



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

ΓΝΩΜΗ

Δ70/2022

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

Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα, την 16^η Σεπτεμβρίου του έτους δύο χιλιάδες είκοσι δύο (2022), ημέρα Παρασκευή και ώρα 9.30 π.μ. και επί της οδού Κεφαλληνίας 45 και Κομνά Τράκα στην Αθήνα, όπου και η έδρα της, συνήλθε η **ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ** (εφεξής και Αρχή) 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 τη συνεδρίαση τα ακόλουθα:

- 1. Πρόεδρος:** Γεώργιος Καταπόδης
- 2. Αντιπρόεδρος:** Αδάμ Καραγλάνης
- 3. Μέλη:** Δημήτριος Σταθακόπουλος (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Μαρία Στυλιανίδου (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Κωνσταντίνος Βαρδακαστάνης (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Βασιλική Σκαρτσούνη

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

Γραμματέας: Αθηνά Σοφινίδου

Εισηγητής: Γεώργιος Τράντας, Νομικός Σύμβουλος της Αρχής.

Κατά τη διάρκεια της Συνεδρίασης παρέστησαν ο εισηγητής κ. Γ. Τράντας (μέσω τηλεδιάσκεψης), η προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης της Διεύθυνσης Ελέγχου, κα Μ. Παναγοηλιοπούλου, και η προϊσταμένη της Διεύθυνσης Ελέγχου, κα Μ. Σιδέρη, οι οποίοι αποδεσμεύτηκαν πριν την έναρξη της διαδικασίας της ψηφοφορίας των μελών του Συμβουλίου της Αρχής και τη λήψη της απόφασης.



ΘΕΜΑ: Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής κατ' άρθρο 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του ν. 4013/2011, ως ισχύει, για την προσφυγή του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, με σκοπό την σύναψη σύμβασης προμήθειας με αντικείμενο «Αναβάθμιση εκσυγχρονισμός 7 Α/Φ Canadair 415», ενδεικτικού προϋπολογισμού 43.000.000,00€ χωρίς ΦΠΑ, κατ' επίκληση της μοναδικότητας του προτεινόμενου παρόχου/οικονομικού φορέα κατ' άρθρο 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. ββ' και γγ' του Ν. 4412/2016.

1. Με το με Α.Π. 7704/26-7-2022 έγγραφο του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας/ Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας/Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών/Διεύθυνση Προμηθειών/Τμήμα Νομικής Συνδρομής, η αναθέτουσα αρχή - Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας αιτείται την σύμφωνη γνώμη της Αρχής για προσφυγή στην διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση με σκοπό τη σύναψη σύμβασης προμήθειας με αντικείμενο «Αναβάθμιση εκσυγχρονισμός 7 Α/Φ Canadair 415», ενδεικτικού προϋπολογισμού σαράντα τριών εκατομμυρίων ευρώ (43.000.000,00 €) χωρίς ΦΠΑ, κατ' επίκληση της μοναδικότητας του προτεινόμενου παρόχου / οικονομικού φορέα κατ' άρθρο 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. ββ' και γγ' του Ν. 4412/2016.

Επί του αιτήματος αυτού η Γενική Διεύθυνση Δημοσίων Συμβάσεων μέσω του Γραφείου Νομικού Συμβούλου ζήτησαν συγκεκριμένες διευκρινήσεις με το 4006/1-8-2022 έγγραφο της Αρχής προς το Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας. Το τελευταίο απάντησε με το 9048/22-8-2022 έγγραφο του (α.π. εισερχ. 4418/22.8.2022) προσκομίζοντας και συμπληρωματικά έγγραφα και στοιχεία.

I. Ιστορικό- πραγματικά περιστατικά

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

A. Ένταξη της συγκεκριμένης σύμβασης σε συγκεκριμένο πλαίσιο αναβαθμίσεως των δομών πολιτικής προστασίας

2. Με το Π.Δ. 70/2021 συστάθηκε το Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, στο οποίο, μεταξύ άλλων, μεταφέρθηκαν, ως σύνολο αρμοδιοτήτων, θέσεων και προσωπικού, οι κάτωθι υπηρεσίες από το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, ήτοι της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας του άρθρου 28 του Ν. 4662/2020 «*Εθνικός Μηχανισμός Διαχείρισης Κρίσεων και Αντιμετώπισης Κινδύνων, αναδιάρθρωση της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, αναβάθμιση συστήματος εθελοντισμού πολιτικής προστασίας, αναδιοργάνωση του Πυροσβεστικού και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ Α' 27/07.02.2020), του Πυροσβεστικού Σώματος και του συνόλου των επιχειρησιακών και διοικητικών δομών και λειτουργιών της πολιτικής προστασίας των Μερών Α' έως και Γ' του Ν. 4662/2020. Το Υπουργείο, ως ανήκον στο νομικό πρόσωπο του κράτους, συνιστά αναθέτουσα αρχή/κεντρική κρατική αρχή κατά την έννοια των διατάξεων του Άρθρου 2 του Ν. 4412/2016 «*Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)*» (ΦΕΚ Α' 147/08.08.2016) και του Άρθρου 2 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και



του Συμβουλίου της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ.

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του το Υπουργείο προβαίνει, μεταξύ άλλων, στη μελέτη, σχεδιασμό, οργάνωση και συντονισμό της δράσης για την πρόληψη και αντιμετώπιση των φυσικών, τεχνολογικών και λοιπών καταστροφών ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, καθώς και στην ενημέρωση του κοινού για τα ζητήματα αυτά, στην προετοιμασία, κινητοποίηση και συντονισμό δράσης του δυναμικού και των μέσων πολιτικής προστασίας της χώρας για την αντιμετώπιση πιθανών κάθε μορφής καταστροφών στο πλαίσιο του υφιστάμενου σχετικού σχεδιασμού ανά κατηγορία κινδύνου, στην αξιοποίηση των διαθέσιμων επιστημονικών στοιχείων και πληροφοριών για την κινητοποίηση του δυναμικού και των μέσων πολιτικής προστασίας της χώρας, εν όψει απειλούμενου κινδύνου καταστροφών και στο συντονισμό του έργου και των δράσεων αντιμετώπισης των καταστροφών κατά την εκδήλωση των φαινομένων, καθώς και το έργο αποκατάστασης των προκαλούμενων ζημιών. Στο πλαίσιο αυτό καταρτίστηκε και υλοποιείται το *Εθνικό Πρόγραμμα Πολιτικής Προστασίας «ΑΙΓΙΣ»*.

Το Πρόγραμμα ΑΙΓΙΣ

3. Το Εθνικό Πρόγραμμα Πολιτικής Προστασίας του Εθνικού Μηχανισμού Διαχείρισης Κρίσεων και Αντιμετώπισης Κινδύνων «ΑΙΓΙΣ» (εφεξής προς χάριν συντομίας το «*Πρόγραμμα*» ή «*Πρόγραμμα ΑΙΓΙΣ*» ή «*ΑΙΓΙΣ*»), το οποίο έχει εγκριθεί από το **Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας (ΚΥΣΕΑ)**, σύμφωνα με τις προβλέψεις της παρ. 1 του Άρθρου 225 του Ν. 4782/2021¹, περιλαμβάνει μία σειρά από ποικίλες, αλλά και στοχευμένες παρεμβάσεις για την ενίσχυση υποδομών και τεχνικού εξοπλισμού, την αναβάθμιση δεξιοτήτων ανθρώπινων πόρων και του γνωσιακού υπόβαθρου, την ενσωμάτωση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών και τη προώθηση της καινοτομίας στον τομέα της πολιτικής προστασίας.

4. Το Πρόγραμμα έχει καταρτιστεί στο πλαίσιο της επίτευξης πλήρους λειτουργικότητας του Εθνικού Μηχανισμού Διαχείρισης Κρίσεων και Αντιμετώπισης Κινδύνων (εφεξής προς χάριν συντομίας ο «*Εθνικός Μηχανισμός*»), που έχει συσταθεί για την ενίσχυση του ρόλου της πολιτικής προστασίας και τη διοικητική και επιχειρησιακή της αναβάθμιση, καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο διαχείρισης καταστροφών και συνιστά το σύνολο των συντρεχουσών επιχειρησιακών και διοικητικών δομών και λειτουργιών της πολιτικής προστασίας, με βασικές προτεραιότητες, αφενός την πρόληψη, την ετοιμότητα και την προστασία της ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών, του περιβάλλοντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς, των υποδομών, των πλουτοπαραγωγικών πηγών, των υπηρεσιών ζωτικής σημασίας, των υλικών και άυλων αγαθών από φυσικές και τεχνολογικές

¹ Ν. 4782/2021, Άρ. 225, παρ. 1 «*Με απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Εθνικής Ασφάλειας (ΚΥΣΕΑ), που λαμβάνεται ύστερα από πρόταση της Διυπουργικής Επιτροπής Εθνικού Σχεδιασμού Πολιτικής Προστασίας της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4662/2020 (Α` 27), καθορίζονται και εγκρίνονται τα προγράμματα του Εθνικού Μηχανισμού Διαχείρισης Κρίσεων και Αντιμετώπισης Κινδύνων ως προς τις προμήθειες, τις υπηρεσίες και τα έργα. Η Διυπουργική Επιτροπή Εθνικού Σχεδιασμού Πολιτικής Προστασίας διαμορφώνει την πρότασή της μετά από εισήγηση του Υπουργού που είναι αρμόδιος για την πολιτική προστασία, στην οποία περιλαμβάνονται ιδίως η αιτιολόγηση του είδους, της αναγκαιότητας και σκοπιμότητας, καθώς και η εκτιμώμενη συνολική δαπάνη, η οποία έχει προσδιοριστεί με έκθεση ανεξάρτητου ορκωτού ελεγκτού λογιστή ή ελεγκτικής εταιρείας εγνωσμένου κύρους.»*



καταστροφές και λοιπές απειλές συναφούς προέλευσης, που προκαλούν ή ενδέχεται να προκαλέσουν καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης σε ειρηνική περίοδο, και αφετέρου τη μείωση του κινδύνου και την αντιμετώπιση, αποκατάσταση και ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους.

5. Στόχευση του Προγράμματος ΑΙΓΙΣ είναι η πλήρης ανάπτυξη και αξιοποίηση του μηχανισμού πολιτικής προστασίας, προσβλέποντας στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της έγκαιρης ανταπόκρισής του σε παντός είδους καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Οι στόχοι του Προγράμματος αναλύονται, επιγραμματικά σε:

- Εύρυθμη και συντονισμένη λειτουργία του ενιαίου Εθνικού Μηχανισμού ολιστικής κάθετης διαχείρισης κινδύνων και απειλών, που να καλύπτει τη διαχείριση εκτάκτων αναγκών από την φάση της πρόληψης έως και τη φάση της αποκατάστασης, μέσα από την ανάπτυξη και οργάνωση των υποδομών 13 Περιφερειακών Κέντρων στις αντίστοιχες Περιφέρειες της Ελλάδας, και ενίσχυση αυτών με το κατάλληλο εξοπλισμό.
- Υποστήριξη όλων των Δήμων και Περιφερειών της Ελλάδας, με τον απαραίτητο εξοπλισμό, συστήματα και οχήματα, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την επιχειρησιακή οργάνωση των Περιφερειακών και Τοπικών Κέντρων.
- Ενίσχυση του στρατηγικού Εθνικού Συστήματος, υποστηριζόμενο από προηγμένες και καινοτόμες λύσεις πληροφορικής για την πρόληψη και αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών.
- Ανανέωση και ενίσχυση του Πυροσβεστικού Σώματος και των λοιπών εμπλεκόμενων υπηρεσιών με σύγχρονο, νέο και καινοτόμο εξοπλισμό για την αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών.
- Προμήθεια απαραίτητου υγειονομικού εξοπλισμού για την προστασία της δημόσιας υγείας.
- Αναβάθμιση δεξιοτήτων και τεχνική κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού στις νέες εξελίξεις στους τομείς της πολιτικής προστασίας και της διαχείρισης κρίσεων.
- Ενδυνάμωση και κινητοποίηση των εθελοντικών δράσεων και του ενεργού ρόλου των πολιτών στη πρόληψη και αντιμετώπιση κινδύνων, μέσα από ενέργειες κοινωνικής ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης.

6. Οι παραπάνω στόχοι του ΑΙΓΙΣ έχουν αντιστοιχηθεί σε τέσσερις αλληλένδετους άξονες παρεμβάσεων που ενσωματώνουν τα τέσσερα επίπεδα δράσεων πολιτικής προστασίας. Ο σχηματισμός τους έχει καθοριστεί λαμβάνοντας ως γνώμονα τις υφιστάμενες και μελλοντικές επιχειρησιακές ανάγκες της πολιτικής προστασίας, καθώς και τις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις που έχουν σχεδιαστεί σε κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο για την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου.

