ή που προορίζονται για διάλυση, καθώς και αντικειμένων και υλικών εφόσον προορίζονται να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε αυτά.

I. 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 Αναφορικά με το Ιστορικό της Μονάδας Πτητικών Μέσων (ΜΠΜ) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και των πτητικών μέσων καθώς και για το αεροσκάφος Cessna 750 Citation X, στην υποβληθείσα σχετική Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019) καθώς και στα συνυποβληθέντα έγγραφα αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Η Μονάδα Πτητικών Μέσων (ΜΠΜ) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) αποτελεί τον εθνικό φορέα ελέγχου πιστοποίησης των συστημάτων αεροναυτιλίας της Γενικής Διεύθυνσης Παρόχου Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΓΔΦΠΥΑΝ) της ΥΠΑ, της Πολεμικής Αεροπορίας (ΠΑ) και της Κύπρου. Η ΜΠΜ στελεχώνεται με εκπαιδευμένους και πιστοποιημένους επιθεωρητές, οι οποίοι επιχειρούν με ειδικά εξοπλισμένα πτητικά μέσα (αεροσκάφη), για τη διενέργεια των «Από Αέρα Ελέγχων» (ΑΑΕ) των συστημάτων αεροναυτιλίας.

Η διαθεσιμότητα των πτητικών μέσων αποτελεί αναγκαία και κρίσιμη προϋπόθεση για την εκτέλεση του έργου της ΜΠΜ και επομένως η ΥΠΑ δρομολόγησε από το 2000 τις διαδικασίες για την προμήθεια νέου αεροσκάφους, προκειμένου να καλύψει τις αυξανόμενες απαιτήσεις για ΑΑΕ συστημάτων αεροναυτιλίας και την αναμενόμενη απόσυρση του μοναδικού της, έως τότε, αεροσκάφους. Το αεροσκάφος, το οποίο διενεργούσε ΑΑΕ από τον Δεκέμβριο 1978, ήταν τύπου Beechcraft 200 Super King Air (SKA 200), με στοιχεία νηολόγησης SX-ECG και αριθμό σειράς BB 372. Το εν λόγω αεροσκάφος μετά από 38 και πλέον έτη επιχειρησιακής εκμετάλλευσης, αποσύρθηκε από τον στόλο της ΜΠΜ τον Μάιο 2017, καθιστώντας έκτοτε το αεροσκάφος Cessna 750 Citation X, το μοναδικό πτητικό μέσο διενέργειας ΑΑΕ στην Ελλάδα και στην Κύπρο.»

2.2 Αναφορικά με το Ιστορικό της προμήθειας αεροσκάφους/ΣΑΕ, στην υποβληθείσα σχετική Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019) καθώς και στα συνυποβληθέντα έγγραφα αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Η ΥΠΑ προμηθεύτηκε το αεροσκάφος Cessna 750 Citation X μετά του ειδικού εξοπλισμού Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) / Automatic Flight Inspection System (AFIS) όλων των ραδιοναυτιλιακών και οπτικών βοηθημάτων, από την εταιρεία Cessna Aircraft Company, η οποία προκρίθηκε ως προμηθεύτρια και με την οποία συνάφθηκε η Σύμβαση 01/2005 [1], εφεξής καλούμενη “Σύμβαση”. Η Σύμβαση υπογράφηκε στις 15-11-2005, σε εκτέλεση του πρακτικού (15-07-2003) της Διακομματικής Επιτροπής Υψηλής Τεχνολογικής και Οικονομικής Αξίας (ΥΤΟΑ) της Βουλής των Ελλήνων, στην οποία είχε παραπεμφθεί η προμήθεια για έγκριση, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της.

Το τελικό παραδοτέο προϊόν, αναφερόμενο ως «αεροσκάφος-ΣΑΕ», σύμφωνα με το άρθρο 2 της Σύμβασης, ήταν το αεροσκάφος, όπως διαμορφώθηκε μετά την εγκατάσταση και ενσωμάτωση του αερομεταφερόμενου μέρους του ΣΑΕ. Τα στοιχεία νηολόγησης του αεροσκάφους είναι SX-ECI, ο αριθμός σειράς 750-0262 και η ημερομηνία καταχώρισης 19-10-2007, που αποτελεί και το χρονικό ορόσημο ένταξης του αεροσκάφους στο στόλο της ΥΠΑ/ΜΠΜ και επιχειρησιακής εκμετάλλευσής του για ΑΑΕ συστημάτων πλοήγησης.

Το κόστος προμήθειας του αεροσκάφους-ΣΑΕ διαμορφώθηκε σε 30.826.800€ εκ των οποίων 7.850.700€ αφορούσαν στην προμήθεια του ΣΑΕ και των υπηρεσιών που σχετίζονται με αυτό (άρθρο 4 της Σύμβασης) [1].»

2.3 Συγκεκριμένα σύμφωνα με το άρθρο 4 (ΑΞΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΕΙΔΩΝ & ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΤΙΜΕΣ) της αριθμ. 01/15.11.2005 Σύμβασης, προβλεπόταν ότι η ΥΠΑ θα προμηθευτεί:

«I.Είδη –Υπηρεσίες αεροσκάφους έναντι συνολικού επιμέρους τιμήματος 22.976.100 € που περιελάμβαναν μεταξύ άλλων το αεροσκάφος, την έκδοση των κατά περίπτωση απαιτούμενων πιστοποιητικών, πριν και μετά την εγκατάσταση του ΣΑΕ, όργανα ελέγχου – εργαλεία, παρελκόμενα αεροσκάφους, παρελκόμενα κινητήρα, εγχειρίδια, ανταλλακτικά συντήρησης γραμμής, ανταλλακτικά συντήρησης θάσης, αναλώσιμα /ανταλλακτικά για χρονικό διάστημα ισχύος της εγγύησης, εκπαίδευση χειριστών, εκπαίδευση τεχνικών αεροσκάφους, τεχνικά εγχειρίδια για εκπαίδευση κλπ. όπως αυτά καθορίζονταν στα σχετικά Παραρτήματα.

II. Σύστημα από αέρα ελέγχων- ΣΑΕ, έναντι συνολικού επιμέρους τιμήματος 6.296.600 € που περιελάμβανε μεταξύ άλλων τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ΣΑΕ, τον εργαστηριακό εξοπλισμό, τον εξοπλισμό εδάφους και μια σειρά ανταλλακτικών – αναλωσίμων ΣΑΕ.

III. Υπηρεσίες ΣΑΕ, έναντι συνολικού επιμέρους τιμήματος 1.554.100 € που περιελάμβανε μεταξύ άλλων την εγκατάσταση ΣΑΕ στο αεροσκάφος, τη διοίκηση έργου /Project management, ελέγχους αποδοχής, πτήσεις για ποιοτικό από αέρα έλεγχο του ΣΑΕ, εκπαίδευση 8 ατόμων, έντυπο υλικό τεχνικών εγχειριδίων για (5) έτη και 2 sets τεχνικών εγχειριδίων

Σύμφωνα με το ως άνω άρθρο το συνολικό τίμημα για το ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ (Αεροσκάφος + ΣΑΕ+ Υπηρεσίες) ανερχόταν στα 30.826.800 €.»

2.4 Ειδικότερα το «Σύστημα από αέρα ελέγχων- ΣΑΕ», περιελάμβανε μεταξύ άλλων:

Α) τον αερομεταφερόμενο εξοπλισμό ΣΑΕ που απαρτιζόταν από το βασικό εξοπλισμό, αυτόματο σύστημα εύρεσης θέσης αεροσκάφους με παρεχόμενη ακρίβεια για ελέγχους TERMINAL VOR, TACAN & ILS CAT II/III (και με πρόβλεψη επέκτασης για MLS), εξοπλισμό ελέγχου παρεμβολών και παρελκόμενα με προβλεπόμενο τίμημα 3.345.000 €.

Β) τον εργαστηριακό εξοπλισμό που απαρτιζόταν από το υπολογιστικό σύστημα Testers, Mock-ups, όργανα, εργαλεία, εξοπλισμός βαθμονόμησης, αναλώσιμα και προβλεπόμενα ανταλλακτικά, με προβλεπόμενο τίμημα 2.415.600 €.

Γ) τον εξοπλισμό εδάφους που απαρτιζόταν από συσκευή ανίχνευσης αεροσκάφους και συμπληρωματική συσκευή εδάφους (2 συστήματα GDPS και DRTT) και παρελκόμενα με προβλεπόμενο τίμημα 163.000 € και

Δ) μια σειρά ανταλλακτικών – αναλωσίμων ΣΑΕ με προβλεπόμενο τίμημα 373.000 €.

2.5 Αναφορικά με την Αναγκαιότητα - Σκοπιμότητα της αιτούμενης σύμβασης, στην υποβληθείσα σχετική Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019) καθώς και στα συνυποβληθέντα έγγραφα αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Από το ιστορικό της προμήθειας που περιγράφηκε και από τη Σύμβαση [1] προκύπτει ότι το αεροσκάφος κάλυπτε απολύτως τις απαιτήσεις του έργου από το 2007 έως και το 2017, ωστόσο στο μεταξύ προέκυψαν νέα συστήματα, νέες εφαρμογές και διαδικασίες αεροναυτιλίας, πριν την καθιέρωση και την επιχειρησιακή εκμετάλλευση των οποίων, απαιτείται η αξιολόγηση και η πιστοποίηση με ΑΑΕ. Επομένως απαιτείται η επέκταση των δυνατοτήτων του ΣΑΕ του αεροσκάφους, για να μπορέσει η ΥΠΑ να ακολουθήσει τις εξελίξεις και να συνεχίσει να παρέχει τις κανονιστικά επιβαλλόμενες υπηρεσίες ΑΑΕ.

Άλλωστε η δυνατότητα επέκτασης των χαρακτηριστικών του ΣΑΕ αποτελεί απαίτηση και βασικό γενικό χαρακτηριστικό των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για ΑΑΕ, όπως προκύπτει από page I-1-A-1 του ICAO Doc 8071 [2].

