



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ
(Ως προς το Συμπέρασμα)

ΓΝΩΜΗ

Δ 19/2022

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

Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα, την 29^η Μαρτίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 09:30 π.μ. και επί της οδού Κεφαλληνίας 45 & Κομνά Τράκα, όπου η έδρα 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. Προέδρος: Γεώργιος Καταπόδης
2. Αντιπρόεδρος: Αδάμ Καραγλάνης
3. Μέλη: Δημήτριος Σταθακόπουλος (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Μαρία Στυλιανίδου (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Κωνσταντίνος Βαρδακαστάνης
Βασιλική Σκαρτσούνη

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

Γραμματέας: Αθανάσιος Λαμπράκης, ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

Εισηγήτρια: Φιλία Κοντραφούρη, Νομικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.

Κατά τη διάρκεια της Συνεδρίασης, παρέστησαν, η εισηγήτρια Φ. Κοντραφούρη, η Προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης, Μαρία Παναγοηλιοπούλου, καθώς και η Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Ελέγχου της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ., Μαριλένα Σιδέρη, οι οποίες και αποχώρησαν πριν την έναρξη της διαδικασίας ψηφοφορίας και λήψης της απόφασης από τα Μέλη της Αρχής.

Θέμα: Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, κατά τη διάταξη του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. γγ' (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) και της παρ. 4 περ. β' (συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται για επέκταση υφιστάμενων αγαθών) ν. 4412/2016, του Υπουργείου Υποδομών



και Μεταφορών για την ανάθεση σύμβασης με αντικείμενο τον «**εκσυγχρονισμό του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας**» **εκτιμώμενης αξίας 62.000.000 ευρώ χωρίς Φ.Π.Α.** και διάρκεια (23) μήνες από την υπογραφή της.

Με το υπ' αριθμ. πρωτ. 417/01.03.2022 (αριθμ. πρωτ. εισερχομένων Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 1246/02.03.2022) έγγραφο αίτημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Έγκριση προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για τη σύναψη σύμβασης της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με την κατασκευάστρια εταιρεία THALES LAS France SAS, που αφορά τον **εκσυγχρονισμό του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας**, το Υπουργείο αιτείται την κατ' άρθρο 2, παρ. 2, περίπτωση (γ), υποπερίπτωση (δδ) του ν. 4013/2011 (ΦΕΚ 204/Α/15 9 2011), παροχή σύμφωνης γνώμης της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης με επίκληση των διατάξεων του άρθρου 32, παράγραφος 2 περ. (β) υποπ. (γγ) (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) και παράγραφος 4 περ. (β) (για συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται για επέκταση υφιστάμενων αγαθών) του Ν.4412/2016 συνδυαστικά εφαρμοζόμενων.

1. Με το παρόν αίτημα το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αιτείται την υπογραφή σύμβασης με την εταιρεία THALES LAS FRANCE SAS με αντικείμενο την υλοποίηση προγράμματος εκσυγχρονισμού του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας το οποίο συνίσταται στις εξής επιμέρους υπηρεσίες¹ :

1. Αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων Επιτήρησης PALLAS 3G στη νέα έκδοση PALLAS 4G.
2. Παραμετροποίηση του υφιστάμενου PALLAS 3G για επεξεργασία και απεικόνιση δεδομένων MLT/WAM&ADS-B.
3. Παραμετροποίηση και υλοποίηση διασύνδεσης του νέου συστήματος PALLAS 4G και του υφιστάμενου PALLAS 3G με τη νέα Προσέγγιση της Τερματικής περιοχής Αθηνών και τον Πύργο Ελέγχου στο ΔΑΑ.
4. Αναβάθμιση 10 συστημάτων επιτήρησης (RADARs) ήτοι :
 - 2 PSRS-band, 1PSRL-band σε νέα solidstate τεχνολογία με αντίστοιχο λογισμικό (S/W) και
 - 7MSSRs σε τεχνολογία Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S
5. παραμετροποίηση - ενσωμάτωση των δεδομένων των 10 αυτών RADARs στα συστήματα PALLAS 3G & PALLAS 4G.

Σύμφωνα με το έγγραφο με αρ. Ο/CC51/6742/8849/ΡΚΑ (αρ. πρωτ. Υπουργείου Υποδομών 27123/02-02-2022), η συνολική δαπάνη για την υλοποίηση του παραπάνω προγράμματος

¹ Βλ. παρακάτω αναλυτικά την σχετική τεχνικοοικονομική προσφορά της εταιρείας THALES LAS FRANCE SAS



ανέρχεται στο ποσό των εξήντα δύο εκατομμυρίων ευρώ **(62.000.000,00) άνευ ΦΠΑ**, όπως τα επιμέρους ποσά αναλύονται στο παραπάνω έγγραφο της αιτούσας αναθέτουσας Αρχής.

2.- Από τη μελέτη των στοιχείων και εγγράφων του φακέλου της υπόθεσης καθώς και από τα διαλαμβανόμενα στις επικαλούμενες στο υπό εξέταση αίτημα υπ' αριθμ. 130/2017 και 76/2018 αντίστοιχα γνώμες της Αρχής, οι οποίες εξεδόθηκαν μετά από τα υπ' αριθμ. πρωτ. 810/05-12- 2017 (αριθμ. πρωτ. ΕΑΑΔΗΣΥ 7172/06 12 2017) και υπ' αριθμ. πρωτ. 565/17.05.2018 και 603/01.06.2018 (αριθμ. πρωτ. εισερχομένων Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 2948/01.06.2018 και 3230/18.06.2018 αντίστοιχα) έγγραφα αιτήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκύπτουν τα κάτωθι πραγματικά περιστατικά:

Καταρχήν, με την υπ' αριθμ. 130/2017 Γνώμη της Αρχής έχουν γίνει δεκτά τα εξής:

“Το σύστημα «PALLAS» εγκαταστάθηκε για πρώτη φορά από την εταιρεία «THOMSON CSF, μετέπειτα THALES ATM, σήμερα THALES Air Systems S.A.S.» το 1999. Η προμήθεια του συστήματος PALLAS έγινε με βάση τη «ΣΥΜΒΑΣΗ Νο 1/1991» μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας «THOMSON CSF» (με απ' ευθείας ανάθεση). Στη συνέχεια το σύστημα «PALLAS» αναβαθμίστηκε σε «PALLAS UPGRADE» με τη σύμβαση υπεργολαβίας «AAN/5 2000 ANABAΘΜΙΣΗ PALLAS» μεταξύ της AIR TRAFFIC CONTROL SYSTEMS Ltd. (ATCS ΕΠΕ) (υπεργολάβου της κοινοπραξίας “CONSORTIUM UNDER THE LEADERSHIP OF HOCHTIEF AKTIENGESELL SHATVORM GEBR.HELFMANN” που υλοποιεί την εξειδικευμένη σύμβαση κατασκευής (I.C.C.) με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε.) με την εταιρεία AIRSYS ATM. Η εν λόγω σύμβαση εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. Δ11/Ε/13987/6003/10-04-2003 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών με θέμα «Έγκριση Σύμβασης για την αναβάθμιση του συστήματος PALLAS Πρόγραμμα URANIA, Σύμβαση Νο 5 (PALLAS UPGRADE)» που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 511Β'/29-04-2003. Η εν λόγω σύμβαση υλοποιήθηκε προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Προσέγγισης και του Πύργου του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Περαιτέρω, με τη «ΣΥΜΒΑΣΗ Νο 02/05/26-04-2005» μεταξύ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της εταιρείας «THALES ATM SA» συμφωνήθηκε η αναβάθμιση για τα μέρη (modules) OLDI και ADEXP του συστήματος PALLAS με κόστος €1.200.000,00, ενώ με τη «ΣΥΜΒΑΣΗ Νο 07/07/19-04-2007» μεταξύ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της εταιρείας «THALES ATM» συμφωνήθηκε η αναβάθμιση θέσεων PLANNER (PALLAS) και OLDI TCP ADEXP FORMAT με κόστος €1.007.000,00. Εξ άλλου, με τη «ΣΥΜΒΑΣΗ Νο 20/07/27-08-2008» μεταξύ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της εταιρείας «THALES Air Systems Division» συμφωνήθηκε η αναβάθμιση θέσεων PLCA (PALLAS) και λειτουργιών θέσεων MMI και εργαλείων DPP με κόστος €2.143.740,45 οι οποίες περιλαμβάνουν λειτουργίες που κρίθηκαν αναγκαίες με βάση νέες απαιτήσεις ICAO και ECTL για την κάλυψη επιχειρησιακών αναγκών. Τέλος, με τη «ΣΥΜΒΑΣΗ Αριθ. 11/2015/17-12-2015» μεταξύ της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της εταιρείας «THALES ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ, ΕΜΠΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ» συμφωνήθηκε η αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεων και δεδομένων RADAR (PALLAS 3G) με κόστος €8.068.350,16. Για την εν λόγω σύμβαση εκδόθηκε η «ΑΠΟΦΑΣΗ 229/2013» της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. με την οποία διατυπώθηκε σύμφωνη γνώμη, δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του Ν. 4013/2011, ως προς το αίτημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας προς την Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. για τη διενέργεια διαδικασίας με



διαπραγμάτευση χωρίς δημοσίευση προκήρυξης βάσει της περίπτωσης β της παραγράφου 1 του άρθρου 25 του Π.Δ. 60/2007.

[...] Η εταιρεία Thales ATM, ως κατασκευάστρια εταιρεία του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεων και δεδομένων Επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) καθώς και των 7 RADARS, προτείνει για την κάλυψη των επιχειρησιακών και τεχνικών απαιτήσεων της ΥΠΑ τα εξής:

1. Την αναβάθμιση του συστήματος PALLAS στο Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών Θεσσαλονίκης (ΚΕΠΑΘΜ) «step 1 (en-route upgrade)», CPV 35962200.
2. Την παραμετροποίηση και υλοποίηση της διασύνδεσης αυτού με τη νέα Προσέγγιση της Τερματικής περιοχής Αθηνών και τον Πύργο Ελέγχου Κυκλοφορίας στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας Ελευθέριος Βενιζέλος «(step 2 approach and tower upgrade)», CPV 35962200.
3. Την αναβάθμιση επτά (7) συστημάτων επιτήρησης (radar) με εφαρμογή της νέας τεχνολογίας Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S, CPV 35962200.

Η συνολική δαπάνη για την υλοποίηση της παραπάνω πρότασης ανέρχεται σε είκοσι έξι εκατομμύρια εννιακόσιες χιλιάδες ευρώ (€26.900.000,00).

[...]Επίσης, στο έγγραφο-αίτημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών παρουσιάζεται η σχετική τεκμηρίωση για την μοναδικότητα του προμηθευτή ως ακολούθως:

«VI. Μοναδικότητα Προμηθευτή

i. Βασικό κριτήριο της ανάθεσης της αναβάθμισης στην κατασκευάστρια εταιρεία αποτελεί ότι ο «πηγαίος κώδικας λογισμικού της κύριας εφαρμογής UBSS (Unix Base System Software) που διαθέτει η κατασκευάστρια εταιρεία αποτελεί αποκλειστικό περιουσιακό της στοιχείο και είναι ο μόνος που της επιτρέπει την όποια αναβάθμιση του συστήματος. Τον κώδικα αυτόν η εταιρεία κατοχυρώνει από άποψη δικαιωμάτων χρήσης κατ' αποκλειστικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο, και δεν το μεταβιβάζει σε κανένα τελικό χρήστη. Περαιτέρω, το λογισμικό εφαρμογής και η έκδοσή του (version) είναι απόλυτα συνδεδεμένα με την αντίστοιχη version του UBSS (Unix Base System Software), και για να λειτουργήσει βασίζεται σε αυτό χρησιμοποιώντας τις υπηρεσίες που αυτό διαθέτει. Κάθε επέμβαση κάποιας κλίμακας στο σύστημα, ακόμα και αν το application τροποποιηθεί (από την ΥΠΑ ή κάποια εταιρεία), δεν μπορεί να ολοκληρωθεί και να λειτουργήσει εάν δεν γίνουν και οι αντίστοιχες επεμβάσεις στο UBSS (Unix Base System Software). Αυτό ισχύει ακόμα και αν θελήσουμε να προσθέσουμε ένα ακόμα τομέα εργασίας στο PALLAS, πόσο μάλλον εάν πρόκειται για αναβάθμιση στο επίπεδο που περιλαμβάνει η προτεινόμενη μετατροπή σε PALLAS 3G+. Αλλαγή δικτύου και διαχείρισή του με νέας τεχνολογίας, προσθήκες λειτουργιών κλπ, δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν χωρίς της αντίστοιχη αναβάθμιση του UBSS (Unix Base System Software).

ii. Με το υπ' αριθμ. πρωτ. Δ/ΥΠΑ/ 1564/16.11.2017 διαβιβάστηκε έγγραφη βεβαίωση της κατασκευάστριας εταιρείας THALES Air Systems S.A.S. για τη μη παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της κυρίας εφαρμογής UBSS (Unix Base System Software) του συστήματος PALLAS Upgrade & PALLAS 3G και των συστημάτων RADAR της ίδιας εταιρείας για την αναβάθμιση αυτών σε Enhanced Mode S.

iii. Επιπρόσθετα, με το υπ' αριθμ. πρωτ. Δ/ΥΠΑ/1569/17.11.2017, διαβιβάστηκε έγγραφη βεβαίωση συμμόρφωσης της κατασκευάστριας εταιρείας THALES Air Systems S.A.S. για τη



κάλυψη των απαιτήσεων της ΥΠΑ με βάση τις υφιστάμενες τεχνικές προδιαγραφές της Υπηρεσίας.

iv. Επιπρόσθετα, αναφέρεται ότι: α) η συνολική προϋπολογισθείσα αξία της υπό κρίση σύμβασης υπερβαίνει το ποσό των €10.000.000 β) μέρος της χρηματοδότησης προέρχεται από πόρους της ΕΕ και τον μηχανισμό INEA CEF, χωρίς να εντάσσεται όμως στο ΕΣΠΑ. Κατά συνέπεια δεν συντρέχει η προϋπόθεση της παρ. 3 άρθρο 28 του ν. 4314/2014 και η ΕΑΑΔΗΣΥ διατηρεί αρμοδιότητα ελέγχου.»

3.- Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα στοιχεία του φακέλου και με βάση τα επικαλούμενα πραγματικά περιστατικά και την υπαγωγή αυτών στις οικείες διατάξεις η Αρχή ομόφωνα αποφάσισε με την υπ' αριθμ. 130/2017 γνώμη της "την παροχή σύμφωνης γνώμης επί του υποβληθέντος αιτήματος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ως προς τη διενέργεια διαδικασίας ανάθεσης σύμβασης με αντικείμενο την αναβάθμιση του εν θέματι συστήματος για λόγους προστασίας δικαιωμάτων αποκλειστικότητας (άρθρο 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. γγ' του ν. 4412/2016), κατόπιν διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, προϋπολογισθείσας δαπάνης 26.900.000 ευρώ, πλέον ΦΠΑ." αποδεχόμενη στα κάτωθι:

" 18. Εν προκειμένω, σύμφωνα με το έγγραφο-αίτημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η προμήθεια νέου κεντρικού συστήματος επεξεργασίας δεδομένων επιτήρησης αεροναυτιλίας (Data Processing System) για τις ανάγκες Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας εντός του ελληνικού FIR/UIR με τις αντίστοιχες θέσεις εργασίας Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, εκτιμάται στο ποσό των 30.600.000,00€ χωρίς να περιλαμβάνεται :

i. η παραμετροποίηση - διασύνδεση της νέας προσέγγισης και του πύργου του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών με το νέο κεντρικό σύστημα.

ii. η αναβάθμιση επτά (7) συστημάτων επιτήρησης (πίνακας 1):

Πίνακας 1 Αναβάθμιση συστημάτων επιτήρησης (Radar)

Σύστημα Επιτήρησης	Τοποθεσία
PSR (πρωτεύον ραντάρ)	ΔΑΑ – Καμάρα
MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	ΔΑΑ – Καμάρα
MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	ΔΑΑ – Μερέντα
MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Πήλιο
MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Κύθηρα
MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Λευκάδα
MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Υμηττός

Συμπερασματικά, για την υλοποίηση του συνόλου των ανωτέρω προμηθειών απαιτούνται περίπου 40.000.000,00 € .

19. Αντίθετα το κόστος για την αναβάθμιση υπολογίζεται όπως προαναφέρθηκε σε 26.900.000,00€.

Επίσης, στο υπ' αριθμ. πρωτ. Δ/ΥΠΑ/ 1564/16.11.2017 έγγραφο βεβαιώνεται από την κατασκευάστρια εταιρεία THALES Air Systems S.A.S. η μη παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της κυρίας εφαρμογής UBSS (Unix Base System Software) του συστήματος PALLAS Upgrade & PALLAS 3G και των συστημάτων RADAR της ίδιας εταιρείας για την αναβάθμιση αυτών σε Enhanced Mode S.

Συνεπώς, σύμφωνα με τα ανωτέρω διαλαμβανόμενα, η εταιρεία, αρχικός αντισυμβαλλόμενος της ΥΠΑ, THALES ATM, έχει παρακρατήσει τα δικαιώματα κυριότητας επί των εφαρμογών για τις οποίες παρέχει, στο πλαίσιο της υπογραφείσας σύμβασης, τις άδειες χρήσης.