7. Οι κατά τα ανωτέρω άξονες διαρθρώνονται περαιτέρω και περιλαμβάνουν τις ακόλουθες παρεμβάσεις, ήτοι:

Άξονας 1: Αναβάθμιση υποδομών, εγκαταστάσεων και παροχή εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Άξονας 2: Συστήματα προειδοποίησης και μέσα πρόληψης.

Άξονας 3: Εξοπλισμός και μέσα υποστήριξης συντονισμού.

Άξονας 4: Επιχειρησιακός εξοπλισμός και μέσα αντιμετώπισης.

8. Οι τέσσερις άξονες παρεμβάσεων ομαδοποιούνται περαιτέρω σε επτά (7) γενικές κατηγορίες παρεμβάσεων, οι οποίες περιλαμβάνουν συγκεκριμένες δράσεις ενίσχυσης σε εξοπλιστικά μέσα, αναβάθμισης / εκσυγχρονισμού υλικοτεχνικού εξοπλισμού και ανάπτυξης υποδομών, ως ακολούθως:



1. Υποδομές - Έργα ανάπτυξης του στρατηγικού σχεδίου διαχείρισης κινδύνων της πολιτικής προστασίας
2. Εναέρια μέσα για την πολιτική προστασία
3. Λοιπός εξοπλισμός αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών και προστασίας της ζωής των πολιτών
4. Ευφυή συστήματα παρακολούθησης και διοίκησης
5. Αντιμετώπιση επιπτώσεων ανθρωπογενών κινδύνων – προστασία Δημόσιας Υγείας
6. Αναβάθμιση δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού
7. Τεχνική βοήθεια

Ένταξη του προγράμματος ΑΙΓΙΣ στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας του Ν. 4799/2021

9. Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας, το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του οποίου διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 4799/2021, αποτελεί τμήμα του ευρύτερου στρατηγικού σχεδίου για την ανάπτυξη της χώρας και βασικό εργαλείο για την εφαρμογή του ετήσιου ενοποιημένου σχεδίου της κυβερνητικής πολιτικής για την παραγωγική ανάπτυξη και ανασυγκρότηση και την κοινωνική συνοχή. Το εν λόγω πρόγραμμα περιλαμβάνει την αξιολόγηση, προτεραιοποίηση και έγκριση συμβάσεων εμβληματικού χαρακτήρα.

Στις κατά τα ανωτέρω συμβάσεις περιλαμβάνονται όλες οι δημόσιες πολιτικές, δράσεις, σχέδια και έργα που εντάσσονται ή μπορεί να ενταχθούν σε εθνικά, ενωσιακά ή διεθνή χρηματοδοτικά προγράμματα και που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων και προτεραιοτήτων του προγράμματος. Ο συνολικός προϋπολογισμός κάθε σύμβασης πρέπει κατ' αρχήν να υπερβαίνει ένα ελάχιστο κατώφλι, ήτοι την αξία των πενήντα εκατομμυρίων ευρώ (€50.000,00), ωστόσο, σε ειδικές περιπτώσεις, εντάσσονται στο πρόγραμμα και συμβάσεις ήσσονος προϋπολογισμού, εφόσον κρίνεται ότι αυτές θα έχουν υψηλή προστιθέμενη αξία για την εθνική ή και την τοπική οικονομία και κοινωνία. **Σε κάθε περίπτωση, στις συμβάσεις του Αναπτυξιακού Προγράμματος Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας περιλαμβάνονται, ανεξαρτήτως του ύψους του προϋπολογισμού τους, μεταξύ άλλων, συμβάσεις χρηματοδοτούμενες από το Ταμείο Ανάκαμψης.**

10. Η ένταξη συμβάσεων στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας συντελείται με απόφαση της Κυβερνητικής Επιτροπής Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας και χρηματοδοτούνται μέσω πόρων που προσδιορίζονται στην οικεία εγκριτική απόφαση του προαναφερθέντος οργάνου. Στο πλαίσιο των ανωτέρω, η Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας με την από 20.04.2022 απόφασή της ενέκρινε την ένταξη στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας του Ν. 4799/2021 μίας σειράς έργων, όπως αυτά ειδικότερα αναφέρονται στο προσαρτώμενο στο οικείο πρακτικό Παράρτημα Α και αναπτύσσονται στα επιμέρους σημεία της οικείας απόφασης, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και μία σειρά έργων του Προγράμματος ΑΙΓΙΣ (α/α 8 στο προσαρτώμενο στην από 20.04.2022 απόφαση Παράρτημα Α).

11. Στις δράσεις/έργα του Προγράμματος ΑΙΓΙΣ, οι οποίες διαρθρώνονται σε επιμέρους άξονες, περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, ο Άξονας 4 – Επιχειρησιακός εξοπλισμός και μέσα αντιμετώπισης, ο οποίος αποτελεί το καθαρά επιχειρησιακό σκέλος των υπηρεσιακών δυνάμεων που δρουν για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των καταστροφών κατά την εκδήλωση φαινομένων ή καταστροφών,



αλλά και για τη μετέπειτα αποκατάσταση ζημιών που έχουν προκληθεί και περιλαμβάνει τις παρακάτω δράσεις:

1. Προμήθεια 10 Ε/Π βαρέως τύπου Erickson S64.
2. Προμήθεια 5 νέων πυροσβεστικών Α/Φ τύπου Canadair CL515.
3. Αναβάθμιση – εκσυγχρονισμός 7 Α/Φ Canadair 415.
4. Προμήθεια 36 αμφίβιων Α/Φ πυρόσβεσης Air Tractor (Fireboss) για τα νησιωτικά συμπλέγματα.
5. Προμήθεια 15 κηροζινοφόρων οχημάτων 5000 US Gal για τον ανεφοδιασμό εναέριων μέσων πυρόσβεσης.
6. Πυροσβεστικά οχήματα και λοιπά μέσα για το Πυροσβεστικό Σώμα.
7. Ειδικά μέσα περιπολίας και απομάκρυνσης πολιτών (ΕΛ.ΑΣ., Λ.Σ., Γ.Ε.ΕΘ.Α.).
8. Προμήθεια 10 πλωτών μέσων διάσωσης και μεταφοράς ασθενών και λοιπού απαιτούμενου εξοπλισμού.
9. Προμήθεια μέσων ατομικής προστασίας και ατομικού εξοπλισμού προσωπικού πυροσβεστικής υπηρεσίας, Ε.Μ.Α.Κ. και Εθελοντικών Οργανώσεων.
10. Προμήθεια 35 πτυσσόμενων μεταφερόμενων γεφυρών για αντιμετώπιση φυσικών καταστροφών.
11. Νοσοκομεία Πεδίου για τη διαχείριση συνεπειών πλημμυρών, πυρκαγιών, σεισμών και λοιπών φυσικών καταστροφών: (α) στις 13 Περιφέρειες, (β) υπερτοπικής κάλυψης στα 64 ΤΟΚΕΠΠ.

12. Ως προς τον ορίζοντα υλοποίησης των παραπάνω έργων του Άξονα 4 του Προγράμματος ΑΙΓΙΣ αναμένεται η εκκίνηση το έτος 2022 και η ολοκλήρωση αυτού το έτος 2025.

Ο συνολικός προϋπολογισμός όλων των ανωτέρω έργων και δράσεων του Προγράμματος ΑΙΓΙΣ ανέρχεται στα €1.631.958.000 και θα χρηματοδοτηθεί από:

- Το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας κατά 342,2εκ.€.
- Το ΕΣΠΑ 2021-2027 714,758εκ. € και
- Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ) 571εκ.€.

Το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας

13. Το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (εφεξής προς χάριν συντομίας το «**Ταμείο Ανάκαμψης**» ή «**Ταμείο**») συστάθηκε δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12^{ης} Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας («**ΜΑΑ**») και έχει ως σκοπό να παράσχει στα Κράτη Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οικονομική στήριξη με σκοπό την επίτευξη των οροσήμων και των στόχων μεταρρυθμίσεων και των επενδύσεων, όπως παρατίθενται στα Εθνικά Σχέδιά τους περί Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης («**ΕΣΑΑ**»). Στόχος του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας είναι η ανάπτυξη βιώσιμων οικονομιών, καθώς και χρηματοπιστωτικών συστημάτων και συστημάτων πρόνοιας, προκειμένου τα κράτη μέλη να παρουσιάζουν μεγαλύτερο βαθμό ανθεκτικότητας απέναντι στους εκάστοτε κλυδωνισμούς που ανακύπτουν (π.χ. κρίση της COVID-19) και να ανακάμπτουν γρήγορα και αποτελεσματικά. Ειδικότερα, μέσα από τον παραπάνω μηχανισμό παρέχεται οικονομική στήριξη στα κράτη μέλη για την πραγματοποίηση κρίσιμων μεταρρυθμίσεων και σχετικών δημόσιων επενδύσεων και δίδονται κίνητρα για ιδιωτικές επενδύσεις μέσω δημόσιων επενδυτικών προγραμμάτων,



συμπεριλαμβανομένων χρηματοδοτικών μέσων, επιδοτήσεων και άλλων μηχανισμών, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

14. Η κατά τα ανωτέρω στήριξη χρηματοδοτείται μέσω δανεισμού από την Ευρωπαϊκή Ένωση και η υποστήριξη παρέχεται μετά την έγκριση και αξιολόγηση Σχεδίου Ανάπτυξης και Ανθεκτικότητας από το οικείο κράτος μέλος βάσει ειδικής σύμβασης που θα συναφθεί μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του οικείου Κράτους Μέλους. Η υποστήριξη και, συναφώς, η εκταμίευση της χρηματοδοτικής συνεισφοράς θα πρέπει να πραγματοποιείται σε δόσεις με βάση την ικανοποιητική επίτευξη και εκπλήρωση οροσήμων και στόχων.

15. Στο πλαίσιο των ανωτέρω, η Ελληνική Δημοκρατία υπέβαλε την 27η.04.2021 προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»² το οποίο περιλαμβάνει και περιγράφει μία σειρά δράσεων και πρωτοβουλιών που στοχεύουν σε θεμελιώδεις οικονομικές και κοινωνικές μεταρρυθμίσεις, που θα επηρεάσουν όχι μόνο την οικονομική δραστηριότητα, αλλά και τις τεχνολογίες, τις νοοτροπίες και τους θεσμούς. Το «Ελλάδα 2.0» αποτελείται από τέσσερις πυλώνες, ήτοι:

1. Πράσινο,
2. Ψηφιακό,
3. Απασχόληση, δεξιότητες και κοινωνική συνοχή (υγεία, παιδεία, κοινωνική προστασία), και
4. Ιδιωτικές επενδύσεις και οικονομικός και θεσμικός μετασχηματισμός.

16. Οι παραπάνω πυλώνες διαρθρώνονται σε επιμέρους άξονες. Ειδικότερα ο Πυλώνας 1 – Πράσινο επιμερίζεται σε τέσσερις (4) επιμέρους άξονες και συγκεκριμένα:

- | | |
|-------------------|---|
| Άξονας 1.1 | Μετάβαση σε νέο ενεργειακό μοντέλο φιλικό στο περιβάλλον. |
| Άξονας 1.2 | Ενεργειακή αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος της χώρας και χωροταξική μεταρρύθμιση. |
| Άξονας 1.3 | Μετάβαση σε ένα πράσινο και βιώσιμο σύστημα μεταφορών. |
| <u>Άξονας 1.4</u> | <u>Αειφόρος χρήση των πόρων, ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και διατήρηση της βιοποικιλότητας.</u> |

17. Για την υλοποίησή του η Ελλάδα ζητά το σύνολο των πόρων που μπορεί να λάβει στο πλαίσιο του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, δηλαδή περίπου 17,8 δις. ευρώ επιδοτήσεις και 12,7 δις ευρώ δάνεια. Το «Ελλάδα 2.0» εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεσπίζοντας χρηματοδοτική συνεισφορά ύψους 17.769.942.602,00€.