Attachment A to Chapter 1

FLIGHT INSPECTION AIRCRAFT

1. GENERAL CHARACTERISTICS

1.1 The following desirable characteristics should be found in a flight inspection aircraft:

i) suitable for future modifications or expansion of equipment to allow for inspection of additional aids or to increase accuracy or processing speed on existing facilities;

Πέραν των κανονιστικών απαιτήσεων που αναλυτικά θα περιγραφούν στις επόμενες υποενότητες, πλέον είναι σε ισχύ ο Εφαρμοστικός Κανονισμός PBN IR (EU Reg. 1048/2018) [3], ο οποίος επιτάσσει την αναβάθμιση διαδικασιών προσέγγισης 36 διαδρόμων Ελληνικών Αεροδρομίων έως το Δεκέμβριο 2020.

Article 7 - Entry into force and application

This Regulation shall apply from 3 December 2020.

ANNEX SUBPART PBN — Performance-based navigation

AUR.PBN.2005 Routes and procedures

(1) Providers of ATM/ANS shall implement, at all instrument runway ends, approach procedures in accordance with the requirements of the RNP approach (RNP APCH) specification, including LNAV, LNAV/VNAV and LPV minima and, where required due to traffic density or traffic complexity, radius to fix (RF) legs.

Ως εκ τούτου είναι υποχρεωτική η άμεση αναβάθμιση των δυνατοτήτων διενέργειας ΑΑΕ, ώστε να εξασφαλιστεί η κανονιστική συμμόρφωση της ΥΠΑ στον εφαρμοστικό κανονισμό.

Αναλυτικότερα για κάθε κατηγορία αναβάθμισης (RNAV, SBAS, GBAS) αξιολογήθηκαν οι κανονιστικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις, καθώς και οι δεσμεύσεις που αφορούν στις νέες διαδικασίες πλοήγησης PBN, σε σχέση με τις απαιτήσεις σε ΑΑΕ των εν λόγω διαδικασιών.

2.6 Ειδικότερα και αναφορικά με την Αναγκαιότητα αναβάθμισης των επιμέρους δυνατοτήτων διενέργειας “Από Αέρος Ελέγχων” (ΑΑΕ), στην υποβληθείσα σχετική Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019) καθώς και στα συνυποβληθέντα έγγραφα αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Αναγκαιότητα αναβάθμισης των επιμέρους δυνατοτήτων διενέργειας ΑΑΕ

Στην παρούσα υποενότητα τεκμηριώνεται η αναγκαιότητα αναβάθμισης των δυνατοτήτων διενέργειας ΑΑΕ, ανά κατηγορία/είδος αναβάθμισης. Ως βάση χρησιμοποιείται το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής Διαδικασιών Πλοήγησης βάσει Επιδόσεων, Μάρτιος 2016 [4], εφεξής “Εθνικό Σχέδιο PBN”, το οποίο ενσωματώνει τις κανονιστικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις σε ενιαίο πλάνο ανάπτυξης διαδικασιών ενόργανης πτήσης για όλο το εθνικό FIR.

Το Εθνικό Σχέδιο PBN, εκπονήθηκε με βάση την απαίτηση που περιλαμβάνει η απόφαση του ICAO (Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας) ICAO Resolution A37-11 [5], η οποία έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και προβλέπει:

The assembly resolves that:

a) States complete a PBN implementation plan as a matter of urgency to achieve:

- 1) implementation of RNAV and RNP operations (where required) for en route and terminal areas according to established timelines and intermediate milestones;
 - 2) implementation of approach procedures with vertical guidance (APV) (Baro-VNAV and/or augmented GNSS), including LNAV-only minima, for all instrument runway ends, either as the primary approach or as a back-up for precision approaches by 2016.
-

Στο ανωτέρω απόσπασμα της απόφασης ICAO Resolution A37-11, το σημείο 1) αντιστοιχεί στην αναβάθμιση RNAV που περιγράφεται στην §4.1.1 (βλ. παρακάτω σελ. 8 της παρούσης) και το σημείο 2) στην αναβάθμιση SBAS που περιγράφεται στην §4.1.2 (βλ. παρακάτω σελ. 8 της παρούσης), της παρούσας.

Πέραν από τη διεθνή δέσμευση, αφενός για την εκπόνηση Εθνικού Σχεδίου PBN και αφετέρου για την κάλυψη όλων των αεροδρομίων με διαδικασίες PBN, με την καθιέρωση του Εκτελεστικού Κανονισμού (EU Reg. 1048/2018) [3] και ειδικότερα από το σημείο (9) του σκεπτικού του, προβλέπεται ότι:

In the interest of safety, a smooth and coordinated transition should be ensured to the provision of ATM/ANS using performance-based navigation in accordance with the requirements of this Regulation. Providers of ATM/ANS should therefore take, in a timely and effective manner, all necessary measures to that aim. Those measures should include the establishment of a transition plan, which each provider should keep up-to-date, so as to take account of all relevant developments relating to the transition. Those transition plans, and any updates thereof which are significant in that they entail substantial changes to the plans and are capable of materially affecting the interests of interested parties, should be established after a process of consultation of interested parties, in order to ensure that their views are taken into account where appropriate, and after approval by the competent authority, in order to ensure compliance with the requirements set out in this Regulation and in particular Article 4(1).

απαιτείται η εκπόνηση σχεδίου μετάπτωσης (transition plan), το οποίο ισοδυναμεί με το Εθνικό Σχέδιο PBN που εκπόνησε η ΥΠΑ.

Ο Εκτελεστικός Κανονισμός (EU Reg. 1048/2018) [3] αναγνωρίζει την ανάγκη σταδιακής προσαρμογής στις απαιτήσεις, δεδομένης της επιχειρησιακής σοβαρότητας και του εύρους της αλλαγής, αναφέροντας στο σημείο (11) του σκεπτικού

It is necessary to allow sufficient time for the parties concerned to comply with this Regulation. The

requirement regarding the exclusive use of PBN should apply from an appropriate later date, so as to allow for sufficient time for a safe and smooth transition. In addition, certain provisions of the Annex should also apply from an appropriate later date, in light of the additional time needed for the parties concerned to adapt to the requirements in question.

τα αίτια για την καθολική εφαρμογή των απαιτήσεων σε μεταγενέστερη ημερομηνία (Δεκέμβριος 2020). Η δυνατότητα διενέργειας ΑΑΕ για την υποστήριξη του Εθνικού Σχεδίου PBN, πρέπει ως εκ τούτου να έχει προηγηθεί χρονικά.

Στοιχεία που αφορούν στο κανονιστικό πλαίσιο που αποτέλεσε βάση της εκπόνησης του εθνικού σχεδίου PBN περιλαμβάνονται στην §1.3.1 Στρατηγικοί στόχοι – κανονιστικό πλαίσιο [4] και συνάδουν με το κανονιστικό και επιχειρησιακό πλαίσιο που αναφέρεται ως βάση του Εκτελεστικού Κανονισμού (EU Reg. 1048/2018) [3], στο σημείο (2) του σκεπτικού

Those requirements and procedures concerning PBN should be based on the rules developed by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and their implementation should be in accordance with the ICAO Global Air Navigation Plan (2) and the European ATM Master Plan (3).

(2) ICAO Doc 9750.

(3) Commission Implementing Regulation (EU) No 409/2013 of 3 May 2013 on the definition of common projects, the establishment of governance and the identification of incentives supporting the implementation of the European Air Traffic Management Master Plan (OJ L 123, 4.5.2013, p. 1).

Ενδεικτικό της αναγκαιότητας αναβάθμισης του εξοπλισμού του αεροσκάφους της ΜΠΜ με τις δυνατότητες που παρουσιάζονται στις §4.1.1-4.1.3 (βλ. παρακάτω σελ. 8-9 της παρούσης), αποτελεί η αναφορά στο εισηγητικό διαβίβασης του Εθνικού Σχεδίου PBN [4], το οποίο στην ενότητα «Προϋποθέσεις» αναφέρει την

Αναβάθμιση του εξοπλισμού των αεροσκαφών της ΜΠΜ για την επιθεώρηση και την πιστοποίηση των διαδικασιών PBN, καθώς και για τον έλεγχο των υποδομών πλοήγησης (επίγειων και δορυφορικών).

ως προϋπόθεση της εφαρμογής του Εθνικού Σχεδίου PBN και της άμεσης αποκόμισης του προσδοκώμενου οφέλους.

4.1.1 Procedure Inspection Capability PBN, RNAV (GNSS), SID, STAR, SIAP

Η αναβάθμιση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού για να αποκτήσει δυνατότητες επιθεώρησης διαδικασιών προσέγγισης RNAV (GNSS) και άφιξης-αναχώρησης θα επιτρέψει την υποστήριξη του Εθνικού Σχεδίου Πλοήγησης Βάσει Επιδόσεων (2016-2023), που προβλέπει PBN διαδικασίες ενόργανης πτήσης για 33 αεροδρόμια της χώρας. Σημειώνεται ότι με τον υπάρχοντα εξοπλισμό ΣΑΕ δεν είναι εφικτός ο έλεγχος καμίας νέας διαδικασίας ενόργανης πτήσης.

Η εν λόγω αναβάθμιση είναι συμβατή και αποτελεί προϋπόθεση για την υλοποίηση των στόχων που παρατίθενται στη συνέχεια, με τους οποίους οφείλει να εναρμονιστεί και έχει υιοθετήσει η ΥΠΑ.

- Implementation of PRNAV [NAV03] του ESSIP και του LSSIP.
- Implementation of Continuous Descent Operations (CDO) techniques for environmental improvements [ENV01] του ESSIP και του LSSIP.
- Procurement Installation and Commissioning of Conventional Navigation Aids (i.e. VORs, DMEs,

ILSs) [HANSF_CNS_08] του Strategic Business Plan 2016-2020.

- ICAO Resolution A37-11 για υλοποίηση PBN προσεγγίσεων σε όλα τα άκρα διαδρομών, όλων των αεροδρομίων της Επικράτειας.
- PBN ως πρώτη προτεραιότητα του Global Air Navigation Plan 2016 -2030.
- Επέκταση του στόχου ATM functionality (AF1) του Pilot Common Project (PCP) (EU)716/2014 για όλα τα αεροδρόμια της Ευρώπης.