20. Από τα προαναφερόμενα προκύπτει ότι ο υποψήφιος ανάδοχος αποτελεί το μοναδικό οικονομικό φορέα που μπορεί να παράσχει την υπηρεσία της αναβάθμισης του συγκεκριμένου λογισμικού, παρέχοντας στην Υ.Π.Α. την σχετική άδεια χρήσης για την αναβάθμιση του ειδικού προσαρμοζόμενου λογισμικού, του οποίου κατέχει τα συγκεκριμένα προστατευόμενα αποκλειστικά δικαιώματα και το οποίο, επιπλέον, ο αυτός ενδιαφερόμενος αποκλειστικά παράγει. Επίσης, κατόπιν στάθμισης όλων των οικονομοτεχνικών παραμέτρων από την αναθέτουσα αρχή προκύπτει με πλήρη αιτιολογία ότι η προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της ανάθεσης σύμβασης αναβάθμισης του συστήματος για λόγους προστασίας δικαιωμάτων αποκλειστικότητας, κατόπιν διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, είναι απολύτως συμφερότερη."

4.- Εν συνεχεία και κατόπιν των ανωτέρω, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με τα υπ' αριθμ. πρωτ. 565/17.05.2018 και 603/01.06.2018 (αριθμ. πρωτ. εισερχομένων Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 2948/01.06.2018 και 3230/18.06.2018 αντίστοιχα) όπως αυτά συμπληρώθηκαν με το υπ' αριθμ. πρωτ. 754/16.07.2018 (αριθμ. πρωτ. 3801/17.07.2018) έγγραφα αιτήματά του με θέμα «Έγκριση προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για την ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (απόφαση ΕΑΑΔΗΣΥ 130/2017)", αιτήθηκε την κατ' άρθρο 2, παρ. 2, περίπτωση (γ), υποπερίπτωση (δδ) του ν. 4013/2011 (ΦΕΚ 204/Α/15-9-2011), παροχή σύμφωνης γνώμης της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης με την εταιρεία «THALESFRANCESAS» με επίκληση των διατάξεων "του άρθρου 32, παράγραφος 2 περ. (β) υποπ. (γγ) (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) και παράγραφος 4 περ. (β) (για συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται για επέκταση υφιστάμενων αγαθών) του Ν.4412/2016 (ΦΕΚ 147/Α/08.08.2016) συνδυαστικά εφαρμοζόμενων του."

5.- Επί των ως άνω αιτημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξεδόθη η υπ' αριθμ. **Δ76/2018 Γνώμη της ΕΑΑΔΗΣΥ**, με την οποία έχουν γίνει δεκτά τα εξής:

«1. Με το παρόν αίτημα το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αιτείται την υπογραφή σύμβασης με την εταιρεία "THALES LAS FRANCE SAS" με αντικείμενο την ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, προϋπολογισθείσας αξίας 2.300.000,00 πλέον ΦΠΑ. Ειδικότερα, όπως συνάγεται από το υπ' αριθμ. 3801/17.07.2018 συμπληρωματικώς υποβληθέν έγγραφό του το αιτούν Υπουργείο ισχυρίζεται ότι «η εταιρεία ThalesAirSystemS.A.S ως κατασκευάστρια εταιρεία του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεων και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS), πριν την ολοκλήρωση των διαδικασιών για την ανάθεση της σύμβασης ανάθεσης υλοποίησης του Προγράμματος PALLAS 3G+, σύμφωνα με την απόφαση 130/2017 της ΕΑΑΔΗΣΥ, ολοκλήρωσε την ανάπτυξη και προσέφερε την ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN (L/CC51/5208/8855/PKA-01.03.2018) στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση».

Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι η αναθέτουσα αρχή δεν έχει ακόμα προβεί σε σύναψη της σύμβασης για την οποία δόθηκε η σύμφωνη γνώμη της Αρχής για την προσφυγή στη



διαδικασία διαπραγμάτευσης μετά την έκδοση της υπ' αριθμ. 130/2017 Γνώμης της, διότι όπως αναφέρεται: «λόγω αναγκαιότητας υλοποίησης των προαναφερόμενων εφαρμογών για την αρτιότητα και λειτουργικότητα του όλου συστήματος δεν ολοκληρώθηκε η διαδικασία υπογραφής της σύμβασης και δρομολογήθηκε διαδικασία ενσωμάτωσης των προαναφερόμενων εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας».

[...] 4. Στην προκειμένη περίπτωση το αιτούν Υπουργείο με τα ως άνω αναφερόμενα έγγραφα του επικαλείται τα εξής αναφορικά με "την ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας":

"Λαμβάνοντας υπόψη ότι αποκλειστικός πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο ΑΘΗΝΑΙ FIR/HELLASUIR είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και διατηρεί την αρμοδιότητα και υποχρέωση συνεχούς και αδιάλειπτης παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας τηρώντας την εθνική νομοθεσία και τους διεθνείς σχετικούς κανονισμούς.

Οι τεχνικές προδιαγραφές λειτουργίας των συστημάτων επεξεργασίας σχεδίων πτήσεων και δεδομένων επιτήρησης προσδιορίζονται πανευρωπαϊκά και η τήρησή τους αποτελεί προϋπόθεση για την συνεργασία των συστημάτων των ευρωπαϊκών χωρών.

Η Χώρα μας επιτυγχάνει μέσω της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας να εναρμονίζεται πλήρως με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές και να εξυπηρετεί ολόενα και μεγαλύτερη αεροπορική κίνηση με ασφάλεια, εξυπηρετώντας ταυτόχρονα τον στόχο της αύξησης της χωρητικότητας του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας.[...]

Πέρα των ανωτέρω η Χώρα μας οφείλει συνεχώς να συμμορφώνεται και να εναρμονίζεται με το πλαίσιο που προδιαγράφει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) μέσω της Σύμβασης του Σικάγο για την Πολιτική Αεροπορία στην οποία έχει προσχωρήσει. Τα σχετικά παραρτήματα - κείμενα της Σύμβασης του Σικάγο για την Πολιτική Αεροπορία που αφορούν την διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και την περιγραφή τεχνικών προδιαγραφών είναι τα παρακάτω:

- ί. ICAO Annex 10
- ίι. ICAO Annex 11 AirTrafficServices
- ίιι. ICAO Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation" περί διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων.
- iv. ICAO Annex 19 Safety Management
- v. ICAO DOC 9859 Safety Management Manual

Κατά συνέπεια απαιτούνται τεκμηριωμένες, αυστηρές τεχνικές προδιαγραφές σε ότι αφορά τα συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που επιβάλλονται επίσης από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στην Αεροναυτιλία (EASA) του οποίου μέλος είναι η Χώρα μας.

Η ΕΕ στα πλαίσια της πρωτοβουλίας για την δημιουργία και την ασφαλή λειτουργία του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού –Single European Sky» έχει έρθει σε συνεργασία με το EUROCONTROL που αποτελεί τον διαχειριστή δικτύου εναέριας κυκλοφορίας για έναν χώρο που εκτείνεται ακόμα και πέρα από τα όρια των κρατών μελών της ΕΕ. από το οποίο και

εκδίδονται μία σειρά από οδηγίες (guidelines) για την εκπόνηση τεχνικών προδιαγραφών, η τήρηση των οποίων κρίνεται απολύτως απαραίτητη όχι μόνο για την συμμετοχή της Χώρας μας στο πρόγραμμα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού –Single European Sky» μα πολύ περισσότερο για την διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας πτήσεων . Οι σημαντικότερες από αυτές τις οδηγίες και σχέδια προδιαγραφών είναι αυτές που αφορούν Pilot Common Projects σε εκτέλεση των αναφερομένων στον Ευρωπαϊκό Κανονισμό EU 716/2014 – PCPs.

Τέλος είναι απολύτως επιβεβλημένο να εξυπηρετηθούν οι επιχειρησιακές και επείγουσες λειτουργικές ανάγκες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ως Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και αναπόσπαστο τμήμα του Εναερίου Χώρου BLUEMEDFAB (Functional Airspace Block). Οι λειτουργικές υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η Χώρα μας απορρέουν όχι μονάχα από την ανάγκη εξυπηρέτησης του εθνικού εναερίου χώρου αλλά και από την λειτουργική συνεργασία με όμορες χώρες στο χώρο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας."

5. Σε σχέση με την αναγκαιότητα επιχειρησιακής χρήσης της εφαρμογής TacticalControllerTool (T.C.T.) και της εφαρμογής Arrival Manager (AMAN) το αιτούν Υπουργείο ισχυρίζεται ότι:

5.1. Επιχειρησιακή χρήση της εφαρμογής TacticalControllerTool (T.C.T.)

"Η εφαρμογή TCT είναι πρωτίστως ένα βοήθημα διασφάλισης των διαχωρισμών των αεροσκαφών, παρέχοντας στον Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας (EEK) πολύ μεγάλης ακρίβειας προβλέψεις. Η σπουδαιότητα της συγκεκριμένη εφαρμογής έγκειται στο ότι

- Αυξάνει την ασφάλεια διαχείρισης των αεροσκαφών, παρέχοντας συνεχή παρακολούθηση των κινήσεων αυτών, ώστε να είναι απόλυτα συνεπείς ως προς τις εξουσιοδοτήσεις των EEK, ενημερώνοντάς τους σε περίπτωση απόκλισης
- Προτείνει την πλέον ενδεδειγμένη επιχειρησιακή λύση στους EEK σε περίπτωση απόκλισης ή εμπλοκής
- Εξοικονομεί χρόνο στον EEK, υπολογίζοντας τις πιθανές εμπλοκές α/φών, οπότε εκείνος με την σειρά του μπορεί να διαχειριστεί ασφαλέστερα μεγαλύτερο αριθμό αεροσκαφών
- Συμβάλει στην αύξηση της χωρητικότητας κάθε επιχειρησιακού τομέα ελέγχου
- Απαραίτητο εργαλείο για την επιχειρησιακή εφαρμογή των FREEROUTES (Εναέριος Χώρος Ελευθέρων Διαδρομών), υποχρέωση που απορρέει από την συμμετοχή της Ελλάδας στο πρόγραμμα του Κοινού Ευρωπαϊκού Ουρανού (SingleEuropeanSky).

Η αναγκαιότητα επιχειρησιακής χρήσης της εφαρμογής TCT από τα ΚΕΠΑΘ/ΜΑ έχει ήδη εκφραστεί στις προδιαγραφές που εκπονήθηκαν από την ΥΠΙΑ για την προμήθεια νέου DPSIATM συστήματος."

5.2. Επιχειρησιακή χρήση της εφαρμογής ArrivalManager (AMAN).

Η εφαρμογή AMAN (ArrivalManager) είναι ένα βοήθημα βελτιστοποίησης της διαχείρισης της αφικνούμενης κυκλοφορίας σε Τερματικές Περιοχές Αεροδρομίων (TMAs). Παρέχει στον ελεγκτή των αφίξεων στις Προσεγγίσεις Αεροδρομίων αυτοματοποιημένες δυνατότητες

διαχείρισης της ροής των αεροσκαφών. Χρησιμοποιείται σε TMAs που εξυπηρετούν αεροδρόμια με μεγάλη κυκλοφορία και διευκολύνει στη ροή αυτής.

Η TMA Αθηνών εξυπηρετεί τα αεροδρόμια «Ελευθέριος Βενιζέλος», (LGAV) με 200.000 κινήσεις IFR, Ελευσίνα με 600 κινήσεις IFR, Σύρο και Τατόι. Επιπροσθέτως διαχειρίζεται την υπερυπτάμενη κυκλοφορία με προορισμό τη Μύκονο, τη Πάρο, τη Μήλο και τη Καλαμάτα. Η κυκλοφορία συνεπώς στην περιοχή της TMA Αθηνών είναι εξαιρετικά πολύπλοκη.

Η κυκλοφορία στο αεροδρόμιο LGAV από το 2014 συνεχώς αυξάνεται με επακόλουθο την αύξηση των καθυστερήσεων και τη διαμαρτυρία των εταιρειών αλλά και της διοίκησης του αεροδρομίου LGAV λόγω αύξησης του κόστους αλλά και της μη πλήρους εκμετάλλευσης των δυνατοτήτων των παροχών του αεροδρομίου.

Η εφαρμογή AMAN για τη διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας κρίνεται αναγκαία για την αποτελεσματικότερη και ασφαλέστερη διαχείριση των αφίξεων και της γενικότερης ροής της κυκλοφορίας στην Τερματική Περιοχή Αθηνών και θα έχει ως αποτέλεσμα:

- την αύξηση της χωρητικότητας
- Τη μείωση των καθυστερήσεων
- τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων
- τη μείωση του θορύβου και της μόλυνσης του περιβάλλοντος

Η επιχειρησιακή αναγκαιότητα της εφαρμογής AMAN για τη διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στο Ελληνικό FIR και την αποτελεσματικότερη διαχείριση των αφίξεων και της γενικότερης ροής της κυκλοφορίας στην Τερματική Περιοχή Αθηνών, έχει ήδη εκφραστεί στις προδιαγραφές που εκπονήθηκαν από την ΥπΑ για την προμήθεια νέου DPSIATM συστήματος".

6. Με βάση να αναφερόμενα στο υπ' αριθμ. 3230/18.06.2018 έγγραφό του το Υπουργείο Υποδομών σχετικά με την πρόταση του υφιστάμενου εγκατεστημένου προμηθευτή "Η εταιρεία ThalesAirSystems S.A.S ως κατασκευάστρια εταιρεία του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων Επιτήρησης (Σύστημα PALLAS), βρίσκεται σε θέση να προσφέρει την απαιτούμενη και επιθυμητή ενσωμάτωση των προαναφερομένων εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις του ICAO, τους κανόνες εφαρμογής του πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με συγκεκριμένες καταληκτικές ημερομηνίες και χρονικές δεσμεύσεις εφαρμογής των κοινοτικών κανονισμών (Πίνακας Ι)

1	1207/2011 όπως τροποποιήθηκε με τον 1028/2014	όπως με τον 19	ESSIP:ATC02.5, ATC17, FCM01, FCM03, ITY-COTR, ITY-FMTP, ITY-SPI
			OI-Steps: CM-0201, CM-0801, IS-0102
			L3: ATC17, COM11, FCM03, ITY-FMTP, ITY-SPI
2	29/2009 όπως τροποποιήθηκε με τον 2015/310	Φεβ-18	DLS-IR (CPDLC)

Σύμφωνα με την τεχνική πρόταση της κατασκευάστριας εταιρείας (ref. L/CCSI/5365/8855/PKA/15/05/20118, συνημ.2) η πρόταση αυτή εξασφαλίζει: i)την απρόσκοπτη ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT&AMAN στην ήδη εγκεκριμένη



αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (απόφαση ΕΑΑΔΗΣΥ 130/2017), ii) την έγκαιρη ικανοποίηση των απαιτήσεων που επιβάλλονται τόσο από τον ICAO όσο και από το κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού -SingleEuropeanSkySES και αφορούν την παροχή υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Σύμφωνα με το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα η ολοκλήρωση του προγράμματος προσδιορίζεται εντός iii) χρονικού διαστήματος 19 - 21 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης. Παρόμοια συστήματα έχει η ίδια κατασκευάστρια εταιρεία εγκαταστήσει και σε άλλες χώρες της ΕΕ ή και μέλη του EUROCONTROL σε ολόκληρη την Ευρώπη αλλά και σε πολλές άλλες περιοχές παγκοσμίως. iv) η υπηρεσία εφαρμογής του λογισμικού αποτελεί το μόνο αντικείμενο κρίνεται επομένως, ότι ,η εν λόγω ενσωμάτωση αποτελεί δημόσια σύμβαση υπηρεσιών. Η συνολική δαπάνη για την υλοποίηση της παραπάνω πρότασης ανέρχεται σε ευρώ δύο εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες (2.300.000,00€)".

[...] Αναφορικά με τη μοναδικότητα του προμηθευτή η αναθέτουσα επικαλείται τα ακόλουθα:

«Βασικό κριτήριο της ανάθεσης της ενσωμάτωσης των εφαρμογών λογισμικού TCT& AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με την εταιρεία THALESFRANCESAS, αποτελεί ότι ο πηγαίος κώδικας λογισμικού της κύριας εφαρμογής UBSS (UnixBaseSystemSoftware) που διαθέτει η κατασκευάστρια εταιρεία είναι αποκλειστικό περιουσιακό της στοιχείο και κατά συνέπεια μόνο αυτή μπορεί να υλοποιήσει οποιαδήποτε αναβάθμιση του συστήματος απαιτηθεί. Τον κώδικα αυτόν η εταιρεία κατοχυρώνει από άποψη δικαιωμάτων χρήσης κατ' αποκλειστικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν τον μεταβιβάζει σε κανένα τελικό χρήστη. Κατά συνέπεια οποιαδήποτε επέμβαση ακόμη και μικρής κλίμακας στο σύστημα δεν μπορεί να υλοποιηθεί παρά μόνο από την κατασκευάστρια εταιρεία. Αυτό ισχύει ακόμα και αν θελήσουμε να προσθέσουμε ένα τομέα εργασίας στο σύστημα PALLAS, πόσο μάλλον για την ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT& AMAN.