18. Ως προς τον Πυλώνα 1 της πράσινης μετάβασης και ειδικότερα σε σχέση με τον Άξονα 1.4 Αειφόρος χρήση των πόρων, ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και διατήρηση της βιοποικιλότητας, οι επενδύσεις και μεταρρυθμίσεις του ΕΣΑΑ περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό της πολιτικής προστασίας (Ομάδα 7 – Έργα Πολιτικής Προστασίας³) με γνώμονα την αναβάθμιση των δυνατοτήτων του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ελλάδας και με

² Δημόσια διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση https://greece20.gov.gr/wp-content/uploads/2021/07/NRRP_Greece_2_0_Greek_280721.pdf

³ Σελ. 595 επομ. Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0»



άμεση στόχευση στην αντιμετώπιση προκλήσεων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή, καθώς η Ελλάδα επηρεάζεται από την αυξανόμενη σοβαρότητα και συχνότητα των καταστροφών και ακραίων γεγονότων που σχετίζονται με το κλίμα, στις οποίες δράσεις και επενδύσεις περιλαμβάνονται ειδικότερα:

1. Επενδύσεις εκσυγχρονισμού εναέριων μέσων για την πολιτική προστασία (ID: 16911)
2. Αναβάθμιση εξοπλισμού πολιτικής προστασίας (ID: 16910)
3. Έργα ανάπτυξης του στρατηγικού σχεδιασμού διαχείρισης κινδύνων της πολιτικής προστασίας (ID: 16909)
4. Ενίσχυση αντιτυρικής & αντιπλημμυρικής προστασίας (οχήματα, εξοπλισμός κλπ.) (ID: 16912)
5. Κατασκευή 13 περιφερειακών κέντρων πολιτικής προστασίας (ID: 16283)

19. Ο επιμέρους τομέας/δράση του εκσυγχρονισμού εναέριων μέσων για την πολιτική προστασία (ID: 16911) διαρθρώνεται περαιτέρω σε επτά (7) επιμέρους (υπο)έργα ως κάτωθι:

- (i) Αγορά 2 ελικοπτέρων μεσαίου μεγέθους για ιατρική χρήση
- (ii) Μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα - UAV (Drones) για εναέρια επιτήρηση
- (iii) Αναβάθμιση - εκσυγχρονισμός 7 αεροσκαφών Canadair CL415 σε CL515
- (iv) Αγορά δύο (2) ελικοπτέρων βαρέος φορτίου Sikorsky / Erickson S-64 Skycrane
- (v) Αγορά ενός (1) ελικοπτέρου για τη μεταφορά της ομάδας διαχείρισης περιστατικών της Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας
- (vi) Αγορά έντεκα (11) πυροσβεστικών αεροσκαφών αμφίβιου τύπου ελκυστήρα για τα νησιωτικά συμπλέγματα
- (vii) Αναβάθμιση - εκσυγχρονισμός δύο (2) Super Puma

20. Με την υπ' αριθ. 10152/21/06.07.2021 Εκτελεστική Απόφαση του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης εγκρίθηκε κατόπιν διαβουλεύσεων μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ελληνικής Δημοκρατίας η αξιολόγηση του ΕΣΑΑ, μέρος των δράσεων/επενδύσεων/μεταρρυθμίσεων του παρατίθενται ανωτέρω.

21. Σε συνέχεια και εκτέλεση των ανωτέρω υπεγράφη στην Αθήνα στις 20.07.2021 και στις Βρυξέλλες στις 23.07.2021 η οικεία σύμβαση χρηματοδότησης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελληνικής Δημοκρατίας, η οποία (σύμβαση χρηματοδότησης) ορίζει όλα τα σχετικά δικαιώματα και υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών (Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ελληνικής Δημοκρατίας), καθώς, επίσης, θέτει τους όρους και τις προϋποθέσεις αναφορικά με τη χορηγούμενη χρηματοδοτική συνεισφορά με σκοπό την ικανοποιητική εκπλήρωση των οροσήμων και των στόχων των μεταρρυθμίσεων και επενδύσεων από το Κράτος Μέλος.

Η ανωτέρω σύμβαση χρηματοδότησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης κυρώθηκε με το Ν. 4822/2021 «Κύρωση της Σύμβασης Χρηματοδότησης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Δανειακής Σύμβασης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Παραρτημάτων τους και άλλες διατάξεις για το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας» (ΦΕΚ Α' 135/02.08.2021).



B. Η προς ανάθεση σύμβαση ειδικότερα

Περιγραφή φυσικού και οικονομικού αντικείμενου της σύμβασης – Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης σύμβασης

22. Η σκοπούμενη προς ανάθεση σύμβαση, για την σύναψη της οποίας κατά τη διαδικασία του Άρθρου 32 του Ν. 4412/2016 (διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση) ζητείται η σύμφωνη γνώμη της Αρχής, αφορά στην αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό επτά (7) αεροσκαφών (Α/Φ) Canadair CL415, **σύμφωνα και σε εκτέλεση** των οικείων προβλέψεων του Προγράμματος ΑΙΓΙΣ, του εγκεκριμένου ΕΣΑΑ «Ελλάδα 2.0» και της συναφώς συναφθείσας από 20/23.07.2021 σύμβασης χρηματοδότησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρωθείσας δια του Ν. 4822/2021, έχουσας, ούτω, ισχύ νόμου.

23. Ο γεωγραφικός χαρακτήρας της Χώρας επιτρέπει στο μεγαλύτερο μέρος την αξιοποίηση της θάλασσας στην κατάσβεση των πυρκαγιών στα δάση, αφού η πρόσβαση σε αυτήν είναι σχετικά γρήγορη αλλά και αξιοποιήσιμη, λόγω της ύπαρξης πολλών κλειστών περιοχών που επιτρέπουν στις περισσότερες περιπτώσεις την υδροληψία με αμφίβια μέσα. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με το ότι τα περισσότερα εύφλεκτα δασικά οικοσυστήματα βρίσκονται σχετικά κοντά στην παράλια ζώνη έχει καθορίσει τον χαρακτήρα της αεροπυρόσβεσης στην χώρα μας και την ανάδειξη των αμφίβιων Α/Φ στο κύριο μέσο καταστολής των πυρκαγιών από τον αέρα. Η υδροληψία όμως από τη θάλασσα, πέρα από τα αναμφισβήτητα πλεονεκτήματα, παρουσιάζει και το σημαντικό μειονέκτημα της αυξημένης καταπόνησης - διάβρωσης των μέσων λόγω της παρουσίας του αλατιού. Ειδικότερα, σύμφωνα με σχετική έκθεση του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού του Πυροσβεστικού Σώματος (απόφαση υπ' αριθμ. 04/2021), ο υπάρχον εναέριος στόλος δασοπυρόσβεσης σημειώνει σημαντικές ελλείψεις τόσο ως προς το πλήθος, όσο και αδυναμίες αναφορικά με το απαρχαιωμένο τεχνολογικό σύστημα και μηχανοκίνητο εξοπλισμό που φέρει. Οι εκφάνσεις αυτών των προβλημάτων παρουσιάζονται κυρίως στην αντιμετώπιση συμβάντων που λαμβάνουν μεγάλη έκταση και εξελίσσονται ταυτόχρονα σε διάφορες περιοχές της χώρας, επιδρώντας σημαντικά στην αποτελεσματικότητα του μηχανισμού. Παράλληλα, για την κάλυψη των αναγκών της Πολιτικής Προστασίας η Ελληνική Πολιτεία προβαίνει επί σειρά ετών και σε μισθώσεις εναερίων μέσων. Είναι χαρακτηριστικό ότι η τελευταία ριζική ανανέωση του στόλου των πυροσβεστικών οχημάτων πραγματοποιήθηκε το 2004, εντούτοις, οι σύγχρονες και δυναμικά εξελισσόμενες απαιτήσεις στην αντιμετώπιση των συμβάντων, επιβάλλουν ευελιξία στις επιχειρησιακές ικανότητες έχοντας καταστήσει τον υπάρχοντα διαθέσιμο στόλο του Πυροσβεστικού Σώματος σε μεγάλο βαθμό παρωχημένο. Ειδικότερα, σύμφωνα με την προμνημονευόμενη έκθεση του Συμβουλίου Επιτελικού Σχεδιασμού του Πυροσβεστικού Σώματος, ο επιχειρησιακός και λειτουργικός βαθμός αναγκαιότητας, ως προς την κάλυψη των σύγχρονων αναγκών του Πυροσβεστικού Σώματος καθιστά αναγκαία την αναβάθμιση των κύριων μέσων, υλικών και εξοπλισμού, καθώς η Ελλάδα αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια ως επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, μια αυξητική τάση στη συχνότητα εκδήλωσης ακραίων καιρικών φαινομένων που δημιουργούν σοβαρούς φυσικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους και καταστροφές. Στο πλαίσιο και με δεδομένη την κατάσταση αυτή ο ρόλος του Πυροσβεστικού Σώματος ως βασικής επιχειρησιακής δομής της Πολιτικής Προστασίας είναι κομβικός, καθώς εμπλέκεται σε όλες τις κρίσιμες φάσεις του



κύκλου (πρόληψη- ετοιμότητα- αντιμετώπιση- αποκατάσταση) ενός ευρέος φάσματος καταστροφών και κινδύνων, καλούμενο να υλοποιήσει μεγάλο μέρος των Στρατηγικών Προτεραιοτήτων και Ειδικών Στόχων της πολιτικής σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4662/2020.

Όσον αφορά στα εναέρια μέσα πυρόσβεσης το θέμα της παλαιότητας των αεροσκαφών του εθνικού εναερίου στόλου, που κατ' επέκταση συνεπάγεται παρωχημένη τεχνολογία και μειωμένη επιχειρησιακή ικανότητα των αεροσκαφών σταθερής πτέρυγας, είναι κομβικής σημασίας. Συγκεκριμένα, ο τρέχων εξοπλισμός αποτελείται από έντεκα (11) Canadair CL215 (+40 χρόνων), εφτά (7) Canadair CL415 (+20 χρόνων), τα οποία λόγω της παλαιότητας τους δεν επαρκούν να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες του σώματος, οι οποίες προκύπτουν ως απόρροια της κλιματικής αλλαγής που έχει αυξήσει σημαντικά τον αριθμό και τη σοβαρότητα των δασικών πυρκαγιών που εκδηλώνονται κάθε χρόνο στην χώρα μας. Όπως είναι αναμενόμενο, ανάλογα με τη παλαιότητά τους, τα Α/Φ παρουσιάζουν αυξημένες ανάγκες στη συντήρησή τους και επιβαρυνόμενη εικόνα ως προς τη βιωσιμότητά τους, φαινόμενα τα οποία επηρεάζουν αρνητικά την ανάληψη αποστολών. Η συνεχής συντήρηση που απαιτεί ο υφιστάμενος εναέριος εξοπλισμός, συχνά αντανακλάται είτε στη παράταση του χρόνου που βρίσκονται καθηλωμένα (λόγω επισκευών) ή στη ματαίωση πτήσεων (λόγω μη διαθεσιμότητας), πρόβλημα που δυσχεραίνει σημαντικά τη δράση αεροπυρόσβεσης (ιδίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο όπου και ο κίνδυνος και η συχνότητα εμφάνισης πυρκαγιών είναι ιδιαίτερα αυξημένες). Όπως είναι φυσικό, η παραπάνω περιγραφόμενη κατάσταση επιδρά σημαντικά στην αποτελεσματικότητα του μηχανισμού σε σχέση με τους διατιθέμενους πόρους αλλά μελλοντικά μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ανάληψη αποστολής και μετέπειτα προσέγγισης των αεροσκαφών αυτών στον τόπο των συμβάντων.

Ειδικότερα, ως προς τον υφιστάμενο στόλο αεροσκαφών CL415, σημαντικά προβλήματα εμφανίζονται στα απαρχαιωμένα αεροηλεκτρονικά συστήματα (avionics) που είναι εγκατεστημένα, καθώς επίσης και στα συστήματα πλοήγησης που χρησιμοποιούνται από αυτά.

Λαμβάνοντας υπόψη τους παραπάνω λόγους, σε συνάρτηση με την προοπτική αυξητική εξέλιξη του φαινομένου των δασικών πυρκαγιών σε χρονικό ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας ως απόρροια του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής, και τις, συναφώς, επαυξημένες ανάγκες του πυροσβεστικού σώματος, **καθίσταται αναγκαία για την αναθέτουσα αρχή η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός εφτά (7) Α/Φ Canadair 415.**

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τα όσα υποστηρίζει η αναθέτουσα αρχή, ο επιδιωκόμενος εκσυγχρονισμός αναμένεται να επιμηκύνει το χρόνο επιχειρησιακής αξιοποίησης, τη συντηρησιμότητα και κατ' επέκταση την αποτελεσματικότητα του μέσου το οποίο θα συμβάλλει δραστικά στη διατήρηση της επιχειρησιακής ικανότητας και απόδοσης του εναερίου πυροσβεστικού στόλου, καθώς θεωρούνται το βασικό εναέριο δασοπυροσβεστικό μέσο της χώρας και χρησιμοποιούνται σε όλες τις φάσεις δασοπυρόσβεσης, δηλαδή επιτήρηση, άμεση επέμβαση και αντιμετώπιση μεγάλων συμβάντων. Επιπλέον, η άρτια τεχνογνωσία, εξειδίκευση και εμπειρία που ήδη κατέχει το ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό συμβάλλει θετικά στην περαιτέρω αξιοποίηση των συγκεκριμένων τύπων Α/Φ. Τέλος, πέραν των παραπάνω στοιχείων που τεκμηριώνουν την άμεση αναγκαιότητα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των συγκεκριμένων τύπων/μοντέλων αεροσκαφών, η σκοπούμενη αναβάθμιση δημιουργεί και τις εξής παρακάτω **συνέργειες** και συνδυαστικά οφέλη που εξυπηρετούν υπηρεσιακές και επιχειρησιακές ανάγκες της Πολιτικής Προστασίας:



24. Υπό το ανωτέρω πλαίσιο, το αντικείμενο της συμβάσεως περιλαμβάνει την εγκατάσταση νέας πλατφόρμας ραδιοηλεκτρικών συστημάτων ψηφιακού τύπου σε 7 Canadair CL415, με στόχο την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό τους. Αυτή η διαδικασία θα περιλαμβάνει το σχεδιασμό, την εγκατάσταση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση του ολοκληρωμένου συστήματος αεροηλεκτρονικής Pro Line Fusion, με βάση τις ανάγκες που έχουν εντοπιστεί από τους ειδικούς και τις τεχνολογικές εξελίξεις στην πυρόσβεση με εναέρια μέσα. Το αναβαθμισμένο Pro Line διαθέτει διεύθυνση πτήσης, σύστημα διαχείρισης πτήσης, σύστημα προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους και τεχνητή όραση. Έχουν επίσης εισαχθεί νέες επιλογές για την ένταξη συστήματος δορυφορικών επικοινωνιών, μετεωρολογικού ραντάρ, αυτόματου πιλότου και συστήματος παρακολούθησης και αναφοράς δεδομένων πτήσης από την εταιρεία Latitude Technologies, θυγατρική της ACR Electronics.