Η απόσβεση του κόστους αναβάθμισης του ΣΑΕ ως προς το προαναφερθέν σκέλος θα εξασφαλιστεί βραχυπρόθεσμα, δεδομένης της ευρείας χρήσης των εν λόγω διαδικασιών ενόργανης πτήσης σε όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδας στην προσεχή πενταετία.

4.1.2 SBAS Inspection Capability

Η αναβάθμιση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού ΣΑΕ για να αποκτήσει δυνατότητες επιθεώρησης διαδικασιών RNP APCH with vertical guidance (APV SBAS), συμπληρωματικά με την αναβάθμιση της προηγούμενης ενότητας, θα επιτρέψει την υποστήριξη του Εθνικού Σχεδίου Πλοήγησης Βάσει Επιδόσεων (2016-2023) [4], που προβλέπει PBN διαδικασίες ενόργανης πτήσης για 33 αεροδρόμια της χώρας και τη συμμόρφωση με την απαίτηση της απόφασης Νο11 της 37^{ης} Συνέλευσης του ICAO (Resolution A37-11).

Επίσης θα καλύψει την απαίτηση του Εκτελεστικού Κανονισμού (EU Reg. 1048/2018) [3] που διατυπώνεται στο σημείο (5) του σκεπτικού και αναφέρει ότι:

(5) The use of satellite-based augmentation systems (SBASs), in particular in the form of the European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS), should be promoted, as safety and cost-efficiency considerations support the establishment of localiser performance with vertical guidance (LPV) minima approaches. However, operations with other PBN capabilities should be facilitated by providing for other minima in addition to LPV.

Το σκέλος της αναβάθμισης καλύπτει τους παρακάτω στόχους, με τους οποίους οφείλει να εναρμονιστεί και έχει υιοθετήσει στο στρατηγικό επιχειρησιακό της σχεδιασμό η ΥΠΑ.

- Implementation of APV Procedures [NAV10] του ESSIP και του LSSIP
- Implementation of Continuous Descent Operations (CDO) techniques for environmental improvements [ENV01] του ESSIP και του LSSIP
- Καθιέρωση και συντήρηση διαδικασιών RNP APCH APV SBAS στα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης (LGTS), Μυτιλήνης (LGMT), Ιωαννίνων (LGIO) και Κω (LGKO), στο πλαίσιο του έργου BlueGNSS που είχαν ενταχθεί στο συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα Horizon 2020.

Η απόσβεση του κόστους αναβάθμισης θα εξασφαλιστεί μεσοπρόθεσμα και αναμένεται να επιταχυνθεί με την καθιέρωση διαδικασιών αυτού του τύπου και σε άλλα ελληνικά αεροδρόμια, η οποία θα ευνοηθεί από την επέκταση της υπηρεσίας SBAS από το σύστημα EGNOS σε μεγαλύτερα τμήματα του Ανατολικού και Νότιου Ελλαδικού εναέριου χώρου.

Η αναβάθμιση του ΣΑΕ θα παρέχει και εναλλακτική πηγή αναφοράς θέσης για το αεροσκάφος SX-ECL, με εκμετάλλευση της αυξημένης ακρίβειας του SBAS, που είναι εφάμιλλη συστήματος DGPS (με σταθμό επί εδάφους).

4.1.3 GBAS Inspection Capability

Η αναβάθμιση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού ΣΑΕ για να αποκτήσει δυνατότητες επιθεώρησης συστημάτων ενόργανης προσγείωσης GBAS, θα επιτρέψει την επιχειρησιακή αξιολόγηση και πιστοποίηση συστημάτων ενόργανης προσγείωσης που προβλέπεται να εγκατασταθούν, είτε ως κύρια, είτε ως εφεδρικά των διαθέσιμων συστημάτων ILS. Η απόσβεση του κόστους αναβάθμισης θα εξασφαλιστεί μακροπρόθεσμα, ιδιαιτέρως, μετά την αρχική εγκατάσταση στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων που δεν εξυπηρετείται από συμβατικό σύστημα ILS. Ευρεία χρήση συστημάτων GBAS προβλέπεται με την εγκατάστασή τους στο αεροδρόμιο της Ρόδου (LGRP) και στα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης (LGTS) και Αθηνών (LGAV) όπου θα εξυπηρετούνται πολλαπλοί διάδρομοι προσγείωσης και μεγαλύτερος αριθμός αεροσκαφών.

Έτσι η ΥΠΑ υποστηρίζοντας τις ως άνω απόψεις καταλήγει στην εκτίμηση ότι:

«Συμπερασματικά, από την αξιολόγηση των απαιτήσεων των νέων υπηρεσιών πλοήγησης PBN και από την επεξεργασία των στοιχείων της προσφοράς της Aerodata, συνάγεται η σκοπιμότητα της προμήθειας του συνόλου των αναβαθμίσεων που περιγράφονται στα τρία σκέλη της προσφοράς, καθώς καλύπτουν τη στοχοθεσία και τις δεσμεύσεις του Παρόχου Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της ΥΠΑ, όπως αναπτύχθηκε στις προηγούμενες υποενότητες. Η αναβάθμιση είναι τεχνικά συμβατή και καλύπτει τις κανονιστικές απαιτήσεις και είναι σύμφωνη με τις επιχειρησιακές ανάγκες της ΥΠΑ για ελέγχους από αέρα στο προσεχές ορατό μέλλον.»

2.7 Περαιτέρω αναφορικά με τα πνευματικά δικαιώματα του λογισμικού Aerodata, η Ομάδα Εργασίας στην από 30-01-2017 εισήγησή της αναφέρει μεταξύ άλλων ότι:

«Το λογισμικό AD-AFIS-210 έχει αναπτυχθεί και ανήκει στην εταιρεία Aerodata (© Aerodata AG), η οποία διατηρεί τα πνευματικά δικαιώματα και δεν έχει διαθέσει στην ΥΠΑ τον πηγαίο κώδικα του λογισμικού. Το λογισμικό αναβαθμιζόταν κατά τη διάρκεια της εγγύησης, ενώ σύμφωνα με το σχετικό συμβατικό όρο, η μη εξουσιοδοτημένη παρέμβαση και τροποποίησή του συνιστούσε αιτία άρσης της εγγυητικής κάλυψης.

Η αναβάθμιση του εξοπλισμού του ΣΑΕ περιλαμβάνει την αναβάθμιση του λογισμικού, η οποία για λόγους προστασίας αποκλειστικών δικαιωμάτων και ειδικότερα δικαιωμάτων διανοητικής προστασίας μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από τον κατασκευαστή. Ειδική μνεία στα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας γίνεται στην παρ.7.4 της προσφοράς της Aerodata. Η εταιρεία αναφέρει σαφώς ότι το σύνολο των πνευματικών δικαιωμάτων και ειδικότερα της σχεδίασης του συστήματος και της αρχιτεκτονικής υλικού - λογισμικού της ανήκουν. Επιπροσθέτως αναφέρει ότι η αντιγραφή του λογισμικού επιτρέπεται μόνο για τη δημιουργία αντιγράφων ασφαλείας.»

Επιπρόσθετα στην υποβληθείσα σχετική Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019) καθώς και στα συνυποβληθέντα έγγραφα αναφέρονται συνοπτικά τα εξής:

«Αναφορικά με το προτεινόμενο σχέδιο σύμβασης με την εταιρεία Aerodata, ο κατασκευαστής του συστήματος είναι και ο οικονομικός φορέας με τον οποίο θα συμβληθεί η ΥΠΑ και ο οποίος διατηρεί το σύνολο των πνευματικών και λοιπών δικαιωμάτων διάθεσης.»

2.8 Τέλος αναφορικά με την επικαλούμενη απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους, η Ομάδα Εργασίας στην από 30-01-2017 εισήγησή της αναφέρει μεταξύ άλλων ότι:

«Ο εξοπλισμός ΣΑΕ είναι εξειδικευμένος για το συγκεκριμένο αεροσκάφος, το λογισμικό φτιάχτηκε για τον συγκεκριμένο εξοπλισμό και τις συγκεκριμένες εφαρμογές και η οποιαδήποτε προσθήκη και αναβάθμιση τόσο υλικού αλλά και λογισμικού μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο από τον ίδιο κατασκευαστή.

Οι ανωτέρω τεχνικοί περιορισμοί επιβάλλονται και από το γεγονός ότι το αεροσκάφος έχει λάβει συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου (*Supplemental Type Certificate*), για την εγκατάσταση του ΣΑΕ που συνιστά τροποποίηση σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό του αεροσκάφους. Το STC του αεροσκάφους που εκδόθηκε αρχικά από την *Federal Aviation Authority (FAA)* και εν συνεχεία από την *EASA*, επισυνάπτεται (συνημμένο 7). Οι μεταβολές υλικού και λογισμικού του ΣΑΕ έχουν επίπτωση στο πιστοποιητικό STC και επομένως δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν παρά μόνο από τον κατασκευαστή, ο οποίος αναλαμβάνει και την ευθύνη της επαναπιστοποίησης του αεροσκάφους.»

2.9 Κατόπιν των ανωτέρω, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) 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' και γγ' του ν. 4412/2016, όπως ισχύει, για την προσφυγή του σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης 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 τη σύναψη σύμβασης με αντικείμενο την Αναβάθμιση του Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X της Μονάδας Πτητικών Μέσων της ΥΠΑ, από τον κατασκευαστικό οίκο, δηλαδή από την εταιρεία Aerodata AG, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 581.325,00€ άνευ κρατήσεων και απαλλασσόμενης Φ.Π.Α. και 582.168,15€ μετά κρατήσεων.

I. 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 δημόσιων 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/EK και 2014/25/EK, 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 «εργάσιμες» 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 ΙΙ 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, [...]

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.".