Με τα υπ' αριθμ. πρωτ. Δ/ΥΠΑ/ 1564/16.11.2017 & Δ6/3222/22.06.2018 διαβιβάστηκε έγγραφη βεβαίωση της κατασκευάστριας εταιρείας THALES AirSystems S.A.S. για τη μη παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της κυρίας εφαρμογής UBSS (UnixBaseSystemSoftware) του συστήματος PALLAS Upgrade & PALLAS 3G, PALLAS 3G+ , Relocation of APP, των συστημάτων RADAR της ίδιας εταιρείας για την αναβάθμιση αυτών σε Enhanced Mode S και των εφαρμογών λογισμικού TCT& AMAN.»

6.- Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα στοιχεία του φακέλου και με βάση τα επικαλούμενα πραγματικά περιστατικά και την υπαγωγή αυτών στις οικείες διατάξεις η Αρχή ομόφωνα αποφάσισε με την προαναφερόμενη υπ' αριθμ. **Δ76/2018** Γνώμη της «**την παροχή σύμφωνης γνώμης επί των υπ' αριθμ. πρωτ. 565/17.05.2018 και 603/01.06.2018 (αριθμ. πρωτ. εισερχομένων Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 2948/1.06.2018 και 3230/18.06.2018 αντίστοιχα)** όπως αυτά συμπληρώθηκαν με το υπ' αριθμ. πρωτ. 754/16.07.2018 (αριθμ. πρωτ. 3801/17.07.2018) εγγραφών αιτημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Έγκριση προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης για την



ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (απόφαση ΕΑΑΔΗΣΥ 130/2017)", βάσει των οποίων το Υπουργείο αιτείται την κατ' άρθρο 2, παρ. 2, περίπτωση (γ), υποπερίπτωση (δδ) του ν. 4013/2011 (ΦΕΚ 204/Α/15-9-2011), παροχή σύμφωνης γνώμης της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης με επίκληση των διατάξεων του άρθρου 32, παράγραφος 2 περ. (β) υποπ. (γγ) (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του Ν.4412/2016 (ΦΕΚ 147/Α/8.08.2016) λόγω συνδρομής των υπό του νόμου οριζόμενων», αποδεχόμενη τα ακόλουθα:

«19. Εν προκειμένω, η ΥΠΑ, ρητώς επικαλείται, δια του ανωτέρω αναφερθέντος υποβληθέντος αιτήματός της, ως νομική βάση του αιτήματός της, τη διάταξη του άρθρου 32, παρ. 2 περιπτ. (β) υποπεριπτ. (γγ) «προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων» και παρ. 4 περιπτ. (β) «για συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται για επέκταση υφιστάμενων αγαθών» του ν. 4412/2016.

Σχετικά, παρατηρείται ότι εφόσον κατά τα προεκτεθέντα η υπό ανάθεση σύμβαση χαρακτηρίζεται ως σύμβαση υπηρεσιών, δεν συντρέχει νόμιμος λόγος επίκλησης της διάταξης της παραγράφου 4 περιπτ. (β) του άρθρου 32, η οποία εφαρμόζεται μόνο κατά την σύναψη δημοσίων συμβάσεων προμηθειών. [...]

20. Με την υπ' αριθμ. 130/2017 Γνώμη της Αρχής έχει γίνει δεκτό ότι «ο υποψήφιος ανάδοχος (και ήδη νυν υποψήφια ανάδοχος εταιρεία THALES LASFRANCESAS) αποτελεί το μοναδικό οικονομικό φορέα που μπορεί να παράσχει την υπηρεσία της αναβάθμισης του συγκεκριμένου λογισμικού, παρέχοντας στην Υ.Π.Α. την σχετική άδεια χρήσης για την αναβάθμιση του ειδικού προσαρμοζόμενου λογισμικού, του οποίου κατέχει τα συγκεκριμένα προστατευόμενα αποκλειστικά δικαιώματα και το οποίο, επιπλέον, ο αυτός ενδιαφερόμενος αποκλειστικά παράγει. Επίσης, κατόπιν στάθμισης όλων των οικονομοτεχνικών παραμέτρων από την αναθέτουσα αρχή προκύπτει με πλήρη αιτιολογία ότι η προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της ανάθεσης σύμβασης αναβάθμισης του συστήματος για λόγους προστασίας δικαιωμάτων αποκλειστικότητας, κατόπιν διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, είναι απολύτως συμφερότερη.»

Το υπό εξέταση αίτημα που αφορά στην ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN υποβάλλεται συμπληρωματικά ως προς το ήδη ελεγχθέν από την Αρχή, με την ως άνω Γνώμη της, αίτημα για την ανάθεση σύμβασης αναβάθμισης του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα Pallas) της Υπηρεσίας Πολεμικής Αεροπορίας, συνολικής προϋπολογισθείσας δαπάνης 26.900.000€ πλέον ΦΠΑ., με την επίκληση των αυτών επιχειρημάτων και ισχυρισμών που αφορούν στην μοναδικότητα της κατασκευάστριας εταιρείας του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με την αιτιολογία ότι η εν λόγω εταιρεία «ολοκλήρωσε την ανάπτυξη και προσέφερε την ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN (LICCSI/5208/8855/PKA- 01/03/2018) στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση».

Επιπροσθέτως αναφορικά με τη «μοναδικότητα του προμηθευτή» η αναθέτουσα κατέθεσε την από 15.06.2018 έγγραφη δήλωση (Declaration) της κατασκευάστριας εταιρείας THALES LASFRANCESAS για τη μη παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της κύριας



εφαρμογής UBSS (UnixBaseSystemSoftware) του συστήματος PALLAS Upgrade & Pallas 3G, Pallas 3G+ και των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN. Επιπλέον στην εν λόγω δήλωση αναγράφεται ότι η κατασκευάστρια ως άνω εταιρεία είναι η αποκλειστική κυρία (exclusive owner) όλων των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας των δύο λειτουργικών εφαρμογών (functionalevolutions) TCT και AMAN και είναι η μόνη εταιρεία που δικαιούται να ενσωματώσει τις εν θέματι λειτουργικές εφαρμογές στην προτεινόμενη αναβάθμιση PALLAS 3G+.

Σε κάθε περίπτωση, εφόσον η επιλογή της αναβάθμισης του ήδη υπάρχοντος συστήματος, έναντι εγκατάστασης αντίστοιχου νέου, προκρίθηκε από την αναθέτουσα αρχή, για τους λόγους που εκτέθηκαν και εξετάστηκαν με την ως άνω αναφερόμενη Γνώμη της Αρχής και, συνακόλουθα, έγινε δεκτό ότι μόνο η κατασκευάστρια εταιρεία η οποία κατέχει τα αποκλειστικά δικαιώματα επί του ως άνω συστήματος θα μπορούσε να παράσχει τις ζητούμενες υπηρεσίες αναβάθμισής του, τα ανωτέρω διαφαίνεται ότι ισχύουν και για τις υπό κρίση υπηρεσίες ενσωμάτωσης των λογισμικών TCT και AMAN στο ίδιο ως άνω σύστημα, οι οποίες θα παρασχεθούν από την κατασκευάστρια στο πλαίσιο της αναβάθμισής του η οποία δεν έχει λάβει ακόμα χώρα».

7.- Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι η αιτούσα αναθέτουσα αρχή δεν έχει ακόμα προβεί σε σύναψη της σύμβασης για την οποία δόθηκε η σύμφωνη γνώμη της Αρχής για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης μετά την έκδοση της υπ' αριθμ. 130/2017 Γνώμης της, καθώς επίσης και εν συνεχεία, μετά την έκδοση της υπ' αριθμ. Δ76/2018 Γνώμης της (έγκρισης ενσωμάτωσης πρόσθετων εφαρμογών λογισμικού στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος), διότι «η εταιρεία THALES France SAS, ως κατασκευάστρια εταιρεία του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεων και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS), κατόπιν της παροχής σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, σύμφωνα με την απόφαση υπ' αριθμ. 130/2017 και την υπ' αριθμ. Δ76/2018 Γνώμη της, και πριν την ολοκλήρωση των διαδικασιών για την ανάθεση της σχετικής σύμβασης υλοποίησης του Προγράμματος PALLAS 3G+, ολοκλήρωσε την ανάπτυξη, και είναι πλέον σε θέση να προσφέρει στην ΥΠΑ, την νέα, ακόμη πιο βελτιωμένη έκδοση του συστήματος, PALLAS 4G, το οποίο, όπως αναλυτικά περιγράφεται ανωτέρω, περιέχει νέες και βελτιωμένες λειτουργίες αναφορικά με το σύστημα PALLAS 3G+.

Συγκεκριμένα η νέα έκδοση PALLAS 4G, προσφέρει σε σχέση με την έκδοση 3G+, σημαντική περαιτέρω αναβάθμιση της ασφάλειας της Εναέριας Κυκλοφορίας στο Ελληνικό FIR, την λειτουργία Departure Manager (DMAN) που αυξάνει σημαντικά τον ρυθμό αναχωρήσεων αεροσκαφών και συνεπώς το αριθμό των επιβατών που μπορούν να διακινηθούν από Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» καθώς και πολλές άλλες βελτιώσεις σε λειτουργικό και επιχειρησιακό επίπεδο. Η πλήρης αναβάθμιση του τρέχοντος συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην έκδοση PALLAS 4G θα το φέρει στην ίδια ακριβή διαμόρφωση του συστήματος που λειτουργεί ήδη σε αρκετούς ευρωπαϊκούς παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), που λειτουργούν επί του παρόντος στις ακόλουθες χώρες: Ιρλανδία, Σουηδία, Δανία, Φινλανδία, Κροατία, Αυστρία, Πορτογαλία, Σερβία και Ουγγαρία.



Οι επιπρόσθετες αυτές λειτουργίες που περιλαμβάνονται στην νεότερη έκδοση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεων και δεδομένων επιτήρησης PALLAS 4G είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση των επιχειρησιακών και επειγουσών λειτουργικών αναγκών της ΥΠΑ, και κρίνεται αναγκαία η ενσωμάτωση τους στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση.

Ως εκ τούτου, λόγω αναγκαιότητας υλοποίησης της προαναφερόμενης αναβάθμισης, μέσω νεώτερης και ακόμη πιο βελτιωμένης έκδοσης του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεων και δεδομένων επιτήρησης PALLAS 4G, για την αρτιότητα και λειτουργικότητα του όλου συστήματος, δεν ολοκληρώθηκε η διαδικασία υπογραφής της σύμβασης και δρομολογήθηκε, αντ' αυτής, διαδικασία νεώτερης και βελτιωμένης αναβάθμισης του συστήματος».

8.- Στο με αρ. πρωτ. 417/01.03.2022 έγγραφο της αιτούσας αναθέτουσας αρχής (αριθμ. πρωτ. εισερχομένων Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 1246/02.03.2022), αναφέρονται περαιτέρω - **ως προς τα ευρήματα της ΕΑΣΑ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής** –τα εξής:

«Προς επίρρωση των ανωτέρω παρατίθενται και τα σχετικά ευρήματα και επιστολές της EASA και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και συγκεκριμένα αποσπάσματα αυτών που αφορούν συγκεκριμένα ευρήματα που σχετίζονται με την παρούσα, (παρατίθεται το αγγλικό κείμενο για την ακρίβεια των τεχνικών όρων καθώς και σχετική μετάφραση στα ελληνικά):

1. Η από 23.07.2018 τελική αναφορά της EASA με τίτλο «Standardization Inspection Final Report- ATM/ANS and Air Traffic Controllers», στα παραρτήματα της οποίας περιλαμβάνονται τα ευρήματα (παράρτημα 1), η μη συμμόρφωση (παράρτημα 2) και αναφορά σχετικά με προηγούμενα ευρήματα που είναι ακόμη ανοιχτά (παράρτημα 3).

I. Στο παράρτημα 1 – Ευρήματα, το υπ' αριθμ. EL# 20917, class D εύρημα της EASA κατά παράβαση του άρθρου 9 του 903/2012 Κανονισμού, όπου αναφέρεται ότι το Κράτος δεν έχει προβεί σε εκτίμηση ασφάλειας σχετικά με το σχέδιο εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης κινδύνου, της αξιολόγησης κινδύνου και του μετριάσμου που καλύπτει όλες τις απαιτήσεις της εφαρμογής του Κανονισμού 923/2012 όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό 2016/1185, (αναφορικά με τις υπηρεσίες και διαδικασίες αεροναυτιλίας που υποστηρίζουν την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και συστημάτων).

II. Στο παράρτημα 3 – Προηγούμενα ευρήματα που παραμένουν ανοιχτά :

III. το υπ' αριθμ. EL# 19662, class C εύρημα της EASA για παράβαση του άρθρου 3(5) του 552/2004 Κανονισμού, όπου αναφέρεται ότι το Κράτος Μέλος δεν έχει εφαρμόσει τις απαιτήσεις αναγνώρισης αεροσκάφους σύμφωνα με τον δεύτερο αναφερόμενο κανονισμό. Οι ενέργειες που απαιτούνται είναι οι κάτωθι:

- «Action 1: Aircraft identification requirements (mode s) will be achieved through the implementation of the following projects which are funded under INEA/CEF 2014 (PALLAS 3G project): 1) upgrade of the existing main Flight Data Processing System (FDPS) & Radar Data Processing System to Surveillance Data Processing System (SDPS), ending December 2018, in order to cover MODE S, ADS-B & MLT/WAM processing. 2) Installation and commissioning of MLT/WAM for en-route procedures in NE Aegean Sea, ending December 2016. 3) Procurement, installation and commissioning of Elementary Mode S Radar is expected by the end of 2018, (under INEA CALL 2016). 4) HANSP as member of EUROCONTROL CASCADE



Programme (ADS-B) has already installed in GREECE four ADS-B Ground Stations. The aforementioned, 4 GS are under evaluation via ARTAS SDPS and analysis via SASS TOOLS in HCAA premises. We expect to integrate the data from ADS-B GS to Pallas 3G SDPS by the end of 2019 based on the provisioned affectivity of regulation 1207/11. The deadline for this action is associated with sub bullet 2: installation and commissioning of MLT/ WAM for en-route procedures in NE Aegean Sea, ending December 2016. Deadline: 31/12/2016 – Closure 1: Evidence as described in the Action (2) provided ad stored in V drive. –Action closed on 24/01/2017» (Δράση 1: Οι απαιτήσεις ταυτοποίησης αεροσκαφών (Mode-S) θα επιτευχθούν μέσω της εφαρμογής των ακόλουθων έργων που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του INEA / CEF 2014 (έργο PALLAS 3G): 1) αναβάθμιση του υφιστάμενου κύριου συστήματος επεξεργασίας δεδομένων πτήσης (FDPS) & συστήματος επεξεργασίας δεδομένων ραντάρ σε σύστημα επεξεργασίας δεδομένων παρακολούθησης (SDPS), που λήγει τον Δεκέμβριο του 2018, προκειμένου να καλυφθούν οι επεξεργασίες MODE-S, ADS-B&MLT / WAM, 2) Εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία MLT / WAM για διαδικασίες διαδρομής στο ΒΑ Αιγαίο Πέλαγος, που λήγει τον Δεκέμβριο του 2016. 3) Η Προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία του Elementary Mode-S Radar αναμένεται έως το τέλος του 2018, (σύμφωνα με το INEACALL 2016).4) Το HANSP ως μέλος του προγράμματος EUROCONTROL CASCADE (ADS-B) έχει ήδη εγκαταστήσει στην ΕΛΛΑΔΑ τέσσερις επίγειους σταθμούς ADS-B. Τα προαναφερθέντα, 4 GS βρίσκονται υπό αξιολόγηση μέσω ARTASSDPS και αναλύονται μέσω SASSTOOLS στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ. Αναμένεται η ενσωμάτωση των δεδομένων από το ADS-BGS στο Pallas 3GSDPS έως το τέλος του 2019 με βάση τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 1207/11. Η προθεσμία για αυτήν την ενέργεια σχετίζεται με την υποενοότητα 2: εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία του MLT / WAM για διαδικασίες διαδρομής στο ΒΑ Αιγαίο Πέλαγος, που λήγει τον Δεκέμβριο του 2016. Προθεσμία: 31/12/2016 - Κλείσιμο 1: Αποδεικτικά στοιχεία όπως περιγράφονται στην Ενέργεια (2) παρέχονται και αποθηκεύονται σε μονάδα δίσκου V. - Η δράση έκλεισε στις 24/01/2017).