25. Οι σκοπούμενες βελτιώσεις πρόκειται να περιλαμβάνουν την εγκατάσταση πλήρους συγχρόνου πακέτου ραδιοηλεκτρονικής. Στο αντικείμενο της σύμβασης περιλαμβάνεται η προμήθεια των ηλεκτρονικών συστημάτων των αεροσκαφών CL-415 της Πολεμικής Αεροπορίας, καθώς και οι υπηρεσίες ενσωμάτωσής τους στα υπόψη αεροσκάφη. Σημειώνεται ότι τα υλικά της αναβάθμισης αφορούν στην αλλαγή της διαμόρφωσης του πιλοτηρίου και της πλειονότητας των οργάνων πτήσης, από αναλογικά σε ψηφιακά νέας τεχνολογίας. Στο αντικείμενο των εργασιών αναβάθμισης, υπό τη μορφή συνοπτική απαρίθμησης, θα συνίσταται σε:

- Multi-Function Keyboard Panel and dual Cursor Control (Πληκτρολόγιο πολλαπλών λειτουργιών)
- Electronic Flight Instrument Display System (EFIDS) (Ηλεκτρονικό Σύστημα Οργάνων)
- Dual Primary Flight Displays (PFD) (Διπλή οθόνη κυρίων στοιχείων πτήσης)
- Single Multi-Functional Displays (MFD) (Μονή οθόνη πολλαπλών λειτουργιών)
- Flight director, Guidance/PFD/MFD Control Panels (Οδηγός ίχνους πτήσης)
- Engine & Fuel Indication (Ένδειξη παραμέτρων κινητήρα και καυσίμου)
- Hydraulic Indication (Ένδειξη υδραυλικού)
- Control Surface Position & Trim Indication (Ένδειξη θέσης επιφανειών ελέγχου και αντισταθμιστικών)
- Communications, Navigation, Surveillance Information (Συστήματα επικοινωνιών, ναυτιλίας και επιτήρησης)
- Crew Alerting Systems (Caution Warning System) (Σύστημα προειδοποίησης κινδύνου)
- Enhanced mapping (Ενσωματωμένη χαρτογράφηση)
- Synthetic Vision (Συνθετική απεικόνιση)
- Single Electronic Standby Instrument System (ESIS) (Ηλεκτρονικό εφεδρικό σύστημα οργάνων)
- Interphone Communications System (Σύστημα ενδοεπικοινωνιών)
- Dual VHF Radio – Voice (8.33KHz/25KHz) (Διπλό ασύρματο VHF με διαλοποίηση 8.33/25 kHz)
- Emergency Locator Transmitter (ELT) 406MHz (geo-localized) (Σύστημα δορυφορικού εντοπισμού 406MHz)
- Single Nav aids (ADF/DME) (Μονά συστήματα ναυτιλίας ADF/DME)
- Dual Nav aids (VOR/ILS/MB) (Διπλά συστήματα ναυτιλίας VOR/ILS/MB)
- Single Radio Altimeter (Μονό ραδιουψόμετρο)
- Dual Air Data Computer (Curtiss Wright) (Διπλό υπολογιστή δεδομένων αέρος)
- Dual Attitude Heading Reference System (Litef LCR-100) (Διπλά αδρανειακά συστήματα)
- Dual Global Positioning System (GPS) – SBAS (Διπλά SBAS GPS)



- Flight Management System (FMS) (Διπλό υπολογιστή δεδομένων πτήσεως)
- Navigation Performance (RNP/RNAV) (Δορυφορική ναυτιλία RNP/RNAV)
- Precision Approach (ILS, LNAV, VNAV) (Προσέγγιση ακριβείας ILS, LNAV, VNAV)
- Non-Precision Approach (VOR, DME, NDB) (Προσέγγιση VOR, DME, NDB)
- Vertical Guidance Approach (LPV) (Δορυφορική προσέγγιση ακριβείας LPV)
- Terrain Advisory Warning System (TAWS) Class A (Σύστημα αποφυγής εδάφους)
- Traffic collision Avoidance System (TCAS) II 7.1 (Σύστημα αποφυγής κυκλοφορίας)
- ADS-B out (αποστολή στοιχείων και θέσεως αεροσκάφους για βελτιστοποίηση της εναέριας κυκλοφορίας από τους αντίστοιχους πύργους ελέγχου)
- Single Transponder Mode S (Αναμεταδότης Mode S)
- NVIS compatibility of all the AUP Component (Συμβατότητα νυχτερινής όρασης)

Το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα της σύμβασης ορίζεται έως **31.12.2025**

26. Από τα ανωτέρω και από τα προσκομιζόμενα στοιχεία προκύπτει ότι η υπό εξέταση προμήθεια/υπηρεσία αναβάθμισης δεν αφορά σε απλή αντικατάσταση ή εκσυγχρονισμό τμημάτων και επιμέρους υποσυστημάτων του αεροσκάφους λόγω παλαιότητας. Πρόκειται για μία **ριζική και ολιστική αναβάθμιση, μετατροπή των αεροσκαφών συνολικά**, που εν τοις πράγμασι τα εξελίσσουν σε αεροσκάφη επόμενης γενιάς.

Συγκεκριμένα, με την επιχειρούμενη αναβάθμιση τα ήδη υφιστάμενα παλαιάς τεχνολογία επτά (7) αεροσκάφη Canadair 415 αναβαθμίζονται εν τοις πράγμασι σε 515. Αποκτούν δηλαδή τεχνικά χαρακτηριστικά, προδιαγραφές, πτητικές ικανότητες και λοιπές προδιαγραφές **όμοιες και αντίστοιχες** με το συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους (515), **το οποίο θα κατασκευάζεται και θα προσφέρεται από τον όμιλο της De Havilland** (στον οποίον υπάγεται και η κατασκευάστρια εταιρεία Viking Aircraft Limited, κάτοχος του Πιστοποιητικού Τύπου (Type Certificate) για το συγκεκριμένο προς αναβάθμιση μοντέλο αεροσκάφους). Με άλλα λόγια, με τη συντέλεση και ολοκλήρωση της υπό συζήτηση αναβάθμισης τα επτά (7) αεροσκάφη Canadair 415 αποβλέπεται να καταστούν **ομοιότυπα** με τα σύγχρονα αεροσκάφη τύπου 515.

Η σκοπούμενη αναβάθμιση των αεροσκαφών Canadair συνιστά συνεπώς μία πολύπλοκη διαδικασία, η οποία αποσκοπεί στην ορθή τοποθέτηση των νέων υλικών, ώστε να διασφαλίζεται η **ομαλή ενσωμάτωση και διαλειτουργικότητα** των νέων συστημάτων με το σύνολο των συστημάτων του αεροσκάφους, προκειμένου να διατηρείται η **αξιοπλοϊμότητα** (ήτοι η ικανότητα για πτήση του αεροσκάφους), η **επιχειρησιακή ικανότητα** (η δυνατότητα του αεροσκάφους να εκτελεί την αποστολή για την οποία έχει σχεδιαστεί) και κατά κύριο λόγο η **ασφάλεια των πτήσεων** (το αεροσκάφος διαθέτει όλες τις απαραίτητες δικλίδες ασφαλείας – ως αυτές καθορίζονται από τις εκάστοτε αρχές αξιοπλοϊμότητας - για την ασφαλή πτήση και εκτέλεση της αποστολής).

Πρόκειται, συνεπώς, για μία «εργασία/εγχείρημα» με ιδιαίτερη τεχνική ιδιομορφία και υψηλές και εξειδικευμένες τεχνικές απαιτήσεις.

Προϋπολογισμός σύμβασης– Πηγές Χρηματοδότησης

27. Σύμφωνα με το πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ» ο προϋπολογισμός της σύμβασης διαμορφώνεται στο ποσό των είκοσι εννέα εκατομμυρίων ευρώ (€29.000.000,00). Η εκτίμηση και κατάστρωση του ως άνω



προϋπολογισμού κατά το χρόνο κατάρτισης του «ΑΙΓΙΣ» έγινε επί τη βάσει τιμών που λήφθηκαν με την με ημερομηνία 20.02.2019 προσφορά/παρουσίαση της εταιρείας Viking (νυν De Havilland) και την τότε ισχύουσα ισοτιμία Ευρώ – Δολαρίου ΗΠΑ.

28. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την από 20.02.2019 προσφορά/παρουσίαση της εταιρείας Viking ο προϋπολογισμός της σύμβασης διαμορφώνεται σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα (σε δολάρια ΗΠΑ).

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ (ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ)	ΚΟΣΤΟΣ (ΑΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ)	ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΒΑΣΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ	3.390.000	23.730.000
ΚΟΣΤΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)	1.100.000	7.700.000
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	4.490.000	31.430.000

29. Τον Σεπτέμβριο του 2021 η εταιρεία Viking (νυν De Havilland) απέστειλε προς την Αναθέτουσα Αρχή επικαιροποιημένη μη δεσμευτική προσφορά με ημερομηνία 12.09.2021 για τα ελληνικά αεροσκάφη, η οποία πέραν της βασικής διαμόρφωσης και των προαιρετικών υλικών (προτεινόμενα συστήματα/υλικά προαίρεσης), περιελάμβανε επιπροσθέτως προσαύξηση του κόστους κατ' έτος της τάξεως του 2,5%. Η από 12.09.2021 οικονομική προσφορά έχει ως ακολούθως (σε δολάρια ΗΠΑ):

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ (ΣΕ ΔΟΛΑΡΙΑ ΗΠΑ)	2022	2023	2024	2025
ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΙΚΩΝ ΒΑΣΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ	3.390.000	3.474.750	3.561.619	3.650.659
ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΠΡΟΑΙΡΕΣΗΣ	1.278.888	1.310.860	1.343.632	1.377.223
ΚΟΣΤΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)	1.200.000	1.230.000	1.260.750	1.292.269
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	1	2	2	2
ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ ΜΕ ΠΡΟΑΙΡΕΣΗ	5.868.888	12.031.220	12.332.002	12.640.302
ΚΟΣΤΟΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	4.590.000	9.409.500	9.810.502	9.885.856



ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕ ΠΡΟΑΙΡΕΣΗ		42.872.412
ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ		33.695.858

30. Στις ανωτέρω τιμές δεν περιλαμβάνεται ΦΠΑ.

31. Ειδικότερα, η προσφορά διαχωρίζεται στο βασικό εξοπλισμό που αφορά τη προμήθεια και εγκατάσταση υλικών και λογισμικού που απαιτούνται για τη λειτουργικότητα του συστήματος και την ενσωμάτωση των ηλεκτρικών καλωδιώσεων, καθώς και σε προαιρετικό εξοπλισμό, όπως συστήματα αυτόματης πλοήγησης, καταγραφείς δεδομένων πτήσης, προηγμένους ψηφιακούς χάρτες, κ.α.

32. Οι κωδικοί CPV για την υπό ανάθεση σύμβαση είναι: (α) 34711400-8 Αεροσκάφη Ειδικής Χρήσης, (β) 34741000-3 Εξοπλισμός Αεροσκαφών, (γ) 50210000-0 Υπηρεσίες επισκευής, συντήρησης και συναφείς υπηρεσίες σε αεροσκάφη και λοιπό εξοπλισμό.

33. Με βάση την επικαιροποιημένη από 12.09.2021 προσφορά ο προϋπολογισμός της σύμβασης για την αναβάθμιση των αεροσκαφών Canadair στη βασική διαμόρφωση ανέρχεται σε \$ 33.695.858 τελικό κόστος βασικής διαμόρφωσης και σε \$ 42.872.412 τελικό κόστος με την εγκατάσταση επιπλέον προαιρετικού εξοπλισμού.

Ενόψει όλων των ανωτέρω και με βάση την τρέχουσα σήμερα ισοτιμία Ευρώ – Δολαρίου ΗΠΑ, ο προϋπολογισμός της σύμβασης (τελικό κόστος με την εγκατάσταση του επιπλέον προαιρετικού εξοπλισμού) εκτιμάται περίπου στα 43 εκ. ευρώ.