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 1 του αριθ. 2365/2017 Κανονισμού της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 2017 για την τροποποίηση της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά στα κατώτατα όρια εφαρμογής τους κατά τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων, το ως άνω ποσό αναπροσαρμόστηκε στις 144.000,00 ευρώ.

7. Το άρθρο 6 παρ. 1, 3, 4 και 9 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 προαίρεσης 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 κατατέμενται 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".[...]

9. Όταν ένα σχέδιο αγοράς για την απόκτηση ομοιογενών αγαθών μπορεί να οδηγήσει σε ανάθεση συμβάσεων υπό τη μορφή χωριστών τμημάτων, λαμβάνεται υπόψη κατά την εφαρμογή του άρθρου 5 περιπτώσεις β ' και γ' η συνολική εκτιμώμενη αξία όλων αυτών των τμημάτων. Όταν η συνολική αξία των τμημάτων ισούται ή υπερβαίνει το κατώτατο όριο που προβλέπεται στο άρθρο 5, το παρόν Βιβλίο εφαρμόζεται στην ανάθεση κάθε τμήματος»

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 συγκεκριμένο 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.

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. Ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1048 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 18ης Ιουλίου 2018 σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και διαδικασιών λειτουργίας για την πλοήγηση βάσει επιδόσεων μεταξύ άλλων ορίζει:

«Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η συνεχής ανάπτυξη των αερομεταφορών εγείρει αυξημένες απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση του διαθέσιμου εναέριου χώρου, γεγονός που επιτείνει την ανάγκη της όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικής και αποδοτικής χρήσης του. Η πλοήγηση βάσει επιδόσεων [(PBN)] μπορεί να προσφέρει οφέλη από την άποψη της ασφάλειας, της χωρητικότητας και της αποδοτικότητας στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) χάρη στη βελτιστοποίηση των διαδρομών υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας και στις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης. Για την

επίτευξη των εν λόγω οφελών και τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να προβλεφθεί η εναρμόνιση των απαιτήσεων χρήσης του εναέριου χώρου και των διαδικασιών λειτουργίας που αφορούν την PBN.

(2) Οι εν λόγω απαιτήσεις και διαδικασίες σχετικά με την PBN θα πρέπει να βασιστούν στους κανόνες που ανέπτυξε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και η εφαρμογή τους θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με το Παγκόσμιο σχέδιο Αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ και το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM [...]

[...](5) Θα πρέπει να προωθηθεί η χρήση δορυφορικών συστημάτων φασματικής επαύξησης (SBAS), ιδίως υπό τη μορφή της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS), καθώς για λόγους ασφάλειας και οικονομικής αποδοτικότητας πρέπει να καθοριστούν προσεγγίσεις με ελάχιστα επιδόσεων του εντοπιστή με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV). Ωστόσο, οι λειτουργίες με άλλες ικανότητες PBN θα πρέπει να διευκολυνθούν με την παροχή άλλων ελαχίστων, επιπλέον της LPV.[...]

[...](9) Χάριν της ασφάλειας, θα πρέπει να διασφαλιστεί η ομαλή και συντονισμένη μετάβαση στην παροχή υπηρεσιών ATM/ANS με πλοήγηση βάσει επιδόσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS θα πρέπει επομένως να λαμβάνουν, κατά τρόπο έγκαιρο και αποτελεσματικό, όλα τα αναγκαία μέτρα για τον σκοπό αυτό. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνουν την εκπόνηση σχεδίου μετάβασης, το οποίο κάθε πάροχος θα πρέπει να επικαιροποιεί τακτικά, ώστε να λαμβάνονται υπόψη όλες οι εξελίξεις που σχετίζονται με τη μετάβαση. Τα εν λόγω σχέδια μετάβασης, καθώς και τυχόν επικαιροποιήσεις τους που είναι σημαντικές επειδή συνεπάγονται ουσιώδεις τροποποιήσεις των σχεδίων και μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων μερών, θα πρέπει να εκπονούνται μετά από διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι απόψεις τους λαμβάνονται υπόψη όπου είναι σκόπιμο, και κατόπιν έγκρισης από την αρμόδια αρχή, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και ιδίως στο άρθρο 4 παράγραφος 1. [...]

[...](11) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στα ενδιαφερόμενα μέρη για να συμμορφωθούν με τον παρόντα κανονισμό. Η απαίτηση που αφορά την αποκλειστική χρήση της PBN θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή αρχής γενομένης από κατάλληλη μεταγενέστερη ημερομηνία, ώστε να υπάρξει επαρκής χρόνος για την ασφαλή και ομαλή μετάβαση. Επιπλέον, ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος θα πρέπει επίσης να τεθούν σε εφαρμογή αρχής γενομένης από κατάλληλη μεταγενέστερη ημερομηνία [...]

[...] Άρθρο 1 Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου και διαδικασίες λειτουργίας σχετικά με την πλοήγηση βάσει επιδόσεων.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας (ATM/ANS), καθώς και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων (εφεξής «πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS») που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή διαδικασιών ενόργανης προσέγγισης ή διαδρομών υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), εφόσον παρέχουν τις υπηρεσίες τους στον ακόλουθο εναέριο χώρο: α) επάνω από το έδαφος στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη· β) σε κάθε άλλο εναέριο χώρο στον οποίο τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας

σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1).

Άρθρο 2 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί: 1) «πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN)»: πλοήγηση βάσει επιδόσεων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012· 2) «διαδρομή ATS»: διαδρομή ATS, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 46 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012· 3) «διαδικασία ενόργανης προσέγγισης»: διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 90 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012· 4) «διαδικασίες συμβατικής πλοήγησης»: διαδρομές ATS και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης με βάση τη χρήση επίγειων βοηθημάτων πλοήγησης που δεν επιτρέπουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις PBN που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό· 5) «ενόργανος διάδρομος»: ενόργανος διάδρομος, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι σημείο 22 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής (2)· 6) «προδιαγραφή πλοήγησης»: σύνολο απαιτήσεων για αεροσκάφη και πληρώματα αεροσκαφών, οι οποίες απαιτούνται για την υποστήριξη των λειτουργιών πλοήγησης βάσει επιδόσεων εντός καθορισμένου εναέριου χώρου· 7) «προδιαγραφή απαιτούμενων επιδόσεων ναυτιλίας (RNP) Χ»: προδιαγραφή ναυτιλίας βάσει περιοχικής ναυτιλίας που περιλαμβάνει την απαίτηση παρακολούθησης των επιδόσεων και συνέγερσης του αεροσκάφους, όπου το «Χ» αναφέρεται στην ορθότητα της πλευρικής ναυτιλίας σε ναυτικά μίλια ή στον τύπο λειτουργίας και στις απαιτούμενες λειτουργικές δυνατότητες· 8) «πλευρική ναυτιλία (LNAV)», «πλευρική ναυτιλία/κατακόρυφη ναυτιλία (LNAV/VNAV)» και «εντοπιστής επιδόσεων με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV)»: τα σήματα ταυτοποίησης των διαφόρων τύπων επιχειρησιακών ελαχίστων σε χάρτες προσέγγισης που απεικονίζουν διαδικασίες προσέγγισης με βάση το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS), οι οποίες κατατάσσονται στις προσεγγίσεις RNP (RNP APCH)· 9) «ακτίνα σε σταθερό (RF)»: κυκλικό ίχνος σταθερής ακτίνας γύρω από καθορισμένο κέντρο, το οποίο τερματίζει σε σταθερό σημείο· 10) «προσέγγιση 2D»: διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, που κατατάσσεται στις διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 90 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012· 11) «προσέγγιση 3D»: διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, που κατατάσσεται στις διαδικασίες με κατακόρυφη καθοδήγηση ή στις διαδικασίες προσέγγισης ακριβείας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 90 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012· 12) «δορυφορικό σύστημα φασματικής επαύξεσης (SBAS)»: σύστημα επαύξεσης ευρείας κάλυψης στο οποίο ο χρήστης ενός GNSS λαμβάνει πληροφορίες επαύξεσης από δορυφορικό πομπό· 26.7.2018 EL Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 189/5 (1) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20). (2) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1). 13) «προδιαγραφή περιοχικής ναυτιλίας (RNAV) Χ»: προδιαγραφή ναυτιλίας βάσει περιοχικής ναυτιλίας, που δεν περιλαμβάνει την απαίτηση παρακολούθησης των επιδόσεων και συνέγερσης στο σκάφος, όπου το «Χ» αναφέρεται στην ορθότητα της πλευρικής ναυτιλίας σε ναυτικά μίλια· 14) «διαδρομή τυποποιημένης

ενόργανης άφιξης (STAR)»: καθορισμένη διαδρομή άφιξης βάσει κανόνα ενόργανης πτήσης η οποία συνδέει ένα σημαντικό σημείο, κατά κανόνα σε διαδρομή υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), με ένα σημείο από το οποίο μπορεί να αρχίσει μια δημοσιευμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης· 15) «διαδρομή τυποποιημένης ενόργανης αναχώρησης (SID)»: καθορισμένη διαδρομή αναχώρησης βάσει κανόνα ενόργανης πτήσης η οποία συνδέει το αεροδρόμιο με ένα συγκεκριμένο σημαντικό σημείο, κατά κανόνα επί καθορισμένης διαδρομής ATS, από το οποίο αρχίζει η φάση επί διαδρομής της πτήσης· 16) «λειτουργική δυνατότητα ναυτιλίας»: η αναλυτική ικανότητα του συστήματος πλοήγησης που απαιτείται για τις ανάγκες των προτεινόμενων πτητικών λειτουργιών στον εναέριο χώρο.[...]

[...] Άρθρο 7 Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από τις 3 Δεκεμβρίου 2020. [...]

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος. Βρυξέλλες, 18 Ιουλίου 2018.»