- «Action 2: Aircraft identification requirements (mode s) will be achieved through the implementation of the following projects which are funded under INEA/CEF 2014 (PALLAS 3G project): 1) upgrade of the existing main Flight Data Processing System (FDPS) & Radar Data Processing System to Surveillance Data Processing System (SDPS), ending December 2018, in order to cover MODE S, ADS-B & MLT/WAM processing, 2) Installation and commissioning of MLT/WAM for en-route procedures in NE Aegean Sea, ending December 2016. 3) Procurement, installation and commissioning of Elementary Mode S Radar is expected by the end of 2018, (under INEA CALL 2016). 4) HANSP as member of EUROCONTROL CASCADE Programme (ADS-B) has already installed in GREECE four ADS-B Ground Stations. The aforementioned, 4 GS are under evaluation via ARTAS SDPS and analysis via SASS TOOLS in HCAA premises. We expect to integrate the data from ADS-B GS to Pallas 3G SDPS by the end of 2019 based on the provisioned affectivity of regulation 1207/11. The deadline for this action is associated with sub bullet 1: upgrade of the existing main Flight Data Processing System (FDPS) & Radar Data Processing System to Surveillance Data Processing System (SDPS), ending December 2018, in order to cover MODE S, ADS-B & MLT/WAM processing -Deadline: 31/12/2018» – (Δράση 2: Οι

απαιτήσεις ταυτοποίησης αεροσκαφών θα επιτευχθούν μέσω της υλοποίησης των ακόλουθων έργων που χρηματοδοτούνται από το INEA / CEF 2014 (έργο PALLAS3G):

1) αναβάθμιση του υπάρχοντος κύριου συστήματος επεξεργασίας δεδομένων πτήσης (FDPS) & συστήματος επεξεργασίας δεδομένων ραντάρ σε σύστημα επεξεργασίας δεδομένων παρακολούθησης (SDPS), που λήγει τον Δεκέμβριο του 2018, προκειμένου να καλυφθούν οι επεξεργασίες MODE S, ADS-B & MLT / WAM, 2) Εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία MLT / WAM για διαδικασίες διαδρομής στο ΒΑ Αιγαίο Πέλαγος, που λήγει τον Δεκέμβριο του 2016. 3) Η προμήθεια, η εγκατάσταση και η θέση σε λειτουργία του Elementary Mode-S Radar αναμένεται έως το τέλος του 2018, (σύμφωνα με το INEACALL 2016). 4) Ο HANSP ως μέλος του προγράμματος EUROCONTROL CASCADE (ADS-B) έχει ήδη εγκαταστήσει στην ΕΛΛΑΔΑ τέσσερις επίγειους σταθμούς ADS-B. Τα προαναφερθέντα, 4 GS βρίσκονται υπό αξιολόγηση μέσω ARTASSDPS και αναλύονται μέσω SASSTOOLS στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ. Αναμένεται να ενσωματωθούν τα δεδομένα από το ADS-BGS στο Pallas 3GSDPS έως το τέλος του 2019 με βάση τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 1207/11. Η προθεσμία για αυτήν την ενέργεια σχετίζεται με την υποενότητα 1: αναβάθμιση του υπάρχοντος κύριου συστήματος επεξεργασίας δεδομένων πτήσης (FDPS) & συστήματος επεξεργασίας δεδομένων ραντάρ σε σύστημα επεξεργασίας δεδομένων παρακολούθησης (SDPS), που λήγει τον Δεκέμβριο του 2018, προκειμένου να καλυφθούν οι MODES, ADS - B&MLT / WAM διαδικασίες- Προθεσμία: 31/12/2018).

- «Action 3: Aircraft identification requirements (mode s) will be achieved through the implementation of the following projects which are funded under INEA/CEF 2014 (PALLAS 3G project): 1) upgrade of the existing main Flight Data Processing System (FDPS) & Radar Data Processing System to Surveillance Data Processing System (SDPS), ending December 2018, in order to cover MODE S, ADS-B & MLT/WAM processing, 2) Installation and commissioning of MLT/WAM for en-route procedures in NE Aegean Sea, ending December 2016. 3) Procurement, installation and commissioning of Elementary Mode S Radar is expected by the end of 2018, (under INEA CALL 2016), 4) HANSP as member of EUROCONTROL CASCADE Programme (ADS-B) has already installed in GREECE four ADS-B Ground Stations. The aforementioned, 4 GS are under evaluation via ARTAS SDPS and analysis via SASS TOOLS in HCAA premises. We expect to integrate the data from ADS-B GS to Pallas 3G SDPS by the end of 2019 based on the provisioned affectivity of regulation 1207/11. The deadline for this action is associated with sub bullet 3: Procurement, installation and commissioning of Elementary Mode S Radar is expected by the end of 2018, (under INEA CALL 2016). Deadline: 31/12/2018» (Δράση 3: Οι απαιτήσεις αναγνώρισης αεροσκαφών (Mode-S) θα επιτευχθούν μέσω της υλοποίησης των ακόλουθων έργων που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του INEA / CEF 2014 (έργο PALLAS 3G): 1) αναβάθμιση του υπάρχοντος κύριου συστήματος επεξεργασίας δεδομένων πτήσης (FDPS) & συστήματος επεξεργασίας δεδομένων ραντάρ σε σύστημα επεξεργασίας δεδομένων παρακολούθησης (SDPS), που λήγει τον Δεκέμβριο του 2018, προκειμένου να καλυφθούν οι επεξεργασίες MODE S, ADS-B & MLT / WAM, 2) Εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία MLT / WAM για διαδικασίες διαδρομής στο ΒΑ Αιγαίο Πέλαγος, που λήγει τον Δεκέμβριο του 2016, 3) Η προμήθεια, η εγκατάσταση και η θέση σε λειτουργία του Elementary Mode S Radar αναμένεται έως το τέλος του 2018, (σύμφωνα με το INEA CALL 2016), 4) Ο HANSP ως μέλος του προγράμματος EUROCONTROL CASCADE (ADS-B) έχει ήδη εγκαταστήσει στην ΕΛΛΑΔΑ



τέσσερις επίγειους σταθμούς ADS-B. Τα προαναφερθέντα, 4 GS βρίσκονται υπό αξιολόγηση μέσω ARTAS SDPS και αναλύονται μέσω SASS TOOLS στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ. Αναμένεται η ενσωμάτωση των δεδομένων από το ADS-B GS στο Pallas 3G SDPS έως το τέλος του 2019 με βάση τα προβλεπόμενα στον Κανονισμού 1207/11. Η προθεσμία για αυτήν την ενέργεια σχετίζεται με την υποενότητα 3: Προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία του Elementary Mode S Radar αναμένεται έως το τέλος του 2018, (στο INEA CALL 2016). Προθεσμία: 31/12/2018).

- «Action 4: Aircraft identification requirements (mode s) will be achieved through the implementation of the following projects which are funded under INEA/CEF 2014 (PALLAS 3G project): 1) upgrade of the existing main Flight Data Processing System (FDPS) & Radar Data Processing System to Surveillance Data Processing System (SDPS), ending December 2018, in order to cover MODE S, ADS-B & MLT/WAM processing, 2) Installation and commissioning of MLT/WAM for en-route procedures in NE Aegean Sea, ending December 2016. 3) Procurement, installation and commissioning of Elementary Mode S Radar is expected by the end of 2018, (under INEA CALL 2016). 4) HANSP as member of EUROCONTROL CASCADE Programme (ADS-B) has already installed in GREECE four ADS-B Ground Stations. The aforementioned, 4 GS are under evaluation via ARTAS SDPS and analysis via SASS TOOLS in HCAA premises. We expect to integrate the data from ADS-B GS to Pallas 3G SDPS by the end of 2019 based on the provisioned affectivity of regulation 1207/11. The deadline for this action is associated with sub bullet 4: integration of the data from ADS-B GS to Pallas 3G SDPS by the end of 2019 based on the provisioned affectivity of regulation 1207/11. Deadline: 31/12/2019» (Δράση 4: Οι απαιτήσεις ταυτοποίησης αεροσκαφών θα επιτευχθούν μέσω της υλοποίησης των ακόλουθων έργων που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του INEA / CEF 2014 (έργο PALLAS 3G): 1) αναβάθμιση του υπάρχοντος κύριου συστήματος επεξεργασίας δεδομένων πτήσης (FDPS) & συστήματος επεξεργασίας δεδομένων ραντάρ σε σύστημα επεξεργασίας δεδομένων παρακολούθησης (SDPS), που λήγει τον Δεκέμβριο του 2018, προκειμένου να καλυφθούν οι επεξεργασίες MODE S, ADS-B & MLT / WAM, 2) Εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία MLT / WAM για διαδικασίες διαδρομής στο ΒΑ Αιγαίο Πέλαγος, που λήγει τον Δεκέμβριο του 2016. 3) Η προμήθεια, η εγκατάσταση και η θέση σε λειτουργία του Elementary Mode S Radar αναμένεται έως το τέλος του 2018, (σύμφωνα με το INEA CALL 2016). 4) Το HANSP ως μέλος του προγράμματος EUROCONTROL CASCADE (ADS-B) έχει ήδη εγκαταστήσει στην ΕΛΛΑΔΑ τέσσερις επίγειους σταθμούς ADS-B. Τα προαναφερθέντα, 4 GS βρίσκονται υπό αξιολόγηση μέσω ARTAS SDPS και αναλύονται μέσω SASS TOOLS στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ. Αναμένεται η ενσωμάτωση των δεδομένων από το ADS-B GS στο Pallas 3G SDPS έως το τέλος του 2019 με βάση τα προβλεπόμενα στον κανονισμού 1207/11. Η προθεσμία για αυτήν την ενέργεια σχετίζεται με την υποενότητα 4: ολοκλήρωση των δεδομένων από το ADS-B GS στο Pallas 3G SDPS έως το τέλος του 2019 με βάση τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 1207/11. Προθεσμία: 31/12/2019).

2. Η από 30.01.2020 επιστολή του EASA με θέμα «ANS Standardization Inspection of Greece (ANS.EL. 05.2016), η οποία αναφέρεται στην από 27-09-2016 με αριθ. Πρωτ. 2016 (D)54864 επιστολή και επισυναπτόμενο έγγραφο αναφορά προόδου σχετικά με τα ευρήματα και τις



διορθωτικές ενέργειες που απαιτούνται και δεν έχουν πραγματοποιηθεί. Στην επιστολή ζητείται όπως παρασχεθούν στοιχεία μέχρι την 01η Μαρτίου 2020 αναφορικά με τις διορθωτικές ενέργειες και αφορούν στο εύρημα 19662 με προθεσμία για διορθωτικές ενέργειες την 31.12.2019, για την πραγματοποίηση διαγωνισμού για την εγκατάσταση του Elementary Mode-S Radar, η οποία και πήρε παράταση για ένα έτος.

3. Ομοίως και η από 23.11.2020 επιστολή της EASA προς τον Διοικητή της ΥΠΑ με τίτλο συμπληρωματική αναφορά δυνάμει των άρθρων 22(3) του Κανονισμού 628/2013, και θέμα “ANS Standardization Inspection of the Civil Aviation Authority of Greece - ANS.EL. 05.2016, στην οποία αναφέρονται εκ νέου στην επιθεώρηση της 9-13/05/2016 και στα τελικά ευρήματα αυτής και συγκεκριμένα στο ανωτέρω εύρημα 19662 για την εγκατάσταση του Elementary Mode-S Radar, ενώ προειδοποιούν για την αδικαιολόγητη καθυστέρηση και τις περαιτέρω ενέργειες που σκοπεύουν να ακολουθήσουν δυνάμει του άρθρου 22 (4) του Κανονισμού (ΕΕ) 628/2013, κοινοποιούμενων των ανωτέρω και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4. Καθώς και τα σχετικά ευρήματα που αναφέρονται στο έγγραφο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την υπ’ αριθμ. 2020/2050 παράβαση περί μη ορθής εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού 29/2009/(ΕΚ) της Επιτροπής της 16ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υπηρεσίες ζεύξης δεδομένων στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, για την οποία η Χώρα μας έλαβε προειδοποιητική επιστολή. Η Προειδοποιητική Επιστολή 2020/2050 με προθεσμία απάντησης την 15/09/2020 μας περιήλθε με το με αριθμ. πρωτ 3082.07/077/A/2860/15-05-2020 διαβιβαστικό έγγραφο του Νομικού Τμήματος της ΜΕΑ. Σχετικό και το με αριθμ. πρωτ 23306/20-05-2020 διαβιβαστικό έγγραφο της Ειδικής Νομικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών στο οποίο ρητά αναφέρεται ότι «σύμφωνα με τη βασική αιτίαση της Ε. Επιτροπής, η Ελλάδα παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει του άρθρου 3. παρ.1 του Κανονισμού 29/2009 της Επιτροπής, λόγω τις μη παροχής και εκμετάλλευσης όλων των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων που ορίζονται στο παράρτημα II σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός του εν λόγω εναέριου χώρου, οι οποίοι σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κανονισμού, έχουν την ικανότητα εφαρμογής επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων. Επισημαίνουμε με έμφαση ότι η Ε. Επιτροπή επιφυλάσσει για τη λήψη τυχόν μέτρων σχετικά με την χρηματοδοτική στήριξη που χορηγεί σε παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μέσω της διάθεσης κονδυλίων του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», σε περίπτωση που ο πάροχος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας τον οποίο έχει ορίσει η Ελλάδα εξακολουθεί να μην παρέχει τις απαιτούμενες υπηρεσίες.» Η παράβαση διαβιβάστηκε και κοινοποιήθηκε αρμοδίως με το υπ. αριθμ Γ19.2/24965/548/26-05-20 έγγραφο της Υπηρεσίας μας. Απεστάλη από την ΥΠΑ στις 22/06/2020 προς ΥΠΥΜΕ/ΓΔΟΥ/ΔΠΔΑ πρόταση τροποποίησης ΠΔΕ ΣΑΕ 671.1 και ένταξη νέου ενάρθρου στην ΣΑΕ 077 2020 με την διαδικασία της προέγκρισης ώστε να εκκινήσει άμεσα διαδικασία ανοικτού διαγωνισμού για την προμήθεια συστήματος DLS. Η Υπηρεσία μας με την από 02-07-2020 ηλεκτρονική αλληλογραφία της επισημαίνει την ανάγκη για έγκαιρη απάντηση εντός της ταχθείσας προθεσμίας. Η διαδικασία είναι σε εξέλιξη για τελική έγκριση από το ΥΠΥΜΕ σύμβασης ανάθεσης για προμήθεια και εγκατάσταση DLS.. Με ημερομηνία 15.09.20 απεστάλη και η σχετική ηλεκτρονική αλληλογραφία προς την ENY – ΕΕ αναφορικά με τις ληφθείσες ενέργειες προς άρση της σχετικής παράβασης.

Επισημαίνεται ότι προϋπόθεση για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί η προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος DLS θα πρέπει να έχει προηγηθούν σχετικές ενέργειες για την λειτουργία του DPS.

Επιπροσθέτως παρατίθενται τα σχετικά έντυπα μη συμμόρφωσης , της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας με τα αντίστοιχα σχέδια ενεργειών, και συγκεκριμένα:

- Στο έντυπο ευρήματος ΜΣ1 με τίτλο «DLS REGULATION IMPLEMENTATION OUTDATED», που ηγέρθη στην περίοδο επιθεώρησης IOP από 12-16.03.2018, με περιγραφή ευρήματος «HANSP has not complied by 05.02.2018 (required date of application), with the requirements of Regulation (EC) 29/2009.», και πρόταση σχεδίου διορθωτικών ενεργειών στην οποία αναφέρονται 1. Technical specifications – Completed, 2. Approval by SEPA- May 2018, 3. Call for tender- 1st semester OF 2018, 4. Implementation – End of 2019”, η σχετική απάντηση αναφέρει ότι 1. Call for tender and implementation dates proposed above were not feasible to reach due to administrative delays that were not under the control of the HANSP, 2. It is noted that the full implementation of DLS under the auspices of Regulation (EC) 29/2009 as amended, also relies on the implementation of the new DPS, 3. Accordingly we request to extend the time of full implementation of DLS till the end of 2022. Substation evidence of the above is provided in the attached document with ref. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6/954/23-01-2020. Το εύρημα έχει αναχθεί σε πολιτικό επίπεδο Υπουργείου.

- στο έντυπο ευρήματος ΜΣ2 με τίτλο «SPI SAFETY ASSESSMENTS» που ηγέρθη στην περίοδο επιθεώρησης IOP από 12-16.03.2018, με περιγραφή ευρήματος «HANSP does not comply with Reg. (EC) 1207/2011, Art. 9, which requires that parties concerned for all existing systems referred to in points (b), (c) and (d) of Article 2(1) of Reg. (EC) 1207/2011», conduct a Safety Assessment by 05.02.2018, ενώ η πρόταση σχεδίου διορθωτικών ενεργειών αναφέρει ότι “for points (b) and (d) of article 2 (1) of Reg. (EC) 1207/2011: under ongoing process till 1st quarter of 2019. For point (c) of Article 2(1) of Reg. (EC) 1207/2011: already existing on the SDPS of Pallas 3G. Επί των ανωτέρω η 1η πρόταση σχεδίου ενεργειών αναφέρει ότι: «..... δεν ήταν δυνατόν να ολοκληρωθούν στο σύνολό τους, εκτός του σημείου γ) του άρθρου 2, δεδομένης της επικείμενης αναβάθμισης με νέα συστήματα επιτήρησης MODE-S συμβατών με τις απαιτήσεις ασφάλειας που ορίζονται στο παράρτημα VI και των παραπομπών αυτού. Κατά συνέπεια αιτούμεθα την χορήγηση παράτασης για την επίλυση του εν λόγω ευρήματος μέχρι την 23η Δεκεμβρίου 2019.», ενώ στην 2η Πρόταση του σχεδίου ενεργειών αναφέρει ότι «οι αναφερόμενες εκκρεμότητες δεν ήτο δυνατόν να επιλυθούν εντός του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος και αιτούμεθα σχετικής παράτασης μέχρι την 16η Οκτωβρίου 2020». Το εύρημα χρήζει νέας παράτασης επίλυσης.