Δεδομένης της αυξήσεως στο μεταξύ της ισοτιμίας Δολαρίου ΗΠΑ και ευρώ σε βάρος του ευρώ, το ποσό θα είναι μάλλον ακόμα υψηλότερο. Λαμβάνοντας υπόψη την τρέχουσα παγκόσμια οικονομική κατάσταση και τις ιδιαίτερα αυξητικές πληθωριστικές τάσεις, το εγκεκριμένο μέχρι σήμερα κονδύλι από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, καθώς και συνεκτιμώντας, παράλληλα, την μη προβλέψιμη διακύμανση της ισοτιμίας ευρώ – δολαρίου ΗΠΑ, το ακριβές αντικείμενο της προς ανάθεση σύμβασης (τελικές ποσότητες υλικών και υπηρεσιών) και ο ακριβής προσδιορισμός του προϋπολογισμού της σύμβασης ενδέχεται να διαφοροποιηθούν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας προμήθειας, πριν τη συμβασιοποίηση του προγράμματος.

34. Η υπό ανάθεση σύμβαση χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας στο πλαίσιο του εγκεκριμένου ΕΣΑΑ «Ελλάδα 2.0». Συνεπώς, υφίστανται και οι χρονικοί περιορισμοί δεσμεύσεως των συγκεκριμένων πόρων και απορροφήσεως τους που προβλέπονται από το πρόγραμμα αυτό.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, ζητείται η παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής, κατ' άρθρο 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του Ν. 4013/2011, για την προσφυγή του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης προκειμένου για τη σύναψη μικτής δημόσιας σύμβασης με κύριο αντικείμενο την προμήθεια και τίτλο «Αναβάθμιση εκσυγχρονισμός 7 Α/Φ Canadair 415» με τον οικονομικό φορέα Viking Air Limited, για



ποσό μέχρι σαράντα τρία εκατομμύρια ευρώ (43.000.000,00 €) χωρίς ΦΠΑ, κατ' επίκληση μοναδικότητας του προτεινόμενου οικονομικού φορέα για τεχνικούς λόγους και για λόγους ύπαρξης αποκλειστικών δικαιωμάτων, κατά τις διατάξεις του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. ββ' και γγ' του ν. 4412/2016, αντίστοιχα.

II. Νομικό πλαίσιο

35. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, προβλέπεται ότι: «2. Η Αρχή έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες: [...] γ) [...] Ειδικότερα: [...] δδ) 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 (Α' 147) εξαιρουμένων των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, εκδίδονται μετά από σύμφωνη γνώμη της Αρχής, εφόσον οι συμβάσεις αυτές εμπíπτουν, λόγω της εκτιμώμενης αξίας τους, στο πεδίο εφαρμογής των Οδηγιών 2014/24/ΕΚ και 2014/25/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με το Ν. 4412/2016. Κατά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας η Αρχή λαμβάνει υπόψη της τις γενικές αρχές του ενωσιακού και εθνικού δικαίου. Η εν λόγω αρμοδιότητα ασκείται μέσα σε προθεσμία είκοσι (20) εργασίμων ημερών από την περιέλευση του σχεδίου απόφασης στην Αρχή, συνοδευόμενου από όλα τα στοιχεία στα οποία θεμελιώνεται, κατά περίπτωση, η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, με μέριμνα της αναθέτουσας αρχής. Με την άπρακτη παρέλευση της ως άνω προθεσμίας τεκμαίρεται η σύμφωνη γνώμη τη Αρχής. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και ιδίως λόγω της πολυπλοκότητας της υπό ανάθεση σύμβασης, η Αρχή δύναται με απόφαση της, η οποία κοινοποιείται στην αιτούσα αναθέτουσα αρχή, να παρατείνει άπαξ την ως άνω προθεσμία για δεκαπέντε (15) επιπλέον εργάσιμες ημέρες. [...]».

36α. Στις διατάξεις του άρθρου 2 («Ορισμοί - Εξουσιοδοτική διάταξη (άρθρα 2 και 33 παρ. 1 εδάφιο έκτο της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ)») παράγραφος 1 του ν. 4412/2016 "Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)" (ΦΕΚ Α' 147/8.8.2016), ως ισχύει, προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«1. Για τους σκοπούς του παρόντος εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί: 1) α) ως «αναθέτουσες αρχές» νοούνται το κράτος, οι αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου ή οι ενώσεις μιας ή περισσότερων από αυτές τις αρχές ή ενός ή περισσότερων από αυτούς τους οργανισμούς δημοσίου δικαίου και οι αναθέτουσες αρχές κατά την έννοια του άρθρου 223 και [...] 2) ως «κεντρικές κυβερνητικές αρχές (ΚΚΑ)» νοούνται οι αναθέτουσες αρχές που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Ι του Προσαρτήματος Α` και, εφόσον έχουν επέλθει διορθώσεις ή τροποποιήσεις, οι φορείς που τις έχουν διαδεχθεί, 3) ως «μη κεντρικές αναθέτουσες αρχές» νοούνται όλες οι αναθέτουσες αρχές που δεν είναι κεντρικές κυβερνητικές αρχές, 4) ως «οργανισμοί δημοσίου δικαίου» νοούνται οι οργανισμοί που έχουν όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: α) έχουν συσταθεί για τον συγκεκριμένο σκοπό της κάλυψης αναγκών γενικού συμφέροντος, που δεν έχουν βιομηχανικό ή εμπορικό χαρακτήρα, β) έχουν νομική προσωπικότητα και γ) χρηματοδοτούνται, κατά το μεγαλύτερο μέρος, από τις κρατικές αρχές, τις αρχές



τοπικής αυτοδιοίκησης ή άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου ή η διαχείριση των οποίων υπόκειται σε έλεγχο ασκούμενο από τους οργανισμούς αυτούς ή έχουν διοικητικό, διευθυντικό ή εποπτικό συμβούλιο, του οποίου περισσότερο από το ήμισυ των μελών διορίζεται από τις κρατικές αρχές, τις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης ή από άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου, [...] 5) ως «δημόσιες συμβάσεις» και ως «συμβάσεις έργων, μελετών, υπηρεσιών και προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας, οι οποίες συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων οικονομικών φορέων και μιας ή ενός ή περισσότερων αναθετουσών αρχών ή αναθετόντων φορέων, αντίστοιχα, και έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων, την εκπόνηση μελετών, την προμήθεια αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών, [...] 8) ως «δημόσιες συμβάσεις προμηθειών» και ως «συμβάσεις προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, τη μίσθωση ή τη μίσθωση - πώληση, με ή χωρίς δικαίωμα αγοράς, προϊόντων. Μια σύμβαση προμηθειών μπορεί να περιλαμβάνει, παρεμπιπτόντως, εργασίες τοποθέτησης και εγκατάστασης.»

36β. Στις διατάξεις του άρθρου 4 Μεικτές συμβάσεις (άρθρο 3 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ) του ν. 4412/2016, προβλέπονται, μεταξύ άλλων τα εξής:

«1. Η παράγραφος 2 εφαρμόζεται σε μεικτές συμβάσεις οι οποίες έχουν ως αντικείμενο διαφορετικά είδη συμβάσεων, το σύνολο των οποίων εμπίπτει στο παρόν Βιβλίο (άρθρα 3 έως 221). [...]

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 προμηθειών είναι η υψηλότερη».

37. Η διάταξη του άρθρου 5 ("Κατώτατα όρια (άρθρο 4 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και Κανονισμός (ΕΕ) 2015/2170)") του ίδιου ως άνω νόμου, ως τροποποιήθηκε και ισχύει για τη διετία 01.01.2022 – 31.12.2023 με βάση τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/1952 της Επιτροπής της 10^{ης} Νοεμβρίου 2021 (Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ L398/23 της 11.11.2021), ορίζει ότι: «Ως κατώτατα όρια, σε συνάρτηση προς την εκτιμώμενη αξία της σύμβασης, εκτός ΦΠΑ, ορίζονται τα ακόλουθα: (...) β) 140.000€ για δημόσιες συμβάσεις προμηθειών και υπηρεσιών που ανατίθενται από κεντρικές κυβερνητικές αρχές και για διαγωνισμούς μελετών που διοργανώνονται από τις εν λόγω αρχές. [...], γ) 215.000€ για δημόσιες συμβάσεις προμηθειών και υπηρεσιών που ανατίθενται από μη κεντρικές αναθέτουσες αρχές και για διαγωνισμούς μελετών που διοργανώνονται από τις εν λόγω αρχές. [...]

38. Στις διατάξεις του άρθρου 6 ("Μέθοδοι υπολογισμού της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης (άρθρο 5 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ)") του ν. 4412/2016 προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής: «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 προαιρέσεως ή τυχόν παρατάσεων της σύμβασης, όπως ορίζουν ρητά τα έγγραφα της σύμβασης. [...] 4. Η εκτιμώμενη αξία ισχύει τη στιγμή της αποστολής της προκήρυξης διαγωνισμού ή, στις περιπτώσεις



όπου δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, τη στιγμή που η αναθέτουσα αρχή εκκινεί τη διαδικασία σύναψης σύμβασης, για παράδειγμα ερχόμενη σε επαφή με οικονομικούς φορείς για τους σκοπούς της σύναψης της σύμβασης, όπου ενδείκνυται κατά τα ειδικότερα προβλεπόμενα στο άρθρο 61. [...]»

39. Στις διατάξεις του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. ββ' και γγ' του ν. 4412/2016, οι οποίες ενσωμάτωσαν στο εθνικό δίκαιο τις αντίστοιχες διατάξεις του άρθρου 32 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: «2. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση μπορεί να χρησιμοποιείται για δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών σε οποιαδήποτε από τις κατωτέρω περιπτώσεις: [...] β) εάν τα έργα, τα αγαθά ή οι υπηρεσίες μπορούν να παρασχεθούν μόνον από έναν συγκεκριμένο οικονομικό φορέα για οποιονδήποτε από τους κατωτέρω λόγους: αα) [...] ββ) απουσία ανταγωνισμού για τεχνικούς λόγους, γγ) προστασία αποκλειστικών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας. Οι εξαιρέσεις που ορίζονται στις υποπεριπτώσεις ββ' και γγ' εφαρμόζονται μόνο εάν δεν υπάρχει εύλογη εναλλακτική λύση ή υποκατάστατο και η απουσία ανταγωνισμού δεν είναι αποτέλεσμα τεχνητού περιορισμού των παραμέτρων της σύμβασης».

Συναφώς, στην αιτιολογική σκέψη 50 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ προβλέπονται τα εξής: «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. [...]».



40. Σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 2 και 3 του ν. 4314/2014 με τίτλο «Επιτάχυνση της εκτέλεσης υλοποίησης των συγχρηματοδοτούμενων πράξεων» [...] «2. Στις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων συμβάσεων προμηθειών αγαθών, παροχής υπηρεσιών και εκτέλεσης έργων, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρ. 2 περίπτωση γ' υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011 (Α'204), ως ισχύει, ο έλεγχος της αρμόδιας Αρχής Διαχείρισης έπεται του ελέγχου της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.) και η Αρχή Διαχείρισης γνωμοδοτεί με βάση τη γνώμη της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. κατά τη διατύπωση της δικής της γνώμης. 3. Για αναθέσεις συγχρηματοδοτούμενων συμβάσεων προμηθειών αγαθών, παροχής υπηρεσιών και εκτέλεσης έργων, που υπόκεινται στον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου, όπως προβλέπεται κάθε φορά, δεν εφαρμόζεται το άρθρο 2 παρ. 2 περίπτωση γ' υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011 (Α'204), ως ισχύει, και δεν διενεργείται ο αντίστοιχος έλεγχος της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.».

41. Συναφώς δε, όσον αφορά στο χρηματικό κατώφλι της εκτιμώμενης αξίας των συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων συμβάσεων από το οποίο και πάνω διενεργείται ο προσυμβατικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, σημειώνονται τα εξής:

α) οι διατάξεις του άρθρου 9 παρ. 9 του ν. 4820/2021 «*Οργανικός Νόμος του Ελεγκτικού Συνεδρίου και άλλες ρυθμίσεις*» (ΦΕΚ Α' 130/23.07.2021), όπου προβλέπεται ότι: «9. Το Ελεγκτικό Συνέδριο, σύμφωνα με την περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 98 του Συντάγματος, διενεργεί έλεγχο συμβάσεων μεγάλης οικονομικής αξίας στις οποίες αντισυμβαλλόμενος είναι το Δημόσιο ή άλλο νομικό πρόσωπο που εξομοιώνεται με αυτό, όπως ειδικότερα προβλέπεται στα άρθρα 324 έως 327 του ν. 4700/2020 (Α' 127), και δικάζει τις διαφορές και αμφισβητήσεις που προκύπτουν από τον έλεγχο αυτό κατά τα άρθρα 328 έως 337 του ίδιου νόμου.» και

β) οι διατάξεις του άρθρου 324 παρ. 3 του ν. 4700/2020 «*Ενιαίο κείμενο Δικονομίας για το Ελεγκτικό Συνέδριο, ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για τον προσυμβατικό έλεγχο, τροποποιήσεις στον Κώδικα Νόμων για το Ελεγκτικό Συνέδριο, διατάξεις για την αποτελεσματική απονομή της δικαιοσύνης και άλλες διατάξεις*» (ΦΕΚ Α' 127/29.06.2020), όπου προβλέπεται ότι: «3. Ειδικά για τις συμβάσεις των παρ. 1 και 2, που συγχρηματοδοτούνται από ενωσιακούς πόρους, διενεργείται υποχρεωτικά έλεγχος νομιμότητας πριν από τη σύναψή τους από Κλιμάκια του Ελεγκτικού Συνεδρίου, εφόσον η προϋπολογιζόμενη δαπάνη, μη συμπεριλαμβανομένου του φόρου προστιθέμενης αξίας, υπερβαίνει το ποσό των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000,00) ευρώ.»