11. Στο δε, «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΜΗΜΑ PBN — Πλοήγηση βάσει επιδόσεων» του ως άνω Κανονισμού αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι:

[...] AUR.PBN.2005 Διαδρομές και διαδικασίες 1. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS εφαρμόζουν, σε όλα τα πέρατα ενόργανων διαδρόμων, διαδικασίες προσέγγισης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής της προσέγγισης RNP (RNP APCH), στις οποίες περιλαμβάνονται ελάχιστα LNAV, LNAV/VNAV και LPV, και, όπου απαιτείται λόγω πυκνότητας ή πολυπλοκότητας της κυκλοφορίας, σκέλη ακτίνας σε σταθερό (RF). [...]

III. Νομική εκτίμηση

12. Το υπό εξέταση αίτημα της ΥΠΑ αφορά σε προσφυγή σε προσφυγή της εν λόγω αναθέτουσας αρχής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού προκειμένου για την ανάθεση σύμβασης με αντικείμενο την Αναβάθμιση του Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X της Μονάδας Πτητικών Μέσων της ΥΠΑ, από τον κατασκευαστικό οίκο, δηλαδή από την εταιρεία Aerodata AG, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 581.325,00€ άνευ κρατήσεων και απαλλασσόμενης Φ.Π.Α. και 582.168,15€ μετά κρατήσεων.

Εκ των διαλαμβανόμενων στα έγγραφα και στοιχεία που προσκόμισε η αναθέτουσα αρχή προκύπτει ότι η εξεταζόμενη υπό ανάθεση σύμβαση αφορά στην ανάθεση μικτής δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών και προμηθειών. Δεδομένης της περιγραφής του φυσικού αντικείμενου της σύμβασης από την αναθέτουσα αρχή διαφαίνεται ότι η επιδιωκόμενη, βάσει του υποβληθέντος αιτήματος, σύμβαση, έχει μικτό χαρακτήρα, αφού, μέσω αυτής, προβλέπονται:

«η παροχή υπηρεσιών αναβάθμισης εξοπλισμού και λογισμικού για RNAV, SBAS και GBAS ((είδη 1-3 / Πίνακας 1)) και η παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης και πιστοποίησης (είδη 4 και 5 / Πίνακας 1) εκτιμώμενης αξίας €373.415,00€ χωρίς ΦΠΑ» και

«η προμήθεια του υλικού (hardware) που σχετίζεται με την αναβάθμιση των πραγματοποιούμενων ΑΑΕ και τη βαθμονόμηση για τη διενέργειά τους, συνολικής εκτιμώμενης αξίας 207.910,00€ χωρίς ΦΠΑ[...]» (βλ. πιν. 1, υπό παρ. 1 της παρούσας)

Κατά συνέπεια σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 4 παρ. 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.

Εκ των ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη ότι η συνολική εκτιμώμενη αξία της αιτούμενης σύμβασης με την εταιρία Aerodata AG, η οποία αποτιμάται από την αναθέτουσα αυτής αρχή στο υποβληθέν αίτημά της και στο σχέδιο απόφασης που το συνοδεύει, στο συνολικό ποσό των 581.325,00€ άνευ κρατήσεων και απαλλασσόμενου Φ.Π.Α., υπερβαίνει 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 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα κατώτατα όρια εφαρμογής για τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων-, 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.

13. Συναφώς επισημαίνεται ότι η διαδικασία με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 30 και 31 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ και ήδη άρθρα 26 και 32 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, περιπτώσεις (αντίστοιχα άρθρα 24 και 25 π.δ. 60/2007 και ήδη 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).

14. Στην προκειμένη περίπτωση, η αιτούσα επικαλείται ρητά, ως νομική βάση θεμελίωσης του αιτήματος της, τη διάταξη του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β', υποπερ. ββ' και υποπερ. γγ' του ν. 4412/2016, επικαλούμενη ειδικότερα λόγους αφενός ύπαρξης σχετικών αποκλειστικών δικαιωμάτων και αφετέρου τεχνικής μοναδικότητας της εταιρείας, στην οποία επιδιώκει να αναθέσει τη σύμβαση.

Η εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β του ν.4412/2016 στη βάση της οποίας οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συνάπτουν δημόσιες συμβάσεις προσφεύγοντας σε διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς να προηγείται δημοσίευση σχετικής προκήρυξης προϋποθέτει:

«[...]β) εάν τα έργα, τα αγαθά ή οι υπηρεσίες μπορούν να παρασχεθούν μόνον από έναν συγκεκριμένο 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»

Στο πλαίσιο εφαρμογής της ως άνω διάταξης, 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) ή σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων 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 ή σχετικούς με την προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, δεν αρκεί να είναι απλώς ικανός να παρέχει με τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικά συμφέροντα τρόπο τις αιτούμενες υπηρεσίες, αλλά απαιτείται να είναι και ο μοναδικός, έναντι οιασδήποτε άλλου φορέα, που παρέχει δυνητικά ανάλογες υπηρεσίες. (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).

α) 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).

β) Αντίστοιχα, σε ό,τι αφορά στην επίκληση της ύπαρξης αποκλειστικών δικαιωμάτων, αυτή αφορά στις περιπτώσεις εκείνες που για λόγους νομικούς μπορεί να ανατεθεί η σύμβαση σε έναν και μόνο οικονομικό φορέα. Συγκεκριμένα, η εν λόγω προϋπόθεση ικανοποιείται όταν το αντικείμενο της προς ανάθεση σύμβασης προστατεύεται από δικαιώματα πνευματικής ή βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως σήματα και δικαιώματα ευρεσιτεχνίας, ακόμα και εάν αυτά δεν είναι κατοχυρωμένα (ΔΕΕ C-199/85, σκέψη 14, C-57/94 σκέψη 23, ΕΣ Τμ. VI 2055/2010). Επισημαίνεται, δε, ότι δεν αρκεί τα είδη ή υπηρεσίες να είναι προστατευμένα από αποκλειστικά δικαιώματα, αλλά απαιτείται μόνο ένας οικονομικός φορέας να τα παρασκευάζει/παρέχει, χωρίς να υπάρχουν ανταγωνιστικοί οικονομικοί φορείς που παρέχουν ισοδύναμα ή παρόμοια προϊόντα ή υπηρεσίες (ΔΕΕ C-328/92, σκέψη 17, ΕΣ Τμ. VI 86, 176, 177/2009, 50, 205/2010, 47/2008, 26/2002).

Συνεπώς, εφόσον συντρέχουν εναλλακτικά οι ανωτέρω προϋποθέσεις, η αναθέτουσα αρχή δύναται νομίμως να προβεί, κατόπιν διαπραγματεύσεων, σε απευθείας ανάθεση δημόσιων συμβάσεων προμηθειών ή υπηρεσιών για λόγους τεχνικούς ή προστασίας δικαιωμάτων αποκλειστικότητας, 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 απόφαση της αυτή, διαφορετικά η διαδικασία της απευθείας ανάθεσης δεν είναι νόμιμη (βλ. Πράξεις 3334/2009, 77, 156/2008, 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 εξαρχής 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. [...]”*

15. Εν προκειμένω, οι τεχνικοί λόγοι που προβάλλει η αναθέτουσα αρχή για να τεκμηριώσει το αίτημά της και την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης, στην κατασκευάστρια, του Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X, εταιρία Aerodata AG, οι οποίοι εμποδίζουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, όπως αυτοί προκύπτουν από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης και όπως αναφέρονται ιδίως στην υποβληθείσα σχετική Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019) καθώς και στα συνυποβληθέντα έγγραφα από την ΥΠΑ είναι οι ακόλουθοι:

I) Αναφορικά με τις τεχνικές δυσχέρειες αντικατάστασης του υφιστάμενου ΣΑΕ (πολυπλοκότητα - χρόνος) αναφέρονται τα εξής:

“Τεχνικές δυσχέρειες αντικατάστασης του υφιστάμενου ΣΑΕ

Η ενσωμάτωση ενός ΣΑΕ, οποιουδήποτε κατασκευαστή, σε οποιουδήποτε τύπου αεροσκάφος απαιτεί εκτενείς τροποποιήσεις στα ηλεκτρολογικά, στην κατανομή των μηχανικών φορτίων, στη διαμόρφωση της καμπίνας (αφαίρεση καθισμάτων κλπ), στα κεραιοσυστήματα λήψης και εκπομπής σημάτων επικοινωνιών και πλοήγησης και στο σύστημα “αυτόματου πιλότου” – Flight Management System (FMS) του αεροσκάφους. Οι αλλαγές σε τεχνικό επίπεδο έχουν τόσο εύρος που υποχρεώνουν τον κατασκευαστή του αεροσκάφους να πιστοποιήσει εξ’ αρχής το αεροσκάφος με τις τροποποιήσεις που έχει υποστεί.

Η πολυπλοκότητα του ΣΑΕ καταδεικνύεται εμμέσως από το ότι πέραν του αερομεταφερόμενου τμήματός του, υπάρχει και επίγειο τμήμα, το οποίο υποστηρίζει με κατάλληλο εργαστηριακό εξοπλισμό τις διαδικασίες των ΑΑΕ. Η αντικατάσταση του ΣΑΕ στο αεροσκάφος θα επέβαλε και την αντικατάσταση του εξοπλισμού εδάφους, με τις τεχνικές δυσχέρειες που αυτό θα προκαλούσε, καθώς αποτελεί εκτενή αλλαγή που απαιτεί σημαντικό χρόνο υλοποίησης και ενέχει κινδύνους τεχνικών αστοχιών. Η απαίτηση σε χρόνο και η τεχνική πολυπλοκότητα της αλλαγής τεκμαίρεται έμμεσα, αν συσχετιστεί με το γεγονός ότι ως προς το χρόνο παράδοσης και αποδοχής του ΣΑΕ, η Σύμβαση (σελ.23) [1] προβλέπει ο εξοπλισμός εδάφους να παραδοθεί 3 μήνες πριν την παράδοση του αεροσκάφους-ΣΑΕ.

Χρόνος παράδοσης εξοπλισμού εδάφους ΣΑΕ σε σχέση με το χρόνο παράδοσης του αεροσκάφους-ΣΑΕ.