- Στο έντυπο ευρήματος ΜΣ3 με τίτλο «SPI OPS MANUALS», που ηγέρθη στην περίοδο επιθεώρησης IOP από 12-16.03.2018, η πρόταση σχεδίου διορθωτικών ενεργειών αναφέρει ότι “Ops manuals to be updated by the completion of safety assessments mentioned in finding ΜΣ2 HANSA_HANSP_NCF2_SPI_SAFETY_ASSESSMENT_INSPECTION_MAR_2018 of IOP Audit by the end of 1st quarter of 2019. Η σχετική απάντηση επί των ανωτέρω διορθωτικών ενεργειών: «Ops manuals are still ongoing process. Completion is expected till June 2020 in collaboration with D18 and AIA-ATC. It is thus requested to extend the finding completion till 30 June 2020». Το εύρημα χρήζει νέας παράτασης επίλυσης.



- Στο έντυπο ευρήματος ΜΣ5 με τίτλο «MODE-S IMPLEMENTATION» που ηγέρθη στην περίοδο επιθεώρησης ΙΟΡ από 12-16.03.2018, με περιγραφή ευρήματος, “HANSP does not comply with the following requirements of Reg. (EC) 1206/2011, Art. 4 par. 1 and Reg. (EC) 552/2004, Art. 3, par. 5...”, και σχετική πρόταση σχεδίου διορθωτικών ενεργειών στην οποία αναφέρεται ότι : «Aircraft identification requirements (Mode-S) will be achieved through the implementation of the following projects which are funded under INEA/CEF 2014: 1, Upgrade of the existing main Flight Data Processing System (FDPS) & Radar Data Processing System to Surveillance Data Processing System (SDPS), ending December 2018, in order to cover Mode S, ADS-B & MLT/WAM processing. Comments May 2018 (HANSA IOP Audit): Completed April 2018 (PALLAS 3G CHANGE, TF AND DoV),

2. Installation and commissioning of MLT/WAM for en route procedures in NE Aegean Sea, ended December 2016. Comments May 2018 (HANSA IOP Audit): Installation and acceptance completed. Commissioning pending (change under process, completion by the end of 2018). Request of time extension till the 31 st of March of 2020,

3. Procurement, installation and commissioning of Elementary Mode-S Radar is expected by the end of 2018 (under INEA CALL 2016). Comments May 2018 (HANSA IOP Audit): Pending Ministry approval concerning PALLAS 3G + (new DPS, seven existing MSSRs to EMS- Enhanced Mode -S upgrade instead of ELS- Elementary Mode-S. Project duration is T0 + 21 months. Request of time extension until the 31st of March of 2020,

4. HANSP as member of EUROCONTROL CASCADE Programme (ADS-B) has already installed in Greece four ADS-B Ground Stations. The aforementioned, 4 GS are under evaluation via ARTAS SDPS and analysis via SASS TOOLS in HCAA premises. We expect to integrate the data from DS-B GS to PALLAS 3G SDPS by the 31st of March of 2020, based on the provisioned affectivity of regulation 1207/11. Proposed date of completion for EMS- Enhanced Mode-S implementation is until the 31st of March 2020, η σχετική απάντηση αναφέρει ότι “1. Call for tender and implementation dates proposed were not feasible to reach due to administrative delays that were not under the control of the HANSP, 2. It was just until recently (23-12-2019) that Ministry of Infrastructure and Transport issued the inclusion of the seven MODE-S surveillance systems with a budget of 8.928.000, 00 €, 3. Accordingly we request to extend the time of full implementation till December 2022. Substantiation evidence of the above is provided in attached document with ref. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6/954/23-01-2020. Το εύρημα έχει αναχθεί σε πολιτικό επίπεδο Υπουργείου.
- Στο έντυπο ευρήματος ΜΣ6 με τίτλο «REGULATION 262 NOT IMPLEMENTED» που ηγέρθη στην περίοδο επιθεώρησης ΙΟΡ από 12-16.03.2018, με περιγραφή ευρήματος “HANSP does not comply with the requirements of Reg (EC) 262/2009, as described in Art.1”, και η πρόταση σχεδίου διορθωτικών ενεργειών στην οποία αναφέρεται: “1. Upgrade of the existing main Flight Data Processing System (FDPS) & Radar Data Processing system to Surveillance Data processing System (SDPS): Completed April 2018 (PALLAS 3G CHANGE, TF AND DoV), 2. MLT/WAM: Installation and acceptance completed. Commissioning pending (change under process, completion by the end of 2018). Request of time extension till end of 2019, 3. Elementary Mode S Radar: Pending Ministry approval concerning PALLAS 3G + (new DPS, seven existing MSSRs to EMS- Enhanced Mode -S upgrade instead of ELS- Elementary Mode – S.

Project duration is T0-21 months. Request of time extension by the end of 2020”, η σχετική απάντηση αναφέρει ότι « as regards the MLT/WAM it is expected to complete commissioning till December 2020, 2. Enhanced Mode-S will be implemented by December 2022. Thus, it is requested to provide extension for (1) till December 2020 and for Enhanced Mode S till December 2022. Το εύρημα έχει αναχθεί σε πολιτικό επίπεδο Υπουργείου.

• Στο έντυπο ευρήματος ΜΣ7 με τίτλο «VCS REGULATION OPS MANUALS AND PROCEDURES» που ηγέρθη στην περίοδο επιθεώρησης IOP από 12-16.03.2018, με περιγραφή ευρήματος “HANSP does not comply with the following requirements of Reg. (EC) 1079/2012, art. 13 par. 3 and art. 8, par. 3: Reg. (EC) 1079/2012, art. 13, par. 3- 1. HANSP has not developed and maintain operations manuals containing the necessary instructions and information to enable all their relevant personnel to apply this regulation, 2. HANSP does not ensure that the above-mentioned manuals are accessible and kept up to date and that their update and distribution are subject to appropriate quality and documentation management, 3. HANSP does not ensure that the working methods and operating procedures comply with Regulation EC) 1079/2012, - Reg. (EC) 1079/2012, art. 8, par. 3: HANSP does not ensure that the procedures applicable to aircraft equipped with radios having the 8,33 kHz channel spacing capability and to aircraft which are not equipped with such equipment, are specified in the letters of agreement between ATS units και πρόταση σχεδίου διορθωτικών ενεργειών στην οποία αναφέρεται “Ops manual to be updated by the end of 2020). Corrective actions above remain unchanged. Το εύρημα χρήζει νέας παράτασης επίλυσης.

• Δεσμεύσεις εφαρμογής των κανονισμών της Ε.Ε. (στον ακόλουθο πίνακα):

A/A

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΕ ΗΜ/ΝΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΡΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

1

Εκτελεστικός Κανονισμός (EU) 1207/2011 (SPI-IR), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τους Κανονισμούς:

(EU) 1028/2014,
(EU) 2017/386 και
(EU) 2020/587

Ιαν-2019 • SPI (Surveillance Performance and Interoperability)

- ESSIP: ATC02.5, ATC17, FCM01, FCM03, ITY-COTR, ITY-FMTP, ITY-SPI
- OI-Steps: CM-0201, CM-0801, IS-0102
- L3: ATC17, COM11, FCM03, ITY-FMTP, ITY-SPI

2 Εκτελεστικός Κανονισμός (EC) 29/2009 (DLS-IR), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τους Κανονισμούς:

(EU) 923/2012
(EU) 441/2014,
(EU) 2015/310,
(EU) 2019/1170 και



(EU) 2020/208

Φεβ-2018

- DLS (Data Link Services)
- CPDLC (Controller Pilot Data Link Communication)

3 Εκτελεστικός Κανονισμός (EC) 262/2009 (MODE-S IR), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό:

(EU) 2016/2345

Ιαν-2011

MODE-S

4 Εκτελεστικός Κανονισμός (EU) 1079/2019 (VCS-IR), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τους Κανονισμούς:

(EU) 657/2013,

(EU) 2016/2345 και

(EU) 2017/2160

Δεκ-2018

VCS (Voice Channel Spacing – 8.33 KHz)

5 Εκτελεστικός Κανονισμός (EU) 1206/2009 (ACID-IR), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό

(EU) 2020/587

Φεβ-2012

ACID (Aircraft Identification – MODE-S)

6 Εκτελεστικός Κανονισμός (EU) 73/2010 (ADQ-IR), όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (EU) 1029/2014 και καταργείται από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (EE) 2020/469 με ισχύ από 27 Ιανουαρίου 2022

Ιουν-2017

ADQ (Aeronautical Data Quality)

7

Εκτελεστικός Κανονισμός (EU) No 716/2014

Δεκ-2021

- MTCD (Medium Terms Conflict Detection)
- Route operations according to (EC) No 716/2014. PCP [ATC12.1] implementation by 12/2021

Επισημαίνεται πως αναφορικά με την δυνατότητα Controller/PilotDataLink Communication (CPDLC) όλες οι υπόλοιπες χώρες έχουν ήδη υλοποιήσει το εν λόγω σύστημα (με την εξαίρεση της Κύπρου, της Σλοβακίας και της Νορβηγίας που βρίσκονται είτε σε διαδικασία υπογραφής σύμβασης για το σκοπό αυτό ή ήδη στο στάδιο της υλοποίησης) αφήνοντας τον Ελληνικό Εναέριο Χώρο το μοναδικό σημείο χωρίς αυτή τη δυνατότητα στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης».



9.- Περαιτέρω, αναφορικά με το προαναφερθέν αίτημά του, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επικαλείται τα εξής:

“Με σκοπό την άμεση υλοποίηση σύγχρονου συστήματος διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας με λειτουργίες που θα ικανοποιούν τις δεσμευτικές για κάθε Πάροχο Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας κανονιστικές απαιτήσεις ICAO, EASA, SES, απεστάλη προς την εταιρεία THALES HELLAS επιστολή για την υποβολή μέχρι το τέλος Ιουνίου 2021 σχετικής τεχνικής και οικονομικής πρότασης. Η εταιρεία ζήτησε και έλαβε παράταση μέχρι τη 16η Ιουλίου για την υποβολή της πρότασης. Την προαναφερόμενη ημερομηνία κατατέθηκε τεχνική μόνο προσφορά συνοδευόμενη από σχετική επιστολή.

Για την αξιολόγηση της προαναφερόμενης προσφοράς συγκροτήθηκε Επιτροπή εμπειρογνομόνων της Υπηρεσίας

A) Η Επιτροπή μετά από εμπειριστατωμένη μελέτη της προσφοράς κατέθεσε Πρακτικό Αξιολόγησης, από το οποίο προέκυψε ότι η υποβληθείσα προσφορά απαιτείται να συμπληρωθεί με βάση τα αναφερόμενα στον αναλυτικό πίνακα του Πρακτικού Αξιολόγησης ώστε να ικανοποιηθούν οι εκπεφρασμένες απαιτήσεις της ΥΠΑ

B) Η εταιρεία Thales Hellas SA, υπέβαλε συμπληρωματική προσφορά με την οποία δεσμεύεται για κάλυψη όλων των απαιτήσεων και των ευρημάτων μη συμμόρφωσης.

Γ) Η επιτροπή εξέτασε την προαναφερόμενη συμπληρωματική προσφορά και κατέθεσε συμπληρωματικό πρακτικό από το οποίο προκύπτει ότι απαιτείται κάλυψη των συγκεκριμένων απαιτήσεων της ΥΠΑ που αφορούν περίοδο εγγύησης διάρκειας 2 ετών αντί για 1 έτος και θέματα υλικοτεχνικής υποδομής όπως αποτυπώνονται στο συμπληρωματικό πρακτικό.

Δ) Στη συνέχεια απεστάλη προς την εταιρεία επιστολή με την οποία ζητήθηκαν συγκεκριμένες διαβεβαιώσεις αναφορικά με θέματα τα οποία αναφέρονται στο συμπληρωματικό πρακτικό.

Ε) Η εταιρεία Thales Hellas SA απέστειλε επιστολή με την οποία επιβεβαιώνει την ικανοποίηση των απαιτήσεων της ΥΠΑ .

Με την τελικώς υποβληθείσα τεχνική προσφορά μπορεί να επιτευχθεί :

- η υλοποίηση ενός συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (DPS/SUR) σύγχρονης τεχνολογίας σε H/W&S/W με διαρκή αντιμετώπιση σφαλμάτων (debugging) και συνεχή αναβάθμιση (update) στο λογισμικό του συστήματος (software) για την ικανοποίηση μελλοντικών απαιτήσεων με χρονικό ορίζοντα εφαρμογής 10 έτη.
- η ικανοποίηση των απαιτήσεων που επιβάλλονται τόσο από τον ICAO όσο και από το κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού - Single European Sky SES και αφορούν στην παροχή υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, όπως δηλώνονται στο LSSIP π.χ. τη δυνατότητα εφαρμογής των Free Routes σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον (EU) 2021/116, την παροχή απαιτούμενων εργαλείων (Medium Term Conflict Detection – MTCD, TCT) κ.α.
- η ικανοποίηση των ανοιχτών σημείων της επιθεώρησης της EASA (MODE-S, CPDLC κ.α.)

- η υλοποίηση συστήματος με δυνατότητα υποστήριξης όλων των συστημάτων επιτήρησης όπως EHS MODE-S, MLAT, ADS-B κ.α.
- η υλοποίηση συστήματος με δυνατότητα υποστήριξης πρωτοκόλλων επικοινωνίας για διασύνδεση με εξωτερικά συστήματα όπως RADARs, HERMES, ASMGCS, SWIM κ.α.
- η υλοποίηση συστήματος που θα διαθέτει πλατφόρμα εκπαίδευσης (training and simulator platform)
- η υλοποίηση συστήματος που θα διαθέτει πλατφόρμα δοκιμών (test bench) την αναβάθμιση του υπάρχοντος συστήματος PALLAS 3G ώστε να υποστηρίζει δεδομένα από MLT/WAM και ADS-B
- η επιχειρησιακή διαθεσιμότητα του υφιστάμενου συστήματος PALLAS 3G ως εφεδρικού.
- Η αναβάθμιση – μετεγκατάσταση των συστημάτων Radar που αναφέρονται στον «πίνακα» της συνημμένης επιστολής με ref. L/CC51/6511/8849/PKA.
- Η διασύνδεση, παραμετροποίηση των ανωτέρω συστημάτων (PALLAS 3G, PALLAS 4G, SURVEILLANCE SYSTEMS κ.α) με την εν λειτουργία Προσέγγιση (Ελληνικό) καθώς και με την νέα Προσέγγιση στον ΔΑΑ”.

10.- Στο υποβληθέν έγγραφο αίτημα της αιτούσας αναθέτουσας αρχής, αναφέρονται περαιτέρω –ως προς την τεχνική πρόταση του υφιστάμενου εγκατεστημένου προμηθευτή - τα εξής:

«Η εταιρεία THALES LAS France SAS ως κατασκευάστρια εταιρεία του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων Επιτήρησης (Σύστημα PALLAS 3G) καθώς και των 10RADARS, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις του ICAO, της EASA, τους κανόνες εφαρμογής του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού καθώς και τις εγκεκριμένες επιχειρησιακές και τεχνικές ανάγκες της ΥΠΑ, υπέβαλε τεχνικοοικονομική προσφορά για την υλοποίηση των κάτωθι (Πρόγραμμα PALLAS 4G):

1. Αναβάθμιση υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων Επιτήρησης PALLAS 3G στην νέα έκδοση PALLAS 4G.

Πλήρης αναβάθμιση του συστήματος PALLAS 3G που διαχειρίζεται την εναέρια κυκλοφορία (En- Route, Approach και Tower Air Traffic), στην τελευταία έκδοση PALLAS 4G, καλύπτοντας τις τρεις πιο επείγουσες απαιτήσεις της ΕΕ (Enhanced Mode S, Datalink Services και Medium Term Conflict Detection – MTCD - για free routing air space), στις οποίες οι περισσότερες χώρες της ΕΕ έχουν ήδη συμμορφωθεί, και εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη λειτουργία της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ως πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) για τα επόμενα 10 χρόνια.