42. Τέλος, ως προς την αρμοδιότητα της παρούσας Αρχής επισημαίνονται τα οριζόμενα στον ν. 4912/2022 (Α' 59/2022) «*Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων και άλλες διατάξεις του Υπουργείου Δικαιοσύνης*» και ιδίως τα άρθρα 17, παρ. 1 και 4 και 19 αυτού, όσον αφορά την αρμοδιότητα της Αρχής για την παροχή σύμφωνης γνώμης κατ' άρθρο 2, παράγραφος 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011, σύμφωνα με τα οποία:

«Άρθρο 17

Μεταβατικές διατάξεις - Μεταφορά αρμοδιοτήτων από την Αρχή του ν. 4013/2011 στην Αρχή του ν. 4412/2016

1. Από την έκδοση της πράξης διορισμού Προέδρου και τουλάχιστον έξι (6) Συμβούλων της Ενιαίας



Αρχής Δημόσιων Συμβάσεων του άρθρου 347 του ν. 4412/2016 (Α' 147), όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται με το άρθρο 2 του παρόντος νόμου: (α) η Αρχή του ν. 4013/2011 (Α' 204) καταργείται και το σύνολο των δικαιωμάτων, υποχρεώσεων και εννόμων σχέσεών της, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης του ειδικού τραπεζικού λογαριασμού της παρ. 3 του άρθρου 4 του ν. 4013/2011, περιέρχεται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση στην Αρχή του ν. 4412/2016, (β) δίκες της Αρχής του ν. 4013/2011 συνεχίζονται χωρίς διακοπή από την Αρχή του ν. 4412/2016, η οποία λογίζεται ως καθολικός διάδοχος της Αρχής του ν. 4013/2011, (γ) όλα τα υφιστάμενα ταμειακά υπόλοιπα της Αρχής του ν. 4013/2011 μεταφέρονται στην Αρχή του ν. 4412/2016, η οποία συνεχίζει την εκτέλεση του τρέχοντος προϋπολογισμού. [...]

4. Μέχρι την έκδοση της πράξης διορισμού Προέδρου και τουλάχιστον έξι (6) Συμβούλων της Ενιαίας Αρχής Δημόσιων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ) του άρθρου 347 του ν. 4412/2016, η καταργούμενη Αρχή του ν. 4013/2011 εξακολουθεί να λειτουργεί με τα όργανα διοίκησης της Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΑΔΗΣΥ) που υπηρετούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος. [...]

Άρθρο 19

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έκδοση Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου με την οποία διορίζονται ο Πρόεδρος και τουλάχιστον έξι (6) Σύμβουλοι της Αρχής, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 348 του ν. 4412/2016 (Α' 147), καταργούνται: (α) τα άρθρα 1 έως 10 του ν. 4013/2011 (Α' 204) για την «Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων» («Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.» ή «Αρχή») και (β) το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 365 του ν. 4412/2016.».

III. Νομική Εκτίμηση

43. Το υπό εξέταση αίτημα του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, το οποίο αποτελεί αναθέτουσα αρχή κατά τις προπαρατεθείσες διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 1(α) του ν. 4412/2016 και συγκεκριμένα συγκαταλέγεται μεταξύ των κεντρικών κυβερνητικών αρχών του Παραρτήματος Ι του Προσαρτήματος Α' του εν λόγω νόμου, αφορά στη σύναψη μικτής δημόσιας σύμβασης κατά την έννοια των προπαρατεθεισών διατάξεων του άρθρου 4 του ν. 4412/2016, με κύριο αντικείμενο την προμήθεια, λόγω υψηλότερης εκτιμώμενης αξίας. Συγκεκριμένα, όπως επικαλείται η αναθέτουσα αρχή και όπως προκύπτει από την επισκόπηση του φυσικού αντικείμενου της προς ανάθεση σύμβασης (στοιχεία προμήθειας αγαθών και παροχής υπηρεσιών), σε συνδυασμό με την προϋπολογιζόμενη αξία αυτής και την περαιτέρω διάρθρωση του συμβατικού προϋπολογισμού, το 75% περίπου αφορά στο κόστος της προμήθειας των υλικών διαμόρφωσης.

Συνεπώς, ενόψει των προεκτεθέντων και έχοντας υπόψη ότι πρόκειται για διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης για τη σύναψη μικτής δημόσιας σύμβασης με κύριο αντικείμενο την προμήθεια, εκτιμώμενης αξίας 43.000.000,00€ χωρίς ΦΠΑ, η οποία υπερβαίνει το ισχύον κατά τα ανωτέρω κατώτατο χρηματικό όριο της περίπτωσης β' του άρθρου 5 του ν. 4412/2016 για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών των κεντρικών κυβερνητικών αρχών, όπως η αιτούσα, με δεδομένο ότι -σύμφωνα με τα επικαλούμενα από την αιτούσα- η σύμβαση χρηματοδοτείται εξ' ολοκλήρου από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας στο πλαίσιο του εγκεκριμένου ΕΣΑΑ «Ελλάδα 2.0», προκύπτει ότι συντρέχει η



αρμοδιότητα της Αρχής για την παροχή της σύμφωνης γνώμης της κατ' άρθρο 2 παρ. 2 περ. γ υποπερ. δδ' του ν. 4013/2011, ως ισχύει.

Επισημαίνεται ότι η διαδικασία ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 30 και 31 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ, και ήδη άρθρα 26 και 32 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, περιπτώσεις (αντίστοιχα άρθρα 24 και 25 π.δ. 60/2007 και ήδη άρθρα 26 και 32 του ν. 4412/2016).

Περαιτέρω σημειώνεται ότι οι ανωτέρω διατάξεις, στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις που συνιστούν παρέκκλιση από την βασική ρύθμιση, ήτοι από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αρχής της διαφάνειας, του ελεύθερου ανταγωνισμού, της αποφυγής των διακρίσεων και της ίσης μεταχείρισης στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συστατικής ερμηνείας. Συγκεκριμένα, προκειμένου η Οδηγία 2004/18/ΕΚ, συναφώς δε και η Οδηγία 2014/24/ΕΕ, να μην απωλέσει την πρακτική αποτελεσματικότητά της, δεν επιτρέπεται τα κράτη μέλη και οι αναθέτουσες αρχές τους να προβλέπουν περιπτώσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση που δεν προβλέπονται από την εν λόγω οδηγία ή να συνοδεύουν τις ρητώς προβλεπόμενες από την οδηγία αυτή περιπτώσεις με νέους όρους που έχουν ως αποτέλεσμα να καθιστούν ευκολότερη την προσφυγή στην εν λόγω διαδικασία (βλ. ΔΕΕ, αποφάσεις της 18ης Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28ης Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, σκέψη 13 και της 13ης Ιανουαρίου 2005, C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλ. 2005, I-13947, σκέψη 48).

44. Όσον αφορά στις προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. ββ' του ν. 4412/2016 (απουσία ανταγωνισμού κατά την ανάθεση δημόσιας σύμβασης για τεχνικούς λόγους που καθιστούν τον προτεινόμενο ανάδοχο μοναδικό), και όπως έχει δεχθεί η Αρχή σε πλείστες σχετικές της αποφάσεις (πρβλ. Δ40/2021, Δ16/2020, Δ9/2019, Δ21/2018), επισημαίνονται τα εξής:

Οι αναθέτουσες αρχές, όπως εν προκειμένω και η αιτούσα, μπορούν να συνάπτουν δημόσιες συμβάσεις, μεταξύ αυτών και δημόσιες συμβάσεις προμηθειών, προσφεύγοντας, κατ' εξαίρεση, σε διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση σχετικής προκήρυξης όταν για τεχνικούς λόγους καθίσταται απολύτως αναγκαίο να ανατεθεί η εκτέλεση της σύμβασης σε συγκεκριμένο οικονομικό φορέα, ο οποίος όμως δεν αρκεί να είναι απλώς ικανός να προμηθεύσει με τον πλέον αποτελεσματικό και οικονομικά συμφέροντα τρόπο τις ζητούμενες προμήθειες αλλά απαιτείται να είναι και ο μοναδικός έναντι οιοδήποτε άλλου οικονομικού φορέα που προμηθεύει δυνητικά ανάλογες προμήθειες σε επίπεδο τουλάχιστον Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τις οποίες η αναθέτουσα αρχή πρέπει να αποδεικνύει ότι δεν υπάρχει εύλογη εναλλακτική λύση ή υποκατάστατο (πρβλ. τη σχετική νομολογία του ΔΕΚ: C-199/85 Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-296/92 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, C-57/94 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, καθώς επίσης και τα σχετικώς διαλαμβανόμενα στην αιτιολογική σκέψη (50) της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ βάσει των οποίων: *“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”*).



Στην περίπτωση αυτή, η αναθέτουσα αρχή, η οποία φέρει το βάρος απόδειξης προς τούτο, οφείλει προηγουμένως να έχει σταθμίσει όλες τις οικονομοτεχνικές παραμέτρους που καθιστούν αναγκαία την προσφυγή της σε αυτήν την όλως εξαιρετική διαδικασία, με πλήρη και ειδική αιτιολογία που πρέπει να προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου όσον αφορά στους λόγους που επέβαλαν την απόφασή της αυτή, διαφορετικά η διαδικασία της εν λόγω ανάθεσης δεν είναι νόμιμη (βλ. ενδεικτικά: πράξεις 77/2008, 263/2007, 186, 187, 188, 189, 190, 191/2006, 61/2004 VI Τμ Ελ.Συν, όπως και απόφαση Δ21/2018 της Αρχής).

Οι τεχνικοί λόγοι που δικαιολογούν την προσφυγή μίας αναθέτουσας αρχής στην ανωτέρω εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης αναφέρονται ενδεικτικά στην αιτιολογική σκέψη (50) της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ ως εξής: “[...] 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. [...]”.

Τέλος, προκειμένου για τη νόμιμη προσφυγή των αναθετουσών αρχών στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β’ υποπερ. ββ’ του ν. 4412/2016, τίθεται ως επιπρόσθετη οριζόντια προϋπόθεση το ότι η προτεινόμενη κατάσταση απουσίας ανταγωνισμού δεν πρέπει να είναι αποτέλεσμα τεχνητού περιορισμού των παραμέτρων της προς σύναψη σύμβασης, ο οποίος δημιουργήθηκε από την αναθέτουσα αρχή προκειμένου για τη μελλοντική ανάθεση δημόσιας σύμβασης κατ’ επίκληση της συγκεκριμένης κατάστασης αποκλειστικότητας του προτεινόμενου αναδόχου οικονομικού φορέα (πρβλ. “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”, σύμφωνα με τα σχετικώς διαλαμβανόμενα στην αιτιολογική σκέψη (50) της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ).

45. Περαιτέρω, όσον αφορά στις προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β’ υποπερ. γγ’ του ν. 4412/2016 (απουσία ανταγωνισμού κατά την ανάθεση δημόσιας σύμβασης για λόγους προστασίας των αποκλειστικών δικαιωμάτων του προτεινόμενου αναδόχου), και όπως έχει δεχθεί η Αρχή σε πλείστες σχετικές της αποφάσεις (πρβλ. ενδεικτικά Δ79/2020), επισημαίνονται τα εξής:

Οι αναθέτουσες αρχές, όπως εν προκειμένω η αιτούσα, μπορούν να προσφεύγουν, κατ’ εξαίρεση, σε διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού προκειμένου για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, μεταξύ αυτών και δημοσίων συμβάσεων προμηθειών, στην περίπτωση κατά την οποία συντρέχουν λόγοι προστασίας αποκλειστικών δικαιωμάτων του προτεινόμενου αναδόχου οικονομικού φορέα, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, ειδικότερα δε όταν για λόγους νομικούς η σύμβαση μπορεί να ανατεθεί μόνον σε αυτόν.