10.2.3 Παράδοση και αποδοχή ειδών ΣΑΕ

10.2.3.1 Ο εξοπλισμός εδάφους του ΣΑΕ όπως καθορίζεται στο άρθρο 3.1.2 (β) και στο Παράρτημα 5 της παρούσας σύμβασης θα παραδοθεί στον Αγοραστή τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν την παράδοση του αεροσκάφους-ΣΑΕ. Τα συμβατικά είδη αυτά θα υπόκεινται στις διαδικασίες ποσοτικής και ποιοτικής αποδοχής που καθορίζονται στα άρθρα 10.2.1.4 και 10.2.1.5 ανωτέρω.

10.2.3.2 Ο εργαστηριακός εξοπλισμός όπως καθορίζεται στο άρθρο 3.1.2 (γ) και στο Παράρτημα 5 της παρούσας σύμβασης θα παραδοθεί στον Αγοραστή τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν την παράδοση του αεροσκάφους-ΣΑΕ. Τα συμβατικά είδη αυτά θα υπόκεινται στις διαδικασίες ποσοτικής και ποιοτικής αποδοχής που καθορίζονται στα άρθρα 10.2.1.4 και 10.2.1.5 ανωτέρω.”

II) Σχετικά με τις κανονιστικές δυσχέρειες αντικατάστασης του ΣΑΕ (πιστοποιητικό STC - πιστοποίηση του Αεροσκάφους-ΣΑΕ) αναφέρονται τα εξής:

«Κανονιστικές δυσχέρειες αντικατάστασης του ΣΑΕ

Το αεροσκάφος Cessna έχει ήδη λάβει συμπληρωματικό πιστοποιητικό τύπου (Supplemental Type Certificate), για την εγκατάσταση του υφιστάμενου ΣΑΕ που συνιστά τροποποίηση σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό του. Το STC του αεροσκάφους εκδόθηκε αρχικά από την Ομοσπονδιακή Αρχή Αεροπορίας των ΗΠΑ – Federal Aviation Authority (FAA) [6] και εν συνεχεία από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας – European Aviation Safety Agency (EASA). Στα πιστοποιητικά αναφέρεται από τους οργανισμούς FAA και EASA, αντιστοίχως:

Description of Type Design Change: Installation of an Aerodata AG Automatic Flight Inspection System (AFIS), in accordance with Master Drawing List AFISR00002, Revision A, dated June 5, 2007, or later FAA approved revision. FAA approved Airplane Flight Manual Supplement Document Number AFISR00011, Revision IR, dated June 28, 2007, or later FAA approved revision is required.

Description of Design Change:

Installation of an Aerodata AG Automatic Flight Inspection System (AFIS).

Οι μεταβολές υλικού και λογισμικού του υφιστάμενου ΣΑΕ έχουν επίπτωση στο πιστοποιητικό STC και μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο από τον κατασκευαστή, ο οποίος εκδίδει σχετικό δελτίο συντήρησης (*service bulletin*) και ο οποίος αναλαμβάνει και την ευθύνη της επαναπιστοποίησης του αεροσκάφους. Η αντικατάσταση του υφιστάμενου ΣΑΕ με νέο ΣΑΕ έτερου κατασκευαστή δεν θα επέβαλλε απλώς ανανέωση του υφιστάμενου STC, αλλά την εξ' αρχής πιστοποίηση του Αεροσκάφους-ΣΑΕ και την έκδοση σχετικού πιστοποιητικού.»

III) 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:

«[...] Στοιχεία τεχνικής μοναδικότητας (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους)

Η απουσία ανταγωνισμού οφείλεται κυρίως στην απαίτηση διατήρησης του πιστοποιητικού STC, το οποίο έχει εκδοθεί από τους αρμόδιους οργανισμούς FAA και EASA. Η ενσωμάτωση του ΣΑΕ του κατασκευαστικού οίκου Aerodata στο αεροσκάφος 750 Citation X της Cessna έχει εγκριθεί και πιστοποιηθεί με την έκδοση του πιστοποιητικού STC, το οποίο είναι εν ισχύ. Η τεχνική μοναδικότητα επιβάλλει την έκδοση πιστοποιητικού και είχε συμπεριληφθεί στη Σύμβαση (σελίδα 19) [1].

Άρθρο 8. Εγκρίσεις – Άδειες – Πιστοποιητικά (Approvals – Licenses – Certificates)

8.3 Ο Προμηθευτής θα εξασφαλίσει ότι το αεροσκάφος είναι κατασκευασμένο και πιστοποιημένο σύμφωνα με το κατά FAR/JAR Part 25 Πιστοποιητικό Τύπου (Type Certificate) αυτού και παραδίδεται με ισχύον πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας για εξαγωγή στην Ελληνική Δημοκρατία, της FAA και οι τροποποιήσεις του λόγω της εγκατάστασης του ΣΑΕ καλύπτονται από Συμπληρωματικό Πιστοποιητικό Τύπου (Supplemental Type Certificate), που θα εκδοθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA), σύμφωνα με τις διαδικασίες αποδοχής της Ευρωπαϊκής Αεροπορικής Υπηρεσίας Ασφαλείας (EASA).

Ο βαθμός της τεχνικής μοναδικότητας αποδεικνύεται από τη μνεία του πιστοποιητικού ότι αυτό ισχύει αποκλειστικά για το αεροσκάφος με σειριακό αριθμό SN:262 [4]. Δηλαδή αποκλειστικά για το αεροσκάφος της ΥΠΑ, ενώ η συγκεκριμένη πιστοποίηση δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί από την κατασκευάστρια, ακόμη και αεροσκάφη – ΣΑΕ των ιδίων ακριβώς τύπων.

Limitations and Conditions: You cannot use descriptive data about this design change to duplicate other products. This approval is limited to only the installation made in Cessna Model 750 Citation X Serial No. 262. This STC does not permit manufacturing of parts for multiple installations.

Η ανάθεση της αναβάθμισης στην κατασκευάστρια εταιρεία Aerodata πέραν του ότι επιτρέπει τη διατήρηση του πιστοποιητικού STC και την περιορισμένη ανανέωσή του, αποτελεί και ασφαλή λύση από άποψη αποτελέσματος και δεν εισάγει επικινδυνότητα για τον υψηλού κόστους εξοπλισμό του ΣΑΕ (υπολειπόμενη αξία 4.000.000€).

Η ΥΠΑ είχε δεσμεύσει με τη Σύμβαση [1] την προμηθεύτρια να καλύψει όλες τις απαιτήσεις σε δελτία συντήρησης (*service bulletins*), καθώς η υιοθέτησή τους συναρτάται άμεσα με την πτητική ικανότητα του αεροσκάφους.

7.2 Σε περίπτωση που μεταξύ της ημερομηνίας υπογραφής της σύμβασης και της ημερομηνίας παράδοσης του αεροσκάφους-ΣΑΕ η FAA εκδώσει οποιαδήποτε οδηγία πτητικής ικανότητας

(Airworthine Directive) και/ή ο Προμηθευτής εκδώσει οποιοδήποτε δελτίο συντήρησης (Mandatory service bulletin) που επηρεάζουν την πτητική ικανότητα του αεροσκάφους-ΣΑΕ και τέτοια δελτία ή οδηγίες απαιτούν ο Προμηθευτής να τροποποιήσει το Αεροσκάφος-ΣΑΕ, ο Προμηθευτής θα τροποποιήσει έτσι το αεροσκάφος-ΣΑΕ, ώστε αυτό να συμμορφώνεται προ της οριστικής του αποδοχής. Οι τροποποιήσεις του αεροσκάφους-ΣΑΕ, που προέρχονται από υποχρεωτικές οδηγίες πτητικής ικανότητας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας του κράτους κατασκευής του αεροσκάφους-ΣΑΕ και από υποχρεωτικές οδηγίες των κατασκευαστών του αεροσκάφους, των κινητήρων, της μονάδας βοηθητικής ισχύος των παρελκόμενων - ανταλλακτικών του αεροσκάφους και του ΣΑΕ πρέπει να ενσωματώνονται αυτόματα κατά τη διάρκεια της κατασκευής με ευθύνη του Προμηθευτή. Τα υλικά και η εργασία που απαιτούνται για τις τροποποιήσεις αυτές και ειδικώς αυτές που προέρχονται από οδηγίες πτητικής ικανότητας της FAA και οδηγίες της Cessna και αφορούν στο αεροσκάφος-ΣΑΕ θα υλοποιούνται αδαπάνως για τον Αγοραστή τόσο μέχρι την παράδοση του αεροσκάφους όσο και κατά τη διάρκεια της εγγυητικής περιόδου, που καθορίζεται στο άρθρο 11 της παρούσας σύμβασης, με την προϋπόθεση ότι όλες οι εργασίες θα πραγματοποιηθούν από Εξουσιοδοτημένο Κέντρο Συντήρησης της Cessna ή Εξουσιοδοτημένο Σταθμό Συντήρησης για το αεροσκάφος και Εξουσιοδοτημένο Σταθμό Συντήρησης για το ΣΑΕ.

7.6 Ο Προμηθευτής υποχρεούται να ενημερώνει τον Αγοραστή για κάθε ενδεχόμενη τροποποίηση με τις σχετικές επιστολές και δελτία συντήρησης (service bulletins & service letters) και τις οδηγίες πτητικής ικανότητας (Airworthines Directives), που θα παρέχονται σε δύο αντίτυπα για πέντε χρόνια μετά την οριστική αποδοχή του αεροσκάφους-ΣΑΕ

Οι ανωτέρω συμβατικές προβλέψεις καταδεικνύουν την τεχνική μοναδικότητα του αεροσκάφους – ΣΑΕ και την απαίτηση για εμπλοκή της κατασκευάστριας στην αναβάθμιση του ΣΑΕ.»