Συνοπτικά η έκδοση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων Επιτήρησης PALLAS 4G περιλαμβάνει:

- Νέο Flight Data Processing (FDP) σύστημα με νέα λειτουργικά χαρακτηριστικά, συμπεριλαμβάνοντας την δυνατότητα 4D profile computation.
- Τη δυνατότητα επικοινωνίας ελεγκτή-πιλότου μέσω datalink, Controller/Pilot Data Link Communication (CPDLC) για τη διαχείριση των

CPDLCμηνυμάτων και τωνDataLinkServicesσύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον (EU) 2018/1139

- Το εργαλείο *MediumTermsConflictDetection (MTCD)* σε πλήρη συμμόρφωση με τους τελευταίους κανονισμούς EUROCONTROL για υλοποίηση της δυνατότητας εφαρμογής των *FreeRoutes* σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον (EU) 2021/116
- Τη λειτουργία *EnhancedModeS* για τη διαχείριση αεροσκαφών εξοπλισμένων με *ModeStransponder*
- Παροχή νέων *ATCWorkingPositions (WPs)*: Τριάντα (30) διπλές θέσεις ή 60 μονές θέσεις (κάθε *ATCWorkingPosition* αποτελείται από 2 κονσόλες), *ATC* θέσεις εργασίας θα εγκατασταθούν στο Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών /Μακεδονίας (ΚΕΠΑΘΜ)
- Αναβαθμισμένο *HumanMachineInterface (HMI)* για την κατάκτηση του μέγιστου οφέλους των *MTCD* και *freeroutingmonitoringaids* όπως τα *CARDwindow*, το *VerticalAidWindow*, το *flightlegembellishment* κ.α.
- *TowerElectronicFlightStrip (EFS)*: Οι υπάρχουσες θέσεις πύργου ελέγχου *PALLAS 3G* θα εξοπλιστούν με το νέο σύστημα *TopSkyTower*
- *Arrival Manager (AMAN)*
- *Departure Manager (DMAN)*
- *Tactical Controller tool (TCT)*
- *Dynamic on-line Sectorisation*
- Την παροχή του συνόλου των απαιτούμενων σημάτων *OLDI* για συντονισμό μεταξύ γειτονικών *FIR*
- *FUA-TRA*:
 - *Paráthuro SegregatedAreaProbe (SAP)* για οπτική ειδοποίηση σε διεισδυμένες στρατιωτικές ζώνες (επιτρέπει τη διαχείριση του συντονισμού Πολιτικών/Στρατιωτικών Περιοχών)
 - *Tracklabelindicators* ειδοποιήσεις στους ελεγκτές για μη αναγνωρισμένες παραβιάσεις της Στρατιωτικής Περιοχής
- *Conditional route (CDRs)* και *Temporary segregated area (TSA)*
- Διασύνδεση με το σύστημα *LARA (Local and Sub-Regional Air Space Management Support System)* στα πλαίσια του *FUA (Flexible Use of Airspace)*
- Διασύνδεση με το σύστημα *SWIM*
- Ενσωμάτωση στο σύστημα *PALLAS 4G* όλων των συστημάτων επιτήρησης / αισθητήρων (*SSR/PSR, EHSMODE-S, MLAT, ADS-B*) που διαθέτει η ΥΠΑ, ανεξαρτήτως προμηθευτή.
- Πλατφόρμα εκπαίδευσης (*training and simulator platform*)
- Πλατφόρμα δοκιμών (*Test Bench*)
- Αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος *PALLAS 3G* προκειμένου να θεωρείται επιχειρησιακά διαθέσιμο ως εφεδρικό (“*HotBackup*”).

Αναφορικά με την προηγούμενη έκδοση του συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων Επιτήρησης *PALLAS 3G+*, η νέα έκδοση *PALLAS 4G* περιλαμβάνει σημαντικά επιπρόσθετα στοιχεία και λειτουργίες, και συγκεκριμένα:



- *DepartureManager (DMAN): Με στόχο τον υπολογισμό της πιο αποτελεσματικής ακολουθίας αναχωρήσεων αεροσκαφών για τους ελεγκτές εδάφους αυξάνοντας σημαντικά τον ρυθμό αναχωρήσεων αεροσκαφών (και συνεπώς αυξάνοντας σημαντικά την “χωρητικότητα” του αεροδρομίου όσο αναφορά τον μέγιστο δυνατό αριθμό εξυπηρέτησης επιβατών)*
- *Σημαντική περαιτέρω αναβάθμιση της ασφάλειας του συστήματος*
- *Λειτουργικές βελτιώσεις στον τομέα του FreeRouting*
- *Περαιτέρω βελτίωση του OperationalDisplay*
- *Προσθήκη δυνατότητας μηνυμάτωνAMA*
- *ΒελτιώσειςController/Pilot Data Link Communication (CPDLC) και εναρμόνιση με τις τελευταίες οδηγίες του Eurocontrol*
- *Βελτιώσεις Medium Terms Conflict Detection (MTCD)*
- *Field 18 indicator*
- *Εισαγωγή of IFPSROUTEMOD*
- *Νέα έκδοση Multi-Sensor Tracking System (MSTS) κατόπιν αναβάθμισης του ASTERIX Cat021 standard*
- *Βελτίωση Lost list*
- *Βελτίωση CIV/MIL coordination*
- *Βελτίωσηformation flight SSR code handling coordination*
- *DART tool*
- *Heading instruction insertion through Label in 5th of degree*
- *Προσθήκη δυνατότητας μηνυμάτων Meteo*
- *Anti-Hail Maps*
- *Διασύνδεση με τα συστήματαLARA και SWIM*
- *Αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος PALLAS 3G προκειμένου να θεωρείται επιχειρησιακά διαθέσιμο ως εφεδρικό (“HotBackup”).*

Η πλήρης αναβάθμιση του τρέχοντος συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας PALLAS 3Gστην έκδοση PALLAS 4Gθα το φέρει στην ίδια ακριβή διαμόρφωση του συστήματος που λειτουργεί ήδη σε αρκετούς ευρωπαϊκούς παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), που λειτουργούν επί του παρόντος στις ακόλουθες χώρες: Ιρλανδία, Σουηδία, Δανία, Φινλανδία, Κροατία, Αυστρία και Πορτογαλία (COOperationofAirNavigationService - COOPANSInternationalalliance) με ένταξη της ΥΠΑ επί τη βάση SLA.

Η αναβάθμιση των υπαρχόντων συστημάτων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας είναι μια πολύ κοινή πρακτική στην Ευρώπη, καθώς είναι ο μόνος τρόπος χαμηλού ρίσκου για μία υπηρεσία παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας όπως η ΥΠΑ να έχει στην διάθεση της ένα σύστημα τεχνολογίας αιχμής με υψηλού επιπέδου απόδοση και σε συμφωνία με το ταχέως μεταβαλλόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ.

2. Παραμετροποίηση υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης PALLAS 3G για την επεξεργασία και την απεικόνιση δεδομένων MLT/WAM&ADS-B. Ενσωμάτωση στο σύστημα PALLAS 3G όλων των

συστημάτων επιτήρησης / αισθητήρων (SSR/PSR, MODE-S, MLAT, ADS-B) που διαθέτει η ΥΠΑ, ανεξαρτήτως προμηθευτή.

3. Μεταφορά του υφιστάμενου συστήματος προσέγγισης της Τερματικής περιοχής Αθηνών PALLAS 3G στη νέα Προσέγγιση της Τερματικής περιοχής Αθηνών στον Πύργο Ελέγχου Κυκλοφορίας στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Η πρόταση περιλαμβάνει το έργο που πρέπει να εκτελεστεί για τη μετακίνηση του υφιστάμενου συστήματος ελέγχου της προσέγγισης Τερματικής περιοχής Αθηνών PALLAS 3G (σύστημα PALLAS 3G APP) από τον πύργο του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού στον Πύργο Ελέγχου Κυκλοφορίας στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Η μετεγκατάσταση του υφιστάμενου συστήματος ελέγχου της προσέγγισης Τερματικής περιοχής Αθηνών (σύστημα PALLAS 3G APP) θα πραγματοποιηθεί μετά την έναρξη της λειτουργίας του αναβαθμισμένου συστήματος PALLAS 4G, και θα επιτρέπει στο σύστημα PALLAS 3G να λειτουργεί ως εφεδρικό.

4. Αναβάθμιση 10 υφιστάμενων συστημάτων επιτήρησης (RADARs) κατασκευής Thales σε τεχνολογία solidstate για τα PSRs και Enhanced Surveillance Mode-S για τα MSSRs, με παραμετροποίηση και υλοποίηση της διασύνδεσης αυτών στα συστήματα PALLAS 3G και PALLAS 4G.

και συγκεκριμένα:

- 4 Δευτερεύοντα radar της Thales στις θέσεις ΔΑΑ Μερέντα, Πήλιο, Κύθηρα και Λευκάδα
- 1 Πρωτεύον radar τερματικής περιοχής και 1 Δευτερεύον radar, co-mountedς τη Θέση ΔΑΑ-Καμάρα
- 1 Πρωτεύον radar διαδρομής και 1 Δευτερεύον radar, co-mountedς τη θέση Υμηττός
- 1 Πρωτεύον radar τερματικής και 1 Δευτερεύον radar (ATARS) το οποίο θα μετεγκατασταθεί σε νέα θέση.

Η αναβάθμιση περιλαμβάνει:

- Αναβάθμισης σε τεχνολογία full Mode S για όλα τα δευτερεύοντα radars σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον EU (No 1207/2011) και για την βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων. Όλες οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες έχουν ήδη υλοποιήσει την τεχνολογία αυτή.
- Πλήρη συμμόρφωση με Enhanced Mode-S (EMS 3.11 σύμφωνα με την σύσταση του EUROCONTROL) για όλα τα αναβαθμισμένα δευτερεύοντα radars (ΔΑΑ Μερέντα, Πήλιο, Κύθηρα, Λευκάδα, ΔΑΑ Καμάρα, Υμηττός και ATARS).
- Αναβάθμιση των Πρωτεύοντων S Band Radars (ΔΑΑ Καμάρα και ATARS)
- Αναβάθμιση του πρωτεύοντος L Band Radar (Υμηττός)
- Αναβάθμιση και μετεγκατάσταση του πρωτεύοντος S-Band και του Δευτερεύοντος radar στο ATARS
- Αναβάθμιση του Enhanced Remote Control and Management System (RCMS).
- Αποκατάσταση όλων των προβλημάτων που σχετίζονται με τα radars και συγκεκριμένα την επισκευή ή την αντικατάσταση, αν χρειαστεί, των

υποσυστημάτων περιστροφής της κεραίας, των γεννητριών και των UPS και την επισκευή ή αντικατάσταση και σφράγιση τυχόν κατεστραμμένων radomepanels.

- Πλήρης συλλογή ανταλλακτικών 2ετίας

Εργοστασιακή εκπαίδευση στο εργοστάσιο στην Ymare της Γαλλίας, αποκλειστικά προσανατολισμένη για κάθε έναν από του τρεις τύπους radar που περιλαμβάνει η αναβάθμιση: για radarστύπου RSM (δευτερεύοντα radars), για radarστύπου STAR+RSM (ΠρωτεύονSBandκαι Δευτερεύον Radars) και για radarστύπου TRAC + RSM (Πρωτεύον LBand και Δευτερεύον Radars). Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης εκπαίδευση κατά τη διάρκεια της εγκατάσταση (on-the-jobtraining) σε κάθε θέση radar.

Μια παρόμοια προσέγγιση εκσυγχρονισμού έχει εφαρμοστεί στη Γαλλία (Αεροδρόμιο ParisCharles de Gaulle) και θα φέρει τα συστήματα επιτήρησης (RADARs)στην ίδια ακριβή διαμόρφωση με τα συστήματα που λειτουργούν ήδη σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, όπως: Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Πορτογαλία, Φινλανδία, Ιρλανδία, Τσεχία, Βουλγαρία, κ.α.

Η Thales είναι η εταιρεία αναφοράς για την πιστοποίηση με το EUROCONTROL του προτύπου EMS για την τεχνολογία Mode S στην Ευρώπη. Συγκεκριμένα το EUROCONTROL επέλεξε την THALES, μέσω της σύμβασης POEMS (PreOperational European Mode S) για το σχεδιασμό και την κατασκευή του πρώτου European Mode S ATC SecondarySurveillanceRadar.

Η συνολική δαπάνη για την υλοποίηση της παραπάνω πρότασης ανέρχεται στο ποσό των εξήντα δύο εκατομμυρίων ευρώ **(62.000.000,00) άνευ ΦΠΑ**, όπως επιμέρους αναλύονται σύμφωνα με το από 02/02/2022 υποβληθέν έγγραφο, το οποίο έλαβε αρ. Πρωτ. 27123/02-02-2022.

Η πρόταση της κατασκευάστριας εταιρείας, διασφαλίζει:

- i. την απρόσκοπτη επιχειρησιακή διαθεσιμότητα του υφιστάμενου συστήματος PALLAS 3G το οποίο η εταιρεία έχει αρχικώς εγκαταστήσει και επανειλημμένως έχει αναβαθμίσει.
- ii. την παραμετροποίηση υφιστάμενου PALLAS 3G για επεξεργασία και απεικόνιση δεδομένων Συνεργατικής Επιτήρησης δια Πολυπλευρισμού Ευρείας Περιοχής (WAM/ADS-B) MLT&ADS-B.
- iii. την εγκατάσταση και παραμετροποίηση του νέου συστήματοςPALLAS 4G κατά τρόπο ώστε αυτό να μπορεί να καλύψει συνολικά τις ανάγκες της ΥΠΑ όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί με την άμεση εφαρμογή της Μεσοπρόθεσμης Ανίχνευσης Εμπλοκής (MediumTermConflictDetection) (MTCD), των μηνυμάτων επικοινωνίας αεροσκάφους – συστήματος ελέγχου εδάφους (CPDLC - Datalink) καθώς και της υλοποίησης της τεχνολογίας EnhancedMode S.
- iv. την υλοποίηση ενός συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας(DPS/SUR) σύγχρονης τεχνολογίας σε H/W&S/W με δυνατότητες δικτύου (LAN) και διαρκή αναβάθμιση, επικαιροποίηση και αντιμετώπιση σφαλμάτων (update&Debugging) στο λογισμικό του συστήματος (software), με λειτουργίες που θα καλύψουν τις τεχνικές και επιχειρησιακές ανάγκες της ΥΠΑ για μία δεκαετία, χωρίς επιπλέον καθυστέρηση για την ικανοποίηση των απαιτήσεων που επιβάλλονται από ICAO , EASA , το



κανονιστικό πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού -Single European Sky SES και οι οποίες αφορούν άμεσα την ασφάλεια των πτήσεων.

Παρόμοια συστήματα έχει η ίδια κατασκευάστρια εταιρεία εγκαταστήσει και σε άλλες χώρες της ΕΕ ή και μέλη του EUROCONTROL σε ολόκληρη την Ευρώπη αλλά και σε πολλές άλλες περιοχές παγκοσμίως

Σύμφωνα με το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα η ολοκλήρωση του προγράμματος προσδιορίζεται εντός χρονικού διαστήματος 23 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης. Μέχρι σήμερα δεν έχουν ακόμη ικανοποιηθεί απαιτήσεις με συγκεκριμένες καταληκτικές ημερομηνίες και χρονικές δεσμεύσεις εφαρμογής των κοινοτικών κανονισμών.

A/A	KANONISΜΟΣ Ε.Ε.	ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ	Περιγραφή τεχνικών απαιτήσεων προς εφαρμογή
1	Mode-S 1207/2011 όπως τροποποιήθηκε με τον 1028/2014	Ιαν-19	ESSIP:ATC02.5, ATC17, FCM01, FCM03, ITY-COTR, ITY-FMTP, ITY-SPI OI-Steps: CM-0201, CM-0801, IS-0102 L3: ATC17, COM11, FCM03, ITY-FMTP, ITY-SPI
2	Controller/Pilot Data Link Communication (CPDLC) 29/2009της 16 ^{ης} Ιανουαρίου 2009 όπως τροποποιήθηκε με τον 2015/310 και ED-110B&ED 120	Φεβ-18	DLS-IR (CPDLC)
3	Medium Terms Conflict Detection (MTCD) (EC) No 716/2014	Δεκ - 21	Route operations according to (EC) No 716/2014 . PCP [ATC12.1] implementation by 12/2021

Επισημαίνεται πως αναφορικά με την δυνατότητα Controller/PilotDataLink Communication (CPDLC) όλες οι υπόλοιπες χώρες έχουν ήδη υλοποιήσει το εν λόγω σύστημα (με την εξαίρεση της Κύπρου, της Σλοβακίας και της Νορβηγίας που βρίσκονται είτε σε διαδικασία υπογραφής σύμβασης για το σκοπό αυτό ή ήδη στο στάδιο της υλοποίησης) αφήνοντας τον Ελληνικό Εναέριο Χώρο το μοναδικό σημείο χωρίς αυτή τη δυνατότητα στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης».