Συγκεκριμένα, η ανωτέρω εξαιρετική διαδικασία εφαρμόζεται όταν το αντικείμενο της ανατιθέμενης δημόσιας σύμβασης προστατεύεται από δικαιώματα πνευματικής ή βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως σήματα και δικαιώματα ευρεσιτεχνίας, ακόμα και εάν αυτά δεν είναι κατοχυρωμένα (βλ. Κατευθυντήρια Οδηγία 1/2013 της Αρχής, αναρτημένη στο www.eaadhsy.gr) και, ως εκ τούτου, καθίσταται απολύτως αναγκαίο να ανατεθεί η εκτέλεση της σύμβασης σε συγκεκριμένο ανάδοχο, ο οποίος όμως δεν αρκεί να είναι απλώς ικανός να εκτελέσει με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τη σύμβαση, αλλά απαιτείται να αποδεικνύεται ότι είναι και ο μοναδικός έναντι οιαδήποτε άλλου (ΔΕΚ 199/85 Επιτροπή κατά Ιταλίας, ΔΕΚ 296/92 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας, ΔΕΚ 57/94 Επιτροπή κατά Ιταλικής Δημοκρατίας)

Ειδικότερα, προκειμένου να τυγχάνει εφαρμογής η συγκεκριμένη εξαιρετική διαδικασία δεν αρκεί η αναθέτουσα αρχή να δείξει ότι σκοπεί να αποκτήσει μία προμήθεια που προστατεύεται από τέτοιου είδους δικαιώματα αλλά πρέπει να αποδείξει επιπρόσθετα α) ότι δεν υπάρχει άλλος υποψήφιος που θα μπορούσε να προσφέρει ισοδύναμες προμήθειες ως *“εύλογη εναλλακτική λύση ή υποκατάστατο”*, όπου ως τέτοια νοείται *“η χρήση εναλλακτικών διαύλων διανομής ακόμα και εκτός του κράτους μέλους της αναθέτουσας αρχής”* ή *“παρεμφερείς από άποψη λειτουργίας [...] προμήθειες”*, κατά την αιτιολογική 50 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ, καθώς επίσης και β) ότι η απουσία ανταγωνισμού δεν είναι αποτέλεσμα τεχνητού περιορισμού των παραμέτρων της σύμβασης, δηλαδή το ότι *“η κατάσταση της αποκλειστικότητας δεν δημιουργήθηκε από την ίδια την αναθέτουσα αρχή με στόχο τη μελλοντική διαδικασία προμήθειας”*, κατά την ίδια ως άνω αιτιολογική σκέψη (πρβλ. και απόφαση ΔΕΚ C-328/92, Επιτροπή κατά Βασιλείου της Ισπανίας, Συλλογή 1994, σ. I-1583, σκέψη 17, όπως επίσης και απόφαση ΔΕΚ C-57/94, σκέψη 23).

Οι δε λόγοι που στοιχειοθετούν τη μοναδικότητα του προτεινόμενου αναδόχου οικονομικού φορέα έναντι άλλων ομοειδών οικονομικών φορέων πρέπει να αιτιολογούνται ειδικώς (πρβλ. Ελ.Συν. Τμ. Μείζ. Επτ. Συνθ. 4169/2013, VI Τμ. 6018/2015, 3264/2013, 36/2010).

Τέλος, και στην περίπτωση αυτή, σύμφωνα με την πάγια νομολογία (βλ. ενδεικτικά: αποφάσεις VI Τμ Ελ.Συν. 77/2008, 263/2007, 186, 187, 188, 189, 190, 191/2006, 61/2004, όπως και απόφαση Δ21/2018 της Αρχής), η προσφυγή μίας αναθέτουσας αρχής στη συγκεκριμένη διαδικασία διαπραγμάτευσης πρέπει να έπεται της στάθμισης από αυτήν όλων των οικονομοτεχνικών παραμέτρων που καθιστούν αναγκαία την προσφυγή της στη συγκεκριμένη όλως εξαιρετική διαδικασία, με πλήρη και ειδική αιτιολογία που πρέπει να προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου όσον αφορά στους λόγους που επέβαλαν την απόφαση αυτή, διαφορετικά η διαδικασία της εν λόγω ανάθεσης δεν είναι νόμιμη

46. Εν προκειμένω, όσον αφορά στην εξέταση των προαναφερόμενων προϋποθέσεων συνδρομής των ρητώς επικαλούμενων από την αιτούσα διατάξεων του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. ββ' ν. 4412/2016 στην υπό κρίση υπόθεση, με βάση τα στοιχεία του υποβληθέντος φακέλου διαπιστώνονται τα εξής:

47. Καταρχάς επισημαίνεται από την αναθέτουσα αρχή ότι η οποιαδήποτε τροποποίηση αεροσκαφών που προέρχεται από τον κατασκευαστή αφορά το σύνολο των χρηστών των επηρεαζόμενων αεροσκαφών, ο οποίος έχει στη διάθεσή του το σύνολο των σχεδιαστικών λεπτομερειών του αεροσκάφους. Σε αντίθετη περίπτωση, ο οποιοσδήποτε τρίτος φορέας δεν θα έχει στη διάθεσή του τα



υπόψη στοιχεία, καθότι ο χρήστης δεσμεύεται να μην τα αποδεσμεύσει, με αποτέλεσμα να απαιτείται η αντίστροφη σχεδίαση των ηλεκτρικών διαγραμμάτων. Επιπρόσθετα απαιτείται η εκπόνηση μελετών, χωρίς τα δεδομένα που είναι σε γνώση του κατασκευαστή σε θέματα που αφορούν στην αντοχή, το κέντρο βάρους, την συμβατότητα (compatibility) των τροποποιούμενων συστημάτων με τα λοιπά συστήματα του αεροσκάφους, την επέμβαση επί των καλωδιώσεων κλπ., διαδικασίες που είναι χρονοβόρες και με αμφίβολο αποτέλεσμα. Η αναθέτουσα αρχή επισημαίνει ότι η κατασκευάστρια εταιρεία δεσμεύεται για υποστήριξη της νέας πλατφόρμας ηλεκτρονικών εξοπλισμών για είκοσι (20) έτη. Παρότι, η παροχή τέτοιων υπηρεσιών δεν αποτελεί αντικείμενο της τρέχουσας διαδικασίας, ωστόσο διασφαλίζει την Αναθέτουσα Αρχή σε ό,τι αφορά στη βιωσιμότητα και υποστηριξιμότητα της ζητούμενης αναβάθμισης, καθότι εγγυάται την υποστήριξη σε ανταλλακτικά και υπηρεσίες επισκευών επί μακρόν, ως αντικείμενο επόμενων συμβάσεων.

Περαιτέρω, σε περίπτωση επιλογής διαφορετικής λύσης από ότι τον κατασκευαστή, σημειώνεται ότι η οποιαδήποτε τροποποίηση θα αφορά αποκλειστικά στα αεροσκάφη της Πολεμικής Αεροπορίας, χωρίς εφαρμογή σε άλλους χρήστες, γεγονός το οποίο συνεπάγεται την εκ προοιμίου ύπαρξη περιορισμένων λύσεων εφοδιαστικής αλυσίδας, ενώ παράλληλα δεν εγγυάται την σε βάθος χρόνου υποστήριξη του συστήματος.

48. Η αναθέτουσα αρχή προβάλλει επίσης ότι η προσφερόμενη υπό διαμόρφωση πλατφόρμα διασφαλίζει την ομοιοτυπία με το υπό παραγγελία νέο τύπο αεροσκάφους και την ανάπτυξη συνεργειών. Ειδικότερα, ότι η εν λόγω πλατφόρμα θα είναι κοινής διαμόρφωσης με αυτή των νέων αεροσκαφών DHC-515, για τα οποία η χώρα μας, μαζί με την ΕΕ και άλλα πέντε (5) κράτη-μέλη βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με την κατασκευάστρια εταιρεία για να προχωρήσει σε προμήθεια συνολικού αριθμού επτά (7) τεμαχίων. Η εν λόγω κοινή διαμόρφωση θα προσφέρει πολλαπλά επιχειρησιακά οφέλη, όπως μεγαλύτερη δεξαμενή ανταλλακτικών για το υπόψη σύστημα, κοινή εκπαίδευση των ιπταμένων της Πολεμικής Αεροπορίας, οι οποίοι θα δύνανται με ευκολία να εναλλαχθούν μεταξύ των δύο (2) τύπων αεροσκαφών.

49. Η αναθέτουσα αρχή τονίζει ότι η σκοπούμενη αναβάθμιση συνίσταται ουσιαστικά σε ριζική και ολιστική αναβάθμιση, ανακατασκευή και μετατροπή των αεροσκαφών Canadair **από 415 σε 515**, όπως προαναφέρθηκε, και συνεπώς **δεν υφίσταται ετέρα τεχνικά ισοδύναμη** (ή έστω παρεμφερής) **λύση ή επιλογή** που να προσφέρεται από τους οικονομικούς φορείς της αγοράς. Για το λόγο αυτό το Υπουργείο δεν προέβη σε προηγούμενη έρευνα αγοράς, δεδομένου ότι κάτι τέτοιο, λόγω της φύσης και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της υπ' όψιν προμήθειας/υπηρεσιών αναβάθμισης, **θα ήταν αλυσιτελές.** Η **τεχνική μοναδικότητα** του συγκεκριμένου οικονομικού φορέα (De Havilland /Viking Aircraft Limited) ήταν εξ υπαρχής, ήδη απ' όταν εκκινούσαν οι προκαταρκτικές διαβουλεύσεις και διαπραγματεύσεις, σε γνώση των επιτελών του Υπουργείου.

50. Προς επιβεβαίωση των ανωτέρω, ήτοι της τεχνικής μοναδικότητας του οικονομικού φορέα (Viking Aircraft Limited) με τον οποίο θα γίνει η διαπραγμάτευση της εξεταζόμενης σύμβασης, τα επιτελικά στελέχη του Υπουργείου απηύθυναν σχετικό ερώτημα μέσω μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προς την εταιρεία De Havilland σχετικά με το **α)** εάν η εν λόγω εταιρεία αποτελεί το μοναδικό φορέα που μπορεί κατ' αποκλειστικότητα να προσφέρει την υπόψη αναβάθμιση και **β)** εάν υφίσταται φορέας στην Ευρώπη που δύναται να παράσχει την υπόψη αναβάθμιση.



Η ανωτέρω μνημονευόμενη επικοινωνία μεταξύ του Υπουργείου και της De Havilland έχει προσκομισθεί στην Αρχή και από αυτήν προκύπτει ότι η De Havilland Canada (DHC) (μέσω της Viking Air Limited) είναι ο κάτοχος όλων των δικαιωμάτων που σχετίζονται με το πρόγραμμα αναβάθμισης των ηλεκτρονικών συστημάτων αεροσκαφών (AUP), συμπεριλαμβανομένου και του έκτακτου δελτίου συντήρησης (service bulletin) το οποίο θα πιστοποιηθεί για το πρόγραμμα αναβάθμισης AUP, καθώς και όλων των πνευματικών (διανοητικής ιδιοκτησίας) και συναφών δικαιωμάτων. Η DHC είναι επίσης ο μοναδικός πάροχος για την εγκατάσταση του προγράμματος αναβάθμισης των ηλεκτρονικών συστημάτων (AUP), το οποίο θα εκτελεστεί από την DHC ή θυγατρικές της εταιρείες στις δικές της εγκαταστάσεις, ή μέσω εξουσιοδοτημένων τους υπεργολάβων. Επίσης προκύπτει ότι η Viking Aircraft Limited είναι ο κάτοχος του πιστοποιητικού τύπου του αεροσκάφους CL-415, και 100 % θυγατρική της εταιρείας που λειτουργεί με την επωνυμία De Havilland Aircraft of Canada Limited (χάριν συντομίας “DHC” ή “De Havilland Canada”): από δε τον Φεβρουάριο 2022, η De Havilland Aircraft of Canada είναι ο επιχειρηματικός φορέας που λειτουργεί τις οντότητες που ασχολούνται με το αεροπορικό αντικείμενο, περιλαμβανομένης της Viking Aircraft Limited, η οποία προηγουμένως λειτουργούσε υπό την Longview Aviation Capital. Η προσφορά του προγράμματος αναβάθμισης συστημάτων (AUP) για τα αεροσκάφη CL-415 της ελληνικής Πολιτικής Προστασίας θα παρασχεθεί από τη De Havilland Aircraft της Canada Limited, αλλά το συμβαλλόμενο μέρος θα είναι η θυγατρική της, Viking Aircraft Limited. Από το περιεχόμενο της παραπάνω αλληλογραφίας αποδεικνύεται, όπως διαβεβαίωσε σχετικά η εταιρεία De Havilland, ότι ο συγκεκριμένος οικονομικός φορέας αποτελεί (μέσω της Viking Air Limited) τον κάτοχο όλων των δικαιωμάτων που σχετίζονται με την αναβάθμιση και την υπό πιστοποίηση τεχνική οδηγία τροποποίησης, ενώ είναι ο κάτοχος όλων των πνευματικών και λοιπών δικαιωμάτων. Στο πλαίσιο αυτό προσέθεσε ότι αποτελεί τον μοναδικό πάροχο της εν λόγω αναβάθμισης, η προσαρμογή της οποίας στο αεροσκάφος θα γίνει είτε από την ίδια, είτε από θυγατρική της εταιρεία είτε μέσω εξουσιοδοτημένων υπεργολάβων τους, με τους οποίους, σε κάθε περίπτωση, το Υπουργείο ουδεμία συμβατική σχέση πρόκειται να έχει.