IV) Αναφορικά με τις επιχειρησιακές επιπτώσεις αντικατάστασης του ΣΑΕ (χρόνος- απαιτήσεις εκπαίδευσης), με διερεύνηση της ενδεχόμενης λύσης πλήρους αντικατάστασης του συστήματος η α.α. σημειώνει μεταξύ άλλων τα εξής:

«Επιχειρησιακές επιπτώσεις αντικατάστασης του ΣΑΕ

Η αποξήλωση του υφιστάμενου ΣΑΕ και η εγκατάσταση νέου θα απαιτούσε χρονοβόρες και πολύπλοκες τεχνικές διαδικασίες όπως τεκμηριώθηκε και θα είχε ως αποτέλεσμα την επί μακρόν καθήλωση του αεροσκάφους για να υποστεί τις σχετικές τροποποιήσεις. Δεδομένης της μοναδικότητας του συγκεκριμένου αεροσκάφους όχι μόνο για την ΥΠΑ, αλλά και για την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία και για την Κυπριακή Πολιτική Αεροπορία, είναι σαφές ότι είναι επιχειρησιακά επιζήμιο να αντικατασταθεί το υφιστάμενο ΣΑΕ.

Η εν λόγω αντικατάσταση θα είχε αισθητά μεγαλύτερη διάρκεια, λόγω της απαίτησης για ανανέωση και αντικατάσταση του εργαστηριακού εξοπλισμού υποστήριξης του ΣΑΕ στο έδαφος, αλλά και της απαίτησης για εκπαίδευση των Μηχανικών για τη συντήρησή του και των Ηλεκτρονικών Ιπτάμενων Επιθεωρητών για τη χρήση του στις διαδικασίες του ΑΑΕ. Η διάρκεια της αρχικής εκπαίδευσης στο ΣΑΕ (400 εκπαιδευτικές ώρες) όπως προκύπτει από τη Σύμβαση (σελίδα 44) [1],

Εκπαίδευση ΣΑΕ

δδ) Στις μεθόδους διαχείρισης βάσεων δεδομένων των ραδιοβοηθημάτων, ως και στις διαδικασίες

ενσωμάτωσης τροποποιήσεων υλικού ή επικαιροποιήσεις λογισμικού.

15.2.6. Η συνολική διάρκεια της εκπαίδευσης για το ΣΑΕ είναι δέκα (10) εβδομάδες, με οκτώ (8) εκπαιδευτικές ώρες ανά εργάσιμη ημέρα, ήτοι συνολικά 400 εκπαιδευτικές ώρες.

είναι η τυπική διάρκεια εκπαίδευσης σε ένα πλήρες ΣΑΕ (αερομεταφερόμενο, επίγειο και εργαστηριακό εξοπλισμό), η οποία είναι δεκαπλάσια συγκρινόμενη με τη διάρκεια των 40 εκπαιδευτικών ωρών της εκπαίδευσης επί των αναβαθμίσεων στο υφιστάμενο ΣΑΕ, σύμφωνα με την προσφορά της κατασκευάστριας [5].

5. Training

Further Aerodata provides a 40 hours training course to brief the flight inspectors in the system enhancements of the AD-AFIS-210. This training will be performed at HCAA facilities in Athens, Greece. It is assumed that the training room at HCAA facilities is provided free of charge.

Με βάση τα ανωτέρω στοιχεία η επιχειρησιακή επίπτωση πιθανής αντικατάστασης του ΣΑΕ, θα είχε πολλαπλές αρνητικές συνέπειες και ως προς το χρονικό διάστημα μη διαθεσιμότητας του αεροσκάφους για εκτέλεση ΑΑΕ και ως προς την επικινδυνότητα που ενέχει ως προς την κατάσταση του αεροσκάφους η ευρείας έκτασης τεχνική αλλαγή (αποξήλωση και εγκατάσταση νέου ΣΑΕ).»

Υ) 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 μη προσφυγής σε προμήθεια νέου προς αντικατάσταση του υφιστάμενου ΣΑΕ

Το οικονομικό κόστος προμήθειας και ενσωμάτωσης του ΣΑΕ στο αεροσκάφος ήταν σημαντικό σε σύγκριση με το συνολικό κόστος της Σύμβασης. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι σε σύγκριση με το υψηλό κόστους jet αεροσκάφος Cessna, η δαπάνη για το οποίο ανήλθε σε 22.976.100€, το κόστος του ΣΑΕ αντιστοιχούσε σε 7.850.700€, δηλαδή στο 25% του συνολικού κόστους.

Θεωρώντας ότι ο τυπικός χρόνος απόσβεσης της επένδυσης για αεροσκάφη είναι 20 έτη, με βάση τη διεθνή πρακτική (chapter 22. Asset life) [8]

1 Definition

The accounting period in years for a given asset used in deriving the amortisation of investment expenditure.

2 EUROCONTROL Recommended Value

Value	Asset Type	Asset Life
	Aircraft	between 10 and 20 y

Source: EUROCONTROL (2011) - "Principles for Establishing the Cost-Base for Route Charges and the Calculation of the Unit Rates", EUROCONTROL Central Route Charges Office, October 201136
<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/reference-documents/eurocontrol-principles-effective-01-11-2013-en.pdf>

και λαμβάνοντας υπόψη ότι τα παλαιότερα αεροσκάφη ΑΑΕ παρέμεναν λειτουργικά για σχεδόν διπλάσιο χρόνο του προσδοκώμενου, συμπεραίνουμε ότι με την παρέλευση 10 ετών το ΣΑΕ έχει αποσβέσει λιγότερο από 50% της αξίας του. Επομένως με υπολειπόμενη αξία του ΣΑΕ περί τα 4.000.000€, δεν δικαιολογείται από οικονομικής απόψεως η αντικατάστασή του, αφού δεν έχει αποσβεστεί το κόστος επένδυσης.

Σημειώνεται ότι η δαπάνη για την προμήθεια νέου ΣΑΕ προς αντικατάσταση του υφιστάμενου, θα κυμαινόταν στην ίδια τάξη μεγέθους με το κόστος προμήθειας του υφιστάμενου ΣΑΕ του αεροσκάφους. Ως στοιχείο σύγκρισης αναφέρεται ότι η ΥΠΑ δρομολόγησε τη διαδικασία προμήθειας νέου αεροσκάφους-ΣΑΕ για την ενίσχυση του στόλου της ΜΠΜ, με τεχνικές προδιαγραφές για το ΣΑΕ του νέου αεροσκάφους αντίστοιχες με αυτές του ΣΑΕ του Cessna, προϋπολογίζοντας το κόστος προμήθειας στα 7.500.000€ [9], δηλαδή στην τάξη κόστους της προμήθειας του υφιστάμενου ΣΑΕ. Με δεδομένη την αξία προμήθειας που είναι ενδεικτική και της αξίας αντικατάστασης, η αναβάθμιση με κόστος 581.325€, ανέρχεται στο 7,75% του κόστους αντικατάστασης, καθιστώντας την αναβάθμιση προδήλως συμφερότερη λύση.

Συμπεραίνουμε, ότι το υψηλό κόστος της προμήθειας/αντικατάστασης σε σύγκριση με το κόστος της αναβάθμισης του εξοπλισμού, αιτιολογεί και αναδεικνύει ως οικονομικά συμφέρουσα και άρα προτιμητέα τη λύση της αναβάθμισης του υφιστάμενου ΣΑΕ, έναντι της λύσης της αντικατάστασής του με προσφυγή σε ανοιχτή διαδικασία προμήθειας.”

ii) «Υποκατάστατη λύση – αναβάθμιση του υφιστάμενου ΣΑΕ από έτερο φορέα πλην του κατασκευαστή
Στην προηγούμενη ενότητα τεκμηριώθηκε ότι η αντικατάσταση του υφιστάμενου ΣΑΕ με νέο από διαφορετικό κατασκευαστή, αποτελεί οικονομικά μη συμφέρουσα λύση και παρουσιάζει τεχνικές και επιχειρησιακές δυσχέρειες που την καθιστούν πρακτικά αδύνατη. Ως εκ τούτου, η μοναδική εναλλακτική λύση είναι η αναβάθμιση του υφιστάμενου ΣΑΕ, ώστε να αποκτήσει δυνατότητες για εκτέλεση ΑΑΕ σε συστήματα και διαδικασίες RNAV, SBAS και GBAS. Στο πλαίσιο της διερεύνησης της διαδικασίας και του τρόπου αναβάθμισης του ΣΑΕ εξετάστηκε η δυνατότητα να διενεργηθεί διαγωνιστική διαδικασία και συνακολούθως η δυνατότητα έτερου φορέα πλην του κατασκευαστή να αναβαθμίσει το υφιστάμενο ΣΑΕ.

Ως προς τη δυνατότητα έτερου φορέα να αναπτύξει λογισμικό και υλικό για την αναβάθμιση του ΣΑΕ, υπάρχει εγγενής τεχνική αδυναμία. Αφενός το λογισμικό αναπτύσσεται από την κατασκευάστρια εταιρεία, η οποία διατηρεί τον πηγαίο κώδικα και μπορεί να τον βελτιώσει, καθώς διατηρεί τα πνευματικά δικαιώματα.

Αφετέρου η Aerodata προσφέρει τη συστημική ολοκλήρωση (system integration) και την ενσωμάτωση υλικού που ενδεχομένως προέρχεται από άλλους κατασκευαστές, ωστόσο λαμβάνει πιστοποίηση για το ολοκληρωμένο σύστημα, το οποίο ελέγχεται έναντι των κανονιστικών απαιτήσεων πλοϊμότητας (airworthiness). Η αναφορά στο πιστοποιητικό STC [6]

Description of Type Design Change: Installation of an Aerodata AG Automatic Flight Inspection System (AFIS), in accordance with Master Drawing List AFISR00002, Revision A, dated June 5, 2007, or later FAA approved revision. FAA approved Airplane Flight Manual Supplement Document Number AFISR00011, Revision IR, dated June 28, 2007, or later FAA approved revision is required.

καταδεικνύει ότι η αλλαγή στη σχεδίαση με την ενσωμάτωση του ΣΑΕ εγκρίνεται όχι μόνο στο επίπεδο της γενικής περιγραφής, αλλά και στο επίπεδο του λεπτομερούς σχεδίου (master drawing list).