11.- Ως προς τη μοναδικότητα του εν λόγω προμηθευτή η αιτούσα αναθέτουσα αρχή αναφέρει επί λέξει τα εξής:



“i. Βασικό κριτήριο της ανάθεσης της αναβάθμισης στην κατασκευάστρια εταιρεία αποτελεί ότι ο « πηγαίος κώδικας λογισμικού της κύριας εφαρμογής UBSS (Unix Base System Software) που διαθέτει η κατασκευάστρια εταιρεία αποτελεί αποκλειστικό περιουσιακό της στοιχείο και είναι ο μόνος που της επιτρέπει την όποια αναβάθμιση του συστήματος. Τον κώδικα αυτόν η εταιρεία κατοχυρώνει από άποψη δικαιωμάτων χρήσης κατ' αποκλειστικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν το μεταβιβάζει σε κανένα τελικό χρήστη. Περαιτέρω το λογισμικό εφαρμογής και η έκδοσή του (version) είναι απόλυτα συνδεδεμένα με την αντίστοιχη version του UBSS (UnixBaseSystemSoftware) και για να λειτουργήσει βασίζεται σε αυτό χρησιμοποιώντας τις υπηρεσίες που αυτό διαθέτει. Κάθε επέμβαση κάποιας κλίμακας στο σύστημα, ακόμα και αν το application τροποποιηθεί (από την ΥΠΑ ή κάποια εταιρεία) δεν μπορεί να ολοκληρωθεί και να λειτουργήσει εάν δεν γίνουν και οι αντίστοιχες επεμβάσεις στο UBSS (UnixBaseSystemSoftware). Αυτό ισχύει ακόμα και αν θελήσουμε να προσθέσουμε ένα ακόμα τομέα εργασίας στο PALLAS πόσο μάλλον εάν πρόκειται για αναβάθμιση στο επίπεδο που περιλαμβάνει η προτεινόμενη μετατροπή σε PALLAS 4G. Αλλαγή δικτύου και διαχείρισή του με νέας τεχνολογίας, προσθήκες λειτουργιών κλπ, δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν χωρίς την αντίστοιχη αναβάθμιση του UBSS (UnixBaseSystem Software).»

ii. Με ref. no. 27130 διαβιβάστηκε η από 24/01/2022 έγγραφη βεβαίωση της κατασκευάστριας εταιρείας για τη μη παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της κύριας εφαρμογής UBSS (Unix Base System Software) του συστήματος PALLAS Upgrade & PALLAS 3G και των συστημάτων RADAR της ίδιας εταιρείας για την αναβάθμιση αυτών σε Enhanced Mode S.

iii. Κατόπιν των ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι η κατασκευάστρια εταιρεία THALES ATM, αρχικός αντισυμβαλλόμενος της ΥΠΑ, έχει παρακρατήσει τα δικαιώματα κυριότητας επί των εφαρμογών για τις οποίες παρέχει, στο πλαίσιο της υπογραφείσας σύμβασης, τις άδειες χρήσης, ενώ δεν έχει εκχωρήσει το συγκεκριμένο αποκλειστικό δικαίωμα σε άλλους οικονομικούς φορείς ούτε μπορεί να αποκτηθεί αυτό μέσω αδειών. Κατά συνέπεια, αποτελεί το μοναδικό οικονομικό φορέα που μπορεί να παράσχει, με τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικά συμφέροντα τρόπο, την υπηρεσία της αναβάθμισης του συγκεκριμένου λογισμικού, παρέχοντας στην Υ.Π.Α. την σχετική άδεια χρήσης για την αναβάθμιση του ειδικού προσαρμοζόμενου λογισμικού, του οποίου κατέχει τα συγκεκριμένα προστατευόμενα αποκλειστικά δικαιώματα και το οποίο, επιπλέον, ο αυτός ενδιαφερόμενος αποκλειστικά παράγει. Ως εκ τούτου, τυγχάνει εφαρμογής η περίπτωση της παρ. 2 περ. β υποπερ. γγ, για την ανάθεση σε συγκεκριμένο οικονομικό φορέα, ήτοι την Thales ATM, ως εχούσης το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης του κωδικού του λογισμικού που είναι απαραίτητος για την οποιαδήποτε αναβάθμιση και παραμετροποίηση των υφιστάμενων εγκαταστημένων συστημάτων. [...]

12.-Τέλος, η αιτούσα παραθέτει τα εξής:

«VII. Η συγχρηματοδότηση του έργου δεν περιλαμβάνεται στο Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2014 – 2020 (ΕΣΠΑ 2014-2020).

Με την Εκτελεστική Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23.05.2014 για την έγκριση ορισμένων στοιχείων του συμφώνου εταιρικής σχέσης με την Ελλάδα (CCI2014GR16M8PA001) εγκρίνεται για την περίοδο 2014 – 2020 το Εταιρικό Σύμφωνο για το



Πλαίσιο Ανάπτυξης 2014 – 2020 για την Ελλάδα όπως αυτό υποβλήθηκε την 17.04.2014 (αναθεωρήθηκε την 22.05.2014) σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1303/2013.

Με την ίδια απόφαση (άρθρο 2) προσδιορίζονται: α) τα διαρθρωτικά ταμεία από όπου θα αντληθούν οι πόροι β) οι πόροι που διατίθεται από το κάθε ένα από τα διαρθρωτικά ταμεία γ) οι θεματικοί στόχοι που χρηματοδοτηθούν.

Σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 5 το ελληνικό Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2014 – 2020 (ΕΣΠΑ 2014-2020) αντλεί χρηματοδότηση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) , το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ) και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ). Στη χρηματοδότηση του ΕΣΠΑ για την Ελλάδα δεν συμμετέχει κανένας άλλος χρηματοδοτικός μηχανισμός ή ταμείο πέραν των ανωτέρω. Κατά συνέπεια εξ ορισμού τα έργα που υλοποιούνται στην Ελλάδα αντλώντας χρηματοδότηση από άλλους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν περιλαμβάνονται στον προγραμματισμό του ΕΣΠΑ 2014 -2020.

Συγκεκριμένα στον Άξονα Προτεραιότητας 7 «Αεροπορικές Μεταφορικές Υποδομές και Ασφάλεια Αεροναυτιλίας» συγκεντρώνονται πόροι αποκλειστικά από το Ταμείο Συνοχής.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει ήδη αναλάβει την πρωτοβουλία να προτείνει την ένταξη μίας σειράς από έργα στην χρηματοδότηση αυτή – μέσω ΕΣΠΑ, όχι όμως το υπό κρίση.

VIII. Συγχρηματοδότηση μέσω Innovation and Networks Executive Agency – Connecting Europe Facility.

Μέρος της χρηματοδότησης του έργου T.2.2. DPS / ATMSysProcurementandImplementation (€30.600.000) αντλείται από τον χρηματοδοτικό μηχανισμό διευκόλυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης InnovationandNetworksExecutiveAgency – ConnectingEuropeFacility. Η επιλογή αυτή έγινε κυρίως λόγω του υψηλά εξειδικευμένου αντικειμένου των προς προμήθεια υπηρεσιών και υλικών.

Η Χώρα μας αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της προσπάθειας της ΕΕ για την απάλειψη των καθυστερήσεων και των εμποδίων στην εναέρια κυκλοφορία και κυρίως της προσπάθειας για την επίτευξη ολοένα και υψηλότερων στόχων στην ασφάλεια των αερομεταφορών. Η φιλόδοξη προσπάθεια ονομάστηκε πρωτοβουλία «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» - SingleEuropeanSky (SES) και στηρίζεται στην τήρηση κοινών κανόνων ασφάλεια και κοινών ή συμβατών προδιαγραφών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Στη βάση αυτή η ΕΕ προσδιορίζει ενιαίο ευρωπαϊκό πλαίσιο μέσω των σχετικών Κανονισμών που τα κράτη – μέλη οφείλουν να ακολουθούν.

Ο τεχνολογικός πυλώνας του SES είναι το SESAR – SingleEuropeanSkyAirTrafficManagementResearch που ανέλαβε ήδη από το 2004 να προσδιορίσει και να αναπτύξει την τεχνολογία που απαιτείται για την ανάπτυξη των επιδόσεων στο χώρο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Το 2007 πλέον εδραιώθηκε λαμβάνοντας την μορφή Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (theSESARJointUndertaking με συμμετέχοντες την ΕΕ, το EUROCONTROL και μία σειρά από εκπροσώπους του χώρου της αεροπορικής βιομηχανίας και της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας) σύμφωνα με τον Regulation (EC) 219/2007 of 27 February 2007 όπως τροποποιήθηκε από τον Regulation (EC) 1361 / 2008 (SIURegulation) και τον Regulation (EU) 721/2014) και ανέλαβε τον εκσυγχρονισμό του συστήματος διαχείρισης της εναέριας



κυκλοφορίας και τον συντονισμό της σχετικής έρευνας. Σήμερα συγκεντρώνει την τεχνογνωσία περισσότερων από 3000 εμπειρογνομόνων στην Ευρώπη.

Για τους παραπάνω λόγους η Ελλάδα μέσω του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μεριμνά για την πλήρη ενσωμάτωση των τεχνικών προδιαγραφών που εκπορεύονται από το SESAR. Η χρηματοδότηση των έργων που πραγματοποιούνται στην Ευρώπη για τον εκσυγχρονισμό της εναέριας κυκλοφορίας υλοποιείται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τον προαναφερθέντα ιδιαίτερο χρηματοδοτικό μηχανισμό INEA CALL - CEF και όχι από τα Επενδυτικά Διαρθρωτικά Ταμεία (ΕΤΠΑ, ΕΚΤ, ΤΑ κτλ).

Η ΥΠΑ το Σεπτέμβριο του 2015, διαμόρφωσε και υπέβαλε προτάσεις για τη συμμετοχή της σε συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω του μηχανισμού Διευκολύνοντας την Ευρώπη (ConnectingEuropeFacility), με στόχο την εξεύρεση των αναγκαιών πιστώσεων για τον εκσυγχρονισμό των Συστημάτων Αεροναυτιλίας άκρως απαραίτητων για τη διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας.

Η πρόταση για τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων Αεροναυτιλίας και ειδικότερα του Συστήματος Επεξεργασίας και Απεικόνισης Σχεδίων Πτήσεως και Δεδομένων Συστημάτων Επιτήρησης (DPS/ATM) περιλαμβάνει:

- i. αναλυτικό πλάνο υλοποίησης (Implementation Plan)
- ii. προϋπολογισμό ανά έτος και ανά δράση (task)
- iii. ανάλυση κινδύνων και
- iv. μέτρησης στόχων στα κύρια πεδία (Key Performance Areas) της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης.

Η πρόταση μετά από διαδοχικές αξιολογήσεις εγκρίθηκε και επεγράφη στις 2-12-2016 η Συμφωνία επιχορήγησης – συγχρηματοδότησης (Specific Grant Agreement) ποσοστού 27,42% από την Ευρωπαϊκή Ένωση και 72.58% από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) ύψους €30.600.000,00 άνευ ΦΠΑ». [...]

vii. Τέλος, αναφερόμαστε και επικαλούμαστε το περιεχόμενο των προαναφερθέντων υπ' αριθμ. 130/2017 και Δ76/2018 αποφάσεων της Αρχής περί παροχής σύμφωνης γνώμης για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης για την αναβάθμιση του συστήματος PALLAS και την ενσωμάτωση των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος αντίστοιχα, δεδομένου ότι και στην υπό εξέταση περίπτωση τυγχάνει εφαρμογής το αυτό νομικό πλαίσιο και τα ίδια κριτήρια στα οποία βασίστηκε η νομική εκτίμηση αμφοτέρων των ως άνω αποφάσεων της Αρχής.

Επισημαίνουμε δε ότι, σε κάθε περίπτωση, εφόσον η επιλογή της αναβάθμισης του ήδη υπάρχοντος συστήματος, έναντι εγκατάστασης αντίστοιχου νέου, καθώς και αντίστοιχα, η ενσωμάτωση των λογισμικών TCT και AMAN στην ήδη εγκεκριμένη αναβάθμιση του συστήματος, προκρίθηκαν από την αναθέτουσα αρχή, για τους λόγους που εκτέθηκαν και εξετάστηκαν με τις ως άνω αναφερόμενες υπ' αριθμ.130/2017 Απόφαση και υπ' αριθμ.Δ76/2018Γνώμη της Αρχής και, συνακόλουθα, έγινε δεκτό ότι μόνο η κατασκευάστρια εταιρεία η οποία κατέχει τα αποκλειστικά δικαιώματα επί του ως άνω συστήματος θα μπορούσε να παράσχει τις ζητούμενες υπηρεσίες αναβάθμισής του, τα ανωτέρω διαφαίνεται ότι ισχύουν και για την υπό κρίση αναβάθμιση του ίδιου ως άνω συστήματος, η οποία θα εμπεριέχει άλλωστε, μεταξύ άλλων, και τις εγκεκριμένες διά των ως

άνω αποφάσεων της ΕΑΑΔΗΣΥ αναβάθμιση και ενσωμάτωση εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN, προσφέροντας συνάμα ακόμη πιο νέες και πιο βελτιωμένες λειτουργίες αναφορικά με το σύστημα PALLAS 3G+ (PALLAS 4G)».

II. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

11. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του ν. 4013/2011, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 21 παρ. 2 περ. α' και β' του ν. 4441/2016, «οι αποφάσεις των αναθετουσών 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, 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 της τις γενικές αρχές του ενωσιακού και εθνικού δικαίου. Η εν λόγω αρμοδιότητα ασκείται μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) εργάσιμων 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.»

12. Σύμφωνα με το άρθρο 2 «Ορισμοί» του ν. 4412/2016, το οποίο, όσον αφορά στην Οδηγία 2014/25/ΕΕ, ενσωμάτωσε το άρθρο 2 αυτής:

«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 7α».

13. Το άρθρο 4 «Μεικτές συμβάσεις» του ίδιου ως άνω νόμου (άρθρο 3 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ), ορίζει ότι «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. [...]»



13. 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) 140.000 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) 215.000 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.»

14. Το Άρθρο 6 «Μέθοδοι υπολογισμού της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης» (άρθρο 5 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ) ν. 4412/2016 ορίζει ότι “ 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. [...]»

15. Στη διάταξη του στο άρθρο 32 παρ. 2 περ. β υποπ. ββ και γγ του ν. 4412/2016 (Α' 147), η οποία ενσωματώνει την αντίστοιχη διάταξη του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, προβλέπεται:

«1. Στις ειδικές περιπτώσεις και περιστάσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 έως 6, οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να αναθέτουν δημόσιες συμβάσεις προσφεύγοντας στη διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση.

2. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση μπορεί να χρησιμοποιείται για δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών σε οποιαδήποτε από τις κατωτέρω περιπτώσεις:

[...]β) εάν τα έργα, τα αγαθά ή οι υπηρεσίες μπορούν να παρασχεθούν μόνον από έναν συγκεκριμένο οικονομικό φορέα για οποιονδήποτε από τους κατωτέρω λόγους:

[...]ββ) απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους,

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

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

Επιπλέον στην παρ. 4. του ιδίου άρθρου προβλέπεται ότι «Η διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση μπορεί να χρησιμοποιείται για δημόσιες συμβάσεις προμηθειών:

[...]β) για συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται είτε για τη μερική αντικατάσταση αγαθών ή εγκαταστάσεων είτε για επέκταση υφιστάμενων αγαθών ή εγκαταστάσεων, εφόσον η αλλαγή προμηθευτή θα υποχρέωνε την αναθέτουσα αρχή να αποκτήσει αγαθά με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά τα οποία θα προκαλούσαν ασυμβατότητα ή δυσανάλογες τεχνικές δυσχέρειες στη χρήση και τη συντήρηση ή διάρκεια αυτών των συμβάσεων, καθώς και των επαναλαμβανόμενων συμβάσεων, δεν υπερβαίνει κατά κανόνα τα τρία έτη[...]

16. 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. [...]”.

III. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

17. Το υπό εξέταση αίτημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αφορά στη σύναψη δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών με την έννοια της διάταξης του άρθρου 2 παρ. 1 περ. 9 του ν. 4412/2016, η οποία ενσωματώνει την αντίστοιχη διάταξη του άρθρου 2 παρ. 1 περ. 9 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ. Δεδομένου ότι πρόκειται για διαδικασία διαπραγμάτευσης για τη σύναψη δημόσιας σύμβασης (κατά κύριο αντικείμενο) υπηρεσιών, προϋπολογισθείσας αξίας



62.000.000,00€ πλέον ΦΠΑ και διάρκειας 23 μηνών από την υπογραφή της, προκύπτει ότι συντρέχει η αρμοδιότητα της Αρχής κατ' άρθρο 2 παράγραφος 2 περίπτωση γ' υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011, για την παροχή σύμφωνης γνώμης.

Από τα ανωτέρω εκτιθέμενα στο Κεφάλαιο Ι της παρούσης προκύπτει ότι η σύμβαση, την σύναψη της οποίας αιτείται το αιτούν Υπουργείο για λογαριασμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, έχει μεικτό χαρακτήρα συμβάσεως προμηθειών και παροχής υπηρεσιών, καθώς αυτή περιλαμβάνει διαφορετικά είδη, ήτοι υπηρεσίες αναβάθμισης εφαρμογών λογισμικού (customized software) και προμήθεια υλικού hardware.

Επειδή, με βάση τα διαλαμβανόμενα στο με αριθμ. 417/01.03.2022 έγγραφο της αναθέτουσας,

“η αναβάθμιση του αντικείμενου της ως άνω σύμβασης αφορά κατά ποσοστό 85-90% σε υπηρεσία αναβάθμισης του προσαρμοσμένου λογισμικού (customized Software) στο υφιστάμενο σύστημα της Υ.Π.Α. και αποτελεί ως εκ τούτου το κύριο αντικείμενο της σύμβασης, ενώ η προμήθεια του υλικού (hardware) αποτελεί ποσοστό 10-15% επί του συνολικού κόστους της σύμβασης και πραγματοποιείται παρεμπιπτόντως σε σχέση με την κύρια υπηρεσία. Επίσης, το προαναφερόμενο λογισμικό είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το προμηθευόμενο υλικό, στο οποίο θα εγκατασταθεί και θα αναπτυχθεί, με δεδομένο ότι σε κάθε τροποποίηση το λογισμικό επιβάλλει και την αντίστοιχη προσαρμογή του υλικού (hardware), ώστε να εξασφαλίζεται η επιχειρησιακή διαθεσιμότητα του συστήματος. Το γεγονός αυτό καθιστά αναγκαία την διαχείριση του λογισμικού (software) και του υλικού (hardware) από την κατασκευάστρια ανάδοχο εταιρεία, ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε πιθανή ασυμβατότητα ή διαταραχή της λειτουργίας του υπό αναβάθμιση συστήματος. Επιπροσθέτως, το όλο σύστημα θα καλύπτεται από ενιαία εγγύηση καλής λειτουργίας”, διαφαίνεται ότι η παροχή των υπηρεσιών αναβάθμισης αποτελεί τη βασική υποχρέωση του αναδόχου, ενώ παρεπόμενο χαρακτήρα έχει η ως άνω αναφερθείσα προμήθεια υλικού (hardware).

18. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες περιπτώσεις των άρθρων περί διαπραγμάτευσης (βλ. σχετικώς με τα άρθρα 30 και 31 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ ΔΕΕ, απόφαση της 8ης Απριλίου 2008, C 337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56). Συναφώς επισημαίνεται, ότι οι ανωτέρω διατάξεις, στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις που συνιστούν παρέκκλιση από τη βασική ρύθμιση, δηλαδή από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των αναγνωριζομένων από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) δικαιωμάτων στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συστατικής ερμηνείας. Συγκεκριμένα, προκειμένου οι Οδηγίες περί συντονισμού των διαδικασιών στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων να μην απωλέσουν την πρακτική αποτελεσματικότητά τους, τα κράτη μέλη και οι Αναθέτουσες Αρχές δεν επιτρέπεται να προβλέπουν περιπτώσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση που δεν προβλέπονται από τις εν λόγω Οδηγίες ή να συνοδεύουν τις ρητώς προβλεπόμενες από τις Οδηγίες αυτή περιπτώσεις με νέους όρους που έχουν ως αποτέλεσμα να καθιστούν ευκολότερη την προσφυγή στην εν λόγω διαδικασία (βλ. ΔΕΕ, αποφάσεις της 18^{ης} Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28^{ης} Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949,



σκέψη 13 και της 13^{ης} Ιανουαρίου 2005, C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλ. 2005, I-13947, σκέψη 48).

19. Εν προκειμένω, η ΥΠΑ, ρητώς επικαλείται, δια του ανωτέρω αναφερθέντος υποβληθέντος αιτήματός της, ως νομική βάση του αιτήματός της, τη διάταξη του άρθρου 32, παρ. 2 περιπτ. (β) υποπεριπτ. (γγ) «προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων», καθώς και την παρ. 4 περιπτ. (β) «για συμπληρωματικές παραδόσεις που πραγματοποιούνται από τον αρχικό προμηθευτή και προορίζονται για επέκταση υφιστάμενων αγαθών» του ν. 4412/2016.

Σχετικά, παρατηρείται ότι εφόσον κατά τα προεκτεθέντα η υπό ανάθεση σύμβαση χαρακτηρίζεται ως σύμβαση υπηρεσιών κατά το κύριο αντικείμενό της, δεν συντρέχει νόμιμος λόγος επίκλησης της διάταξης της παραγράφου 4 περιπτ. (β) του άρθρου 32, η οποία εφαρμόζεται μόνο κατά την σύναψη δημοσίων συμβάσεων προμηθειών (πρβλ. αντιστοίχως Δ130/2017 και Δ76/2018 σύμφωνα με γνώμες της Αρχής).

20. Σε ό,τι αφορά στη συνδρομή των προϋποθέσεων του άρθρου 32, παρ. 2 περίπτ. (β) υποπερίπτ. (γγ) έχουμε να επισημάνουμε τα ακόλουθα:

Η διάταξη του 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).

Τονίζεται δε ότι, δεν αρκεί 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, Αιτιολογική Σκέψη 50 Οδηγίας 2014/24/ΕΕ).

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).

21.-Με την υπ' αριθμ. 130/2017 Γνώμη της Αρχής έχει γίνει δεκτό ότι: «ο υποψήφιος ανάδοχος (και ήδη νυν υποψήφια ανάδοχος εταιρεία THALES LAS FRANCE SAS) αποτελεί το μοναδικό οικονομικό φορέα που μπορεί να παράσχει την υπηρεσία της αναβάθμισης του συγκεκριμένου λογισμικού, παρέχοντας στην Υ.Π.Α. την σχετική άδεια χρήσης για την αναβάθμιση του ειδικού προσαρμοζόμενου λογισμικού, του οποίου κατέχει τα συγκεκριμένα προστατευόμενα αποκλειστικά δικαιώματα και το οποίο, επιπλέον, ο αυτός ενδιαφερόμενος αποκλειστικά παράγει. Επίσης, κατόπιν στάθμισης όλων των οικονομοτεχνικών παραμέτρων από την αναθέτουσα αρχή προκύπτει με πλήρη αιτιολογία ότι η προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της ανάθεσης σύμβασης αναβάθμισης του συστήματος για λόγους προστασίας δικαιωμάτων αποκλειστικότητας, κατόπιν διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, είναι απολύτως συμφερότερη.»

Με την υπ' αριθμ. 76/2018 Γνώμη της Αρχής έχει γίνει δεκτό ότι: “αναφορικά με τη μοναδικότητα του προμηθευτή η αναθέτουσα κατέθεσε την από 15.06.2018 έγγραφη δήλωση (Declaration) της κατασκευάστριας εταιρείας THALES LAS FRANCE SAS για τη μη παραχώρηση των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της κύριας εφαρμογής UBSS (Unix Base System Software) του συστήματος PALLAS Upgrade & Pallas 3G, Pallas 3G+ και των εφαρμογών λογισμικού TCT και AMAN. Επιπλέον στην εν λόγω δήλωση αναγράφεται ότι η κατασκευάστρια ως άνω εταιρεία είναι η αποκλειστική κυρία (exclusive owner) όλων των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας των δύο λειτουργικών εφαρμογών (functional evolutions) TCT και AMAN και είναι η μόνη εταιρεία που δικαιούται να ενσωματώσει τις εν θέματι λειτουργικές εφαρμογές στην προτεινόμενη αναβάθμιση PALLAS 3G+. Σε κάθε περίπτωση, εφόσον η επιλογή της αναβάθμισης του ήδη υπάρχοντος συστήματος, έναντι εγκατάστασης αντίστοιχου νέου, προκρίθηκε από την αναθέτουσα αρχή, για τους λόγους που εκτέθηκαν και εξετάστηκαν με την ως άνω αναφερόμενη Γνώμη της Αρχής (130/2017) και, συνακόλουθα, έγινε δεκτό ότι μόνο η κατασκευάστρια εταιρεία η οποία κατέχει τα αποκλειστικά δικαιώματα επί του ως άνω συστήματος θα μπορούσε να παράσχει τις ζητούμενες υπηρεσίες αναβάθμισής του, τα ανωτέρω διαφαίνεται ότι ισχύουν και για τις υπό κρίση υπηρεσίες ενσωμάτωσης των λογισμικών TCT και AMAN στο ίδιο ως άνω σύστημα, οι οποίες θα παρασχεθούν από την κατασκευάστρια στο πλαίσιο της αναβάθμισής του η οποία δεν έχει λάβει ακόμα χώρα”.

Το υπό εξέταση αίτημα αφορά στον εκσυγχρονισμό του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με την αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων Επιτήρησης PALLAS 3G στη νέα έκδοση PALLAS 4G, παραμετροποίηση και υλοποίηση διασύνδεσης του νέου συστήματος PALLAS 4G και του υφιστάμενου PALLAS 3G με τη νέα Προσέγγιση της Τερματικής περιοχής Αθηνών και τον Πύργο Ελέγχου στο ΔΑΑ, την αναβάθμιση 10 συστημάτων επιτήρησης



(RADARs) και την παραμετροποίηση - ενσωμάτωση των δεδομένων των 10 αυτών RADARs στα συστήματα PALLAS 3G & PALLAS 4G. Η αιτούσα επικαλείται τους ίδιους ισχυρισμούς και επιχειρήματα που τεκμηριώνονται από σχετικά συνοδευτικά έγγραφα που αφορούν στην μοναδικότητα της κατασκευάστριας εταιρείας (THALES LAS FRANCE SAS) του υφιστάμενου συστήματος επεξεργασίας σχεδίων πτήσεως και δεδομένων επιτήρησης (Σύστημα PALLAS) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, όπως είχε ήδη επικαλεστεί στα προαναφερθέντα αιτήματά της προς την ΕΑΑΔΗΣΥ, επί των οποίων εκδόθηκαν οι 130/2017 και 76/2018 σύμφωνες γνώμες της Αρχής.

Επιπροσθέτως, η αιτούσα προσκομίζει την από 24/01/2022 Δήλωση της κατασκευάστριας εταιρείας (THALES LAS FRANCE SAS) στην οποία αναφέρεται – μεταξύ άλλων – ότι «η προταθείσα αναβάθμιση του συστήματος PALLAS 4G, η οποία θα προκύψει από τη βάση του UBSS των συστημάτων PALLAS UPGRADE και PALLAS 3G και η μεταφορά/ενσωμάτωση του συστήματος PALLAS 3G από το Ελληνικό στο Διεθνές Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος στα Σπάτα, και τα δύο απαιτούν την αναδιαμόρφωση της κύριας εφαρμογής UBSS (Unix Base System Software) του συστήματος FDPS/SDPS του PALLAS 3G και μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνον από την κατασκευάστρια εταιρεία THALES LAS FRANCE SAS. [...] Η εταιρεία THALES LAS FRANCE SAS είναι η μοναδική εταιρεία που έχει το δικαίωμα να ενσωματώσει τέτοιου είδους λειτουργικές βελτιώσεις στην προταθείσα αναβάθμιση του συστήματος PALLAS 4G».

Επιπλέον, η αιτούσα παραθέτει τα παρακάτω στοιχεία που τεκμηριώνουν την επιλογή της αναβάθμισης του υφιστάμενου συστήματος (Σύστημα PALLAS) έναντι της προμήθειας νέου συστήματος:

«Στην περίπτωση που επιλεγεί η πρόταση της εγκατάστασης νέου συστήματος που θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις ICAO, EASA, SES και τις λειτουργικές ανάγκες της ΥΠΑ το κόστος μπορεί να υπολογιστεί ως κατωτέρω:

Η προμήθεια νέου κεντρικού συστήματος επεξεργασίας δεδομένων επιτήρησης αεροναυτιλίας (Data Processing System) για τις ανάγκες Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας εντός του ελληνικού FIR/UIR με τις αντίστοιχες θέσεις εργασίας Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, **εκτιμάται στο ποσό των €40.000.000,00 άνευ ΦΠΑ**, με βάση το κόστος υλοποίησης αντιστοιχών συστημάτων (τόσο σε μέγεθος όσο και σε λειτουργικό και επιχειρησιακό επίπεδο) που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία έτη στην Τσεχία, Ουγγαρία και Σερβία, **χωρίς να περιλαμβάνεται :**

- i. Παραμετροποίηση υφιστάμενου PALLAS 3G για επεξεργασία και απεικόνιση δεδομένων MLT/WAM&ADS-B, με κόστος που εκτιμάται στο ποσό των **€2.000.000,00 άνευ ΦΠΑ.**
- ii. Μεταφορά του υφιστάμενου συστήματος προσέγγισης της Τερματικής περιοχής Αθηνών PALLAS 3G στη νέα Προσέγγιση της Τερματικής περιοχής Αθηνών στον Πύργο Ελέγχου Κυκλοφορίας στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος», με κόστος που εκτιμάται στο ποσό των **€4.000.000,00 άνευ ΦΠΑ.**
- iii. Αναβάθμιση των κάτωθι 10 συστημάτων επιτήρησης (πίνακας 1), με κόστος που εκτιμάται στο ποσό των **€ 26.000.000,00 άνευ ΦΠΑ:**



Πίνακας 1 Αναβάθμιση συστημάτων επιτήρησης (Radar)

	Σύστημα Επιτήρησης	Τοποθεσία
1	PSRSBAND (πρωτεύον ραντάρ)	ΔΑΑ – Καμάρα
2	MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	ΔΑΑ – Καμάρα
3	MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	ΔΑΑ – Μερέντα
4	MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Πήλιο
5	MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Κύθηρα
6	MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Λευκάδα
7	PSRLBAND (πρωτεύον ραντάρ)	Υμηττός
8	MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	Υμηττός
9	PSRSBAND (πρωτεύον ραντάρ)	ΑΤΑΡS
10	MSSR Enhanced Surveillance (EHS) Mode-S	ΑΤΑΡS

Ενώ, για την υλοποίηση του εκσυγχρονισμού των προαναφερόμενων συστημάτων σύμφωνα με την προσφορά της κατασκευάστριας εταιρείας απαιτούνται 62.000.000,00 € άνευ ΦΠΑ».

–Υπό το πρίσμα των ανωτέρω και λαμβανομένων υπόψη όσων κρίθηκαν και έγιναν δεκτά δυνάμει των υπ’ αριθμ. 130/2017 και 76/2018 συμφωνιών γνωμών της Αρχής, προκύπτει ότι ο υποψήφιος ανάδοχος αποτελεί τον μοναδικό οικονομικό φορέα στον οποίο μπορεί να ανατεθεί η σύμβαση με αντικείμενο τον «εκσυγχρονισμό του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» όπως αναλυτικά περιγράφεται ανωτέρω , για λόγους προστασίας αποκλειστικών δικαιωμάτων (άρθρο 32 παρ. 2 περ. β’ υποπερ. γγ’ ν. 4412/2016). Επίσης, κατόπιν στάθμισης όλων των οικονομοτεχνικών παραμέτρων από την αιτούσα αναθέτουσα αρχή προκύπτει αιτιολογημένα ότι η προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της ανάθεσης της παραπάνω σύμβασης για λόγους προστασίας αποκλειστικών δικαιωμάτων, κατόπιν διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, διαφαίνεται να είναι συμφερότερη, χωρίς να υφίσταται εύλογη εναλλακτική λύση ή υποκατάστατο, η δε απουσία ανταγωνισμού δεν προκύπτει να είναι αποτέλεσμα τεχνητού περιορισμού των παραμέτρων της σύμβασης.

Προς επίρρωση της ως άνω διαπίστωσης, αναφέρονται τα ακόλουθα, ως αποτυπώνονται σε σχετική κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου: «[σ]τα δικαιώματα αποκλειστικότητας συγκαταλέγονται και αυτά που απορρέουν από τη δημιουργία έργων, προστατευόμενων κατά τις διατάξεις του ν. 2121/1993 περί πνευματικής ιδιοκτησίας, όπως είναι τα προγράμματα

ηλεκτρονικών υπολογιστών. Οι δημιουργοί των εν λόγω έργων λόγου αποκτούν, αυτοδικαίως, τα αποκλειστικά και απόλυτα δικαιώματα της περιουσιακής εκμετάλλευσής τους και της προστασίας του προσωπικού τους δεσμού μ' αυτά, με αποτέλεσμα, εκτός από τις περιπτώσεις που αυτό απαιτείται ως *ultima ratio* για τη διαλειτουργικότητα ενός ανεξάρτητα δημιουργηθέντος προγράμματος με άλλα προγράμματα, να μην είναι επιτρεπτή, χωρίς την άδεια του δημιουργού, η ανακοίνωση από το νόμιμο χρήστη σε τρίτους, στους οποίους δεν έχει παραχωρηθεί από το δημιουργό το δικαίωμα πρόσβασης στις σχετικές εφαρμογές, πληροφοριών σχετικά με τη δομή, τις λειτουργίες και τους αλγόριθμους του προγράμματος, προκειμένου να αποτραπεί η πρόσβαση στη μυστική προγραμματιστική και τεχνική γνώση, που ενσωματώνεται στον πηγαίο κώδικα αυτού και κατ' επέκταση, η προσβολή του δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας, δηλαδή η παραγωγή όμοιου, από άποψη μορφής έκφρασης, προγράμματος (πρόγραμμα κλώνος).»²

IV. Συμπέρασμα

Εν όψει των προεκτεθέντων, με βάση το διδόμενο πραγματικό και από την υπαγωγή αυτού στις προαναφερόμενες και ερμηνεύομενες διατάξεις, η Αρχή ομόφωνα αποφασίζει:

Την παροχή σύμφωνης γνώμης επί του αιτήματος, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατ' άρθρο 2, παρ. 2, περ. γ' υποπερ. (δδ) του ν. 4013/2011 για την προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, κατ' άρθρο 32 παράγραφος 2 περ. (β) υποπ. (γγ) (προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων) του Ν.4412/2016, προκειμένου ο αιτών να προβεί σε σύναψη δημόσιας σύμβασης με αντικείμενο τον **«εκσυγχρονισμό του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» εκτιμώμενης αξίας 62.000.000 ευρώ χωρίς Φ.Π.Α.**, λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσομένων υπό του νόμου προϋποθέσεων.

Αθήνα, 29 Μαρτίου 2022

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Πρόεδρος

Γεώργιος Καταπόδης

² Τμήμα IV Πράξη 7/2018, βλ. Πρ. IV Τμ. 32/2017, 32/2011 πρβλ. απόφ. VI Τμ. 61/2004. Πρβλ. αντιστοίχως και σε Δ17/2022 σύμφωνη γνώμη της Αρχής.