Η εν λόγω αλλαγή επομένως δεν μπορεί να αναληφθεί ες' ολοκλήρου από οιονδήποτε οργανισμό συντήρησης ακόμη και αν είναι εγκεκριμένος κατά τα διεθνή πρότυπα, δηλαδή εάν έχει πιστοποιηθεί κατά EASA PART 145, αφού το φυσικό αντικείμενο της αλλαγής, το λογισμικό και το υλικό, ως ενιαία σχεδίαση που εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα, προδιαγράφεται αποκλειστικά από την κατασκευάστρια εταιρεία και εγκρίνεται από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς πιστοποίησης FAA και EASA.

Η ΥΠΑ/ΜΠΜ άλλωστε διαθέτει το πιστοποιητικό PART 145 [10] για τη συντήρηση του αεροσκάφους και του ΣΑΕ, αλλά ενώ δύναται να εκτελέσει εργασίες αναβάθμισης υπό την καθοδήγηση της κατασκευάστριας εταιρείας, όπως προκύπτει από τα εγχειρίδια του Οργανισμού Συντήρησης και από την προσφορά της εταιρείας Aerodata

Aerodata will supervise the system enhancements at HCAA facilities in Athens, Greece.

δεν δύναται να σχεδιάσει και να υλοποιήσει την αναβάθμιση, χωρίς την ουσιαστική καθοδήγηση, την εποπτεία και την επίβλεψη από την κατασκευάστρια εταιρεία, η οποία παρέχει και το αναβαθμισμένο λογισμικό και υλικό.

Η αποκλειστική εξάρτηση για την τεχνική επάρκεια, τη συντήρηση και την αναβάθμιση του ΣΑΕ από την κατασκευάστρια εταιρεία, είναι και ο λόγος που στην αρχική σύμβαση δεσμεύεται η Aerodata να παρέχει υποστήριξη και τεχνική αρωγή καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του ΣΑΕ (σελίδα 39) [1].

14.5 ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ - ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΣΑΕ

14.5.1. Ο Προμηθευτής αναλαμβάνει την υποχρέωση να παρέχει τεχνική βοήθεια και υποστήριξη που αφορά στο ΣΑΕ μετά από αντίστοιχη αίτηση του Αγοραστή και για όλη την διάρκεια ζωής του ΣΑΕ.

14.5.3. Ο προμηθευτής αναλαμβάνει να παρέχει για όλη την διάρκεια ζωής του ΣΑΕ και αδαπάνως προς τον αγοραστή κάθε δυνατή και συνεχή τεχνική βοήθεια, όπως διευκρινίσεις ή οδηγίες ανίχνευσης βλαβών, μέσω τηλεφώνου, ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, FAX ή κοινής αλληλογραφίας, στις περιπτώσεις που δεν κρίνεται από τον Αγοραστή αναγκαία η αποστολή τεχνικού.

14.5.4. Ο Προμηθευτής παρέχει προς τον Αγοραστή την διακριτική ευχέρεια επιλογής παροχής Τεχνικής βοήθειας για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα και πέραν των περιορισμών αριθμού ταξιδιών και παραμονής τόσο κατά την διάρκεια ισχύος της εγγύησης, όσο και μετά από αυτήν, αν τούτο κριθεί απαραίτητο από τον Αγοραστή, με δαπάνες του τελευταίου.

Από τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα συνάγεται ότι και η υποκατάστατη λύση της αναβάθμισης του ΣΑΕ από έτερο φορέα πλην του κατασκευαστή είναι μη υλοποιήσιμη και μη αποδεκτή.»

16. 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 Aerodata, επισημαίνονται τα ακόλουθα:

Η διάταξη του άρθρου άρθρου 32, παρ. 2 περίπτ. (β) υποπερίπτ. (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 AERODATA AG που είναι ο κατασκευαστής του ΣΑΕ, 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 Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019) είναι οι ακόλουθοι:

«Το ΣΑΕ δύναται να αναβαθμιστεί με δυνατότητες RNAV, SBAS και GBAS, οι οποίες εξ' ολοκλήρου ή μερικώς απαιτούν τροποποιήσεις/αναβαθμίσεις λογισμικού (Πίνακας 1), το οποίο προστατεύεται από πνευματικά δικαιώματα, δεδομένου ότι στη Σύμβαση [1] δεν προβλέπεται η εκχώρησή τους στην ΥΠΑ.

Αλλωστε, η Aerodata, ως κατασκευάστρια εταιρεία του ΣΑΕ, βεβαιώνει σε επιστολή της ότι δεν έχει εκχωρήσει τα πνευματικά δικαιώματα του λογισμικού της με την πώληση του ΣΑΕ (AD-AFIS-210) [11], σημειώνοντας ότι:

Aerodata AG, Braunschweig, Germany herewith confirms that the rights of commercial exploitation and/or modification and/or upgrade of the AFIS system software, are not granted with the purchase of AD-AFIS-210 installed in Citation SX-ECI.

Η εν λόγω πρόβλεψη για τα πνευματικά δικαιώματα αφορά στο υφιστάμενο λογισμικό του ΣΑΕ και στο λογισμικό που θα εγκατασταθεί ως αναβάθμιση, για το οποίο η προσφορά αναφέρει ότι επίσης προστατεύεται από δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας. Η προσφορά της κατασκευάστριας [7], ρητώς αναφέρει ότι:

7.4 Intellectual Property Rights

All intellectual property rights, in particular for the system design, architecture, hardware and software remains with Aerodata. Duplication of any software is only permitted for backup purposes. The delivery of the system will include three software licenses.

Ακόμη και για το είδος "GBAS Signal Generator", το οποίο σύμφωνα με την προσφορά αφορά αποκλειστικά σε υλικό (only HW), στο πλαίσιο διευκρινήσεων που ζητήθηκαν από την Aerodata, διατυπώθηκε σε επιστολή [12], ότι υπάρχει και περιλαμβάνεται λογισμικό για την ορθή βαθμονόμηση της μονάδας, ώστε να εκτελεί ΑΑΕ. Ειδικότερα αναφέρεται ότι:

Herewith we confirm that the price of the Signal Generator in proposal FA019603 includes the Software for calibrating the GBAS Receiver and the verification of the correct and calibrated adjustments of the unit for flight inspection.

Επομένως και για αυτή την περίπτωση υπάρχει λογισμικό που προστατεύεται από αποκλειστικά δικαιώματα.»

17. Με βάση τα ανωτέρω διαφαίνεται ότι, κατά την τεχνική κρίση της Υ.Π.Α. η, κατασκευάστρια του ΣΑΕ, εταιρία Aerodata AG είναι αφενός τεχνικά ικανή να προμηθεύσει τα αιτούμενα παρελκόμενα και να παρέχει τις αιτούμενες υπηρεσίες αποτελεσματικά, αλλά και μοναδική έναντι οιοδήποτε άλλου οικονομικού φορέα που προμηθεύει δυνητικά ανάλογα είδη ή παρέχει δυνητικά τις αντίστοιχες υπηρεσίες με αντικείμενο την αναβάθμιση του συστήματος Από Αέρος Ελέγχου του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X, με νέες δυνατότητες διενέργειας ΑΑΕ. Επιπρόσθετα, η αναθέτουσα αρχή υποστηρίζει ότι δεν υφίσταται ισοδύναμη εναλλακτική λύση κι ότι τυχόν υποκατάστατη λύση θα ήταν τεχνικοοικονομικά απρόσφορη κατά τα προαναφερόμενα στην προσκομιζόμενη, από αυτή, σχετική Έκθεση Τεκμηρίωσης (αρ. πρωτ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 14747/18.07.2019)

Στο υπό εξέταση αίτημά της η αναθέτουσα αρχή επικαλείται την αναγκαιότητα ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης στο συγκεκριμένο οικονομικό φορέα (Aerodata AG) προβάλλοντας ως τεχνικούς λόγους, ουσιαστικά, τόσο τον τεχνικά ιδιόμορφο χαρακτήρα της σύμβασης, όσο και τους κανονιστικούς περιορισμούς αναφορικά με την πιστοποίηση ορθής αναβάθμισης των αντίστοιχων συστημάτων μόνο από τον κατασκευαστή του συστήματος.

Τέλος, σύμφωνα με τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα διαφαίνεται ότι η, κατασκευάστρια του ΣΑΕ, εταιρία Aerodata AG, έχει παρακρατήσει τα πνευματικά δικαιώματα που αφορούν τόσο στο υφιστάμενο λογισμικό του ΣΑΕ όσο και στο λογισμικό που θα εγκατασταθεί, επισημαίνοντας ότι η δυνατότητα αναβάθμισης του ΣΑΕ με δυνατότητες RNAV, SBAS και GBAS, που αποτελεί το κύριο αντικείμενο της σύμβασης που προτίθεται να αναθέσει εν προκειμένω η ΥΠΑ, απαιτεί τροποποιήσεις/αναβαθμίσεις λογισμικού (Πίνακας 1), το οποίο προστατεύεται από πνευματικά δικαιώματα.

18. 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

18. 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 παροχή σύμφωνης Γνώμης, επί του αιτήματος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παρ. γ' περ. δδ' του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσόμενων υπό του νόμου προϋποθέσεων για τη διενέργεια διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4412/2016, άρθρο 32, παρ. 2, περ. β', υποπερ. ββ' (απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους) και υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων), για τη σύναψη σύμβασης με αντικείμενο την Αναβάθμιση του Συστήματος από Αέρα Ελέγχου (ΣΑΕ) του αεροσκάφους Cessna 750 Citation X της Μονάδας Πτητικών Μέσων της ΥΠΑ, από τον κατασκευαστικό οίκο, δηλαδή από την εταιρεία Aerodata AG, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 581.325,00€ άνευ κρατήσεων και απαλλασσόμενης Φ.Π.Α. και 582.168,15€ μετά κρατήσεων, λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσόμενων υπό του νόμου προϋποθέσεων.

Αθήνα, 8 Αυγούστου 2019

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Πρόεδρος

Γεώργιος Καταπόδης