Κατά την αναθέτουσα αρχή, εκ των ανωτέρω, αιτιολογείται η απόφαση της να μην προβεί σε περαιτέρω έρευνα αγοράς και σε εξέταση/συγκριτική αξιολόγηση έτερων λύσεων ως προς τη συγκεκριμένη αναβάθμιση. Και τούτο διότι, ενόψει των χαρακτηριστικών και της τεχνικής ιδιομορφίας της υπόψη αναβάθμισης **δεν υφίστανται** εναλλακτικές ή τεχνικά ισοδύναμες ή υποκατάστατες λύσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να αξιολογηθούν.

51. Ως προς την τεκμηρίωση ύπαρξης αποκλειστικών δικαιωμάτων (32.2.β.γγ), προκύπτει ότι, όπως καταδείχθηκε ανωτέρω υπό (50), ο οικονομικός φορέας Viking Air Limited, με τον οποίο πρόκειται να συναφθεί η υπό εξέταση σύμβαση, 100% θυγατρική της εταιρείας De Havilland, είναι ο κάτοχος του Πιστοποιητικού Τύπου (Type Certificate) των προς αναβάθμιση αεροσκαφών CL-415. Συναφώς προσκομίσθηκε στην Αρχή το ισχύον Πιστοποιητικό Τύπου (Type Certificate) της Viking Air Limited, το οποίο έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (European Aerial Safety Agency – EASA)⁴, που αποτελεί τον ευρωπαϊκό φορέα αξιοπλοϊμότητας.

⁴ Η EASA αποτελεί οργανισμό της ΕΕ που επιφορτίζεται με το έργο του ελέγχου συμμόρφωσης και έκδοσης κανονισμών αξιοπλοϊμότητας για το σύνολο των αεροσκαφών (πολιτικού τύπου) που ίπτανται – επιχειρούν στον ευρωπαϊκό χώρο. Ο ρόλος της EASA συνίσταται στην εξασφάλιση της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη. Στο ρόλο της EASA περιλαμβάνονται, μεταξύ



Το Πιστοποιητικό Τύπου (Type Certificate) αποτελεί το έγγραφο της έγκρισης του σχεδίου του αεροσκάφους και όλων των μερών που το αποτελούν (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων, προπελών, συστημάτων ελέγχου πτήσης κλπ.), με την οποία ο ανεξάρτητος φορέας έκδοσης πιστοποιεί ότι το αεροσκάφος είναι ικανό προς πτήσης και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις (standards) που έχει θέσει σε ό,τι αφορά στην αξιοπλοιοίμότητα, τον θόρυβο, εκπομπές αερίων κλπ. Συνεπώς, για ουσιαστικούς και εξαιρετικά κρίσιμους λόγους, που άπτονται της αξιοπλοιοίμτητας και ασφάλειας του αεροσκάφους, ουδείς άλλος, πλην του κατόχου του Πιστοποιητικού Τύπου, δύναται να επέμβει στα ευαίσθητα συστήματα του αεροσκάφους (πολλώ δε μάλλον σε τέτοια ευρεία έκταση, όπως στην υπό συζήτηση αναβάθμιση). Επίσης, ουδείς άλλος πλην του κατόχου του Πιστοποιητικού Τύπου, δύναται να πιστοποιήσει και να εγγυηθεί την ασφάλεια του αεροσκάφους – και φυσικά του ιπτάμενου ανθρώπινου δυναμικού του – και την ικανότητά του να επιτελεί την αποστολή του, σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Όπως προκύπτει και από την προσκομισθείσα αλληλογραφία, το ισχύον Πιστοποιητικό Τύπου αναμένεται μετά την ολοκλήρωση των σχετικών δοκιμών, οι οποίες βρίσκονται σε στάδιο ολοκλήρωσης, να επικαιροποιηθεί, ώστε να περιλαμβάνει στο περιεχόμενο αυτού και το σκοπούμενο πρόγραμμα αναβάθμισης των ηλεκτρονικών συστημάτων αεροσκαφών (AUP).

52. Ως προς την Τεκμηρίωση ανυπαρξίας εναλλακτικών λύσεων – μη τεχνητού περιορισμού του ανταγωνισμού, η αναθέτουσα αρχή επισημαίνει ότι η απόφαση αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των επτά (7) αεροσκαφών Canadair CL415 έχει ληφθεί στο πλαίσιο κατάστροφησης του Εθνικού Προγράμματος Πολιτικής Προστασίας του Εθνικού Μηχανισμού Διαχείρισης Κρίσεων και Αντιμετώπισης Κινδύνων «ΑΙΓΙΣ», το οποίο έχει εγκριθεί από το Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας (ΚΥΣΕΑ), και των εγκεκριμένων προς χρηματοδότηση δράσεων από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Φεβρουαρίου 2021, σύμφωνα με τις προβλέψεις του υποβληθέντος από την Ελληνική Δημοκρατία Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

Η παραπάνω στρατηγική απόφαση εντάσσεται, στο ευρύτερο πλαίσιο εκσυγχρονισμού του εναερίου στόλου της Πολιτικής Προστασίας. Ειδικότερα, στο πλαίσιο του «ΑΙΓΙΣ», όπως αυτό έχει εγκριθεί από ΚΥΣΕΑ, αλλά και την από 20.04.2022 απόφαση της Κυβερνητικής Επιτροπής Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας, η οποία ενέκρινε την ένταξη των παραπάνω δράσεων στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας του Ν. 4799/2021, περιλαμβάνεται, πλην της υπό συζήτηση αναβάθμισης, και η απόκτηση/προμήθεια αεροσκαφών τύπου CL515. Ο εν λόγω τύπος αεροσκάφους (CL515) αναπτύσσεται από την εταιρεία De Havilland/ Viking Air Limited, με την έναρξη της παραγωγικής διαδικασίας/γραμμής παραγωγής να αναμένεται στο άμεσο μέλλον.

Συναφώς επισημαίνεται ότι η επιλογή απόκτησης αεροσκάφους CL515 δεν είναι μόνο ελληνική απόφαση, αλλά ευρύτερη απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

άλλων, η εναρμόνιση των κανονιστικών ρυθμίσεων και της πιστοποίησης, η εκπόνηση τεχνικών κανόνων αεροπλοΐας, η πιστοποίηση τύπου αεροσκάφους και κατασκευαστικών στοιχείων, η έγκριση εταιρειών που σχεδιάζουν, κατασκευάζουν και συντηρούν αεροναυτικά προϊόντα κ.α. [διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια στο σύνδεσμο https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/easa_el].



53. Προς απόδειξη των ανωτέρω, η αναθέτουσα αρχή προσκόμισε την υπό στοιχεία Ref. Ares (2021)6660627 - 28/10/2021 κοινή επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και έξι (6) Κρατών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Κροατία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιταλία, Πορτογαλία και Ισπανία) στην οποία αποτυπώνεται η εκπεφρασμένη βούληση των παραπάνω για την αγορά αεροσκαφών CL-515, εκ των οποίων η Ελλάδα θα προμηθευτεί επτά (7).

Στην επιστολή αναφέρεται ρητά ότι:

«Οι κυβερνήσεις της Κροατίας, της Γαλλίας, της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Πορτογαλίας και της Ισπανίας επιβεβαιώνουν την πρόθεσή τους να αγοράσουν κατ' ελάχιστον 24 μεσαίου μεγέθους αμφίβια αεροσκάφη, εκ των οποίων 7 αεροσκάφη για την Ελλάδα, 7 αεροσκάφη για την Ισπανία, 4 για την Κροατία, 2 για τη Γαλλία, 2 για την Πορτογαλία και 2 για την Ιταλία. Δώδεκα από τα αεροσκάφη αυτά θα χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Πολιτικής Προστασίας (rescEU), για το οποίο κάθε Κράτος Μέλος λαμβάνει χρηματοδότηση από τον προϋπολογισμό της ΕΕ.

Αυτές οι αγορές μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο εφόσον πληρούνται τέσσερις προϋποθέσεις. Πρώτον, το αεροσκάφος συμμορφώνεται με τις τεχνικές προδιαγραφές που προσαρτώνται σε αυτήν την επιστολή. Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει και έναν αριθμό ελάχιστων βελτιώσεων που συνίστανται στο τι επιθυμούν όλα τα Κράτη Μέλη να εμπεριέχεται στα CL-515, σε σύγκριση με τα αεροσκάφη CL-415. Επιμένουμε στην ανάγκη αυτές οι τεχνικές προδιαγραφές να αποτυπώνονται ξεκάθαρα και να περιγράφονται με ακρίβεια στην επικαιροποιημένη έκδοση των τεχνικών προδιαγραφών της Viking για το αεροσκάφος, καθώς και για μία σαφή λίστα βελτιώσεων οι οποίες έχουν ήδη εξεταστεί από την εταιρεία σας.

Δεύτερον, η τιμή των αεροσκαφών δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 49,9 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Δεδομένου και του μεγέθους της σκοπούμενης επένδυσης από την ΕΕ και τα Κράτη Μέλη της, περιμένουμε η τιμή αυτή να καλύψει όλες τις επιλογές που είναι απαραίτητες για την ανταπόκριση στις τεχνικές προδιαγραφές που έχουν τεθεί με το παράρτημα αυτής της επιστολής.

Τρίτον, η απόφαση για την έναρξη της παραγωγής πρέπει να ανακοινωθεί το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο μέχρι το τέλος του 2021. Επιθυμούμε να το εξακριβώσουμε αυτό μέσω μίας συλλογικής τεχνικής επίσκεψης στις εγκαταστάσεις παραγωγής και μέσω συναντήσεων με την ομάδα μηχανικών σας, το πρώτο τρίμηνο του 2022.

Τέλος, ένα αυστηρό χρονοδιάγραμμα παράδοσης (με έναρξη από το 2025), με συντονισμό σε επίπεδο ΕΕ, πρέπει να συμφωνηθεί και να τηρηθεί.

Μόλις λάβουμε τη γραπτή σας αποδοχή και συμφωνία επί των παραπάνω όρων, όλοι οι Υπογράφοντες είναι έτοιμοι να οριστικοποιήσουν γρήγορα τις διμερείς συζητήσεις και να αρχίσουν τις εργασίες για τη σύνταξη διακρατικών συμφωνιών (Government-to-Government) για την αγορά του αεροσκάφους.

Μολονότι η παρούσα συμφωνία επί της Αρχής από έξι Κράτη Μέλη της ΕΕ δεν παράγει νομικά δεσμευτικές συνέπειες και υποχρεώσεις για αμφότερα τα μέρη, ευελπιστούμε ότι σας παρέχει επαρκείς διαβεβαιώσεις για να λάβετε σαφή απόφαση για την έναρξη παραγωγής των CL-515, πριν το τέλος του έτους. Αναμένουμε τη στενή συνεργασία μαζί σας για την προώθηση αυτής τη διαδικασίας.»

Συνεπώς, η υπό εξέταση προμήθεια/αναβάθμιση, για τη σύναψη της οποίας ζητείται η έγκριση της Αρχής, δεν είναι κατά την αναθέτουσα αρχή η εκτέλεση οποιασδήποτε αναβάθμισης, **αλλά η ενσωμάτωση της συγκεκριμένης ολιστικής αναβάθμισης στα αεροσκάφη CL-415**, προκειμένου να επιτευχθεί ομοιοτυπία μεταξύ των δύο (2) τύπων αεροσκαφών, ήτοι των αναβαθμισμένων CL-415 και των νέων υπό προμήθεια CL-515, **σύμφωνα με τον επιτελικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό της Ελληνικής Κυβέρνησης, του Υπουργείου και της Πολιτικής Προστασίας.**



54. Περαιτέρω, η εγκατάσταση του προγράμματος αναβάθμισης AUP των επτά (7) αεροσκαφών CL-415, που τα καθιστά τεχνικά και λειτουργικά ομοιότυπα και ισοδύναμα με τα νέου τύπου αεροσκάφη CL-515, σε συνδυασμό με την παράλληλη απόκτηση νέων αεροσκαφών CL-515, όταν αυτά πρόκειται να καταστούν διαθέσιμα, δημιουργεί πολλαπλά και σημαντικά οικονομοτεχνικά πλεονεκτήματα (συνέργειες), εξυπηρετώντας έτσι με το βέλτιστο τρόπο τις επιχειρησιακές ανάγκες της Πολιτικής Προστασίας. Ειδικότερα, η επίτευξη ομοιοτυπίας μεταξύ των δύο (2) τύπων αεροσκαφών (αναβαθμισμένα CL-415 και CL-515) εξασφαλίζει:

- (1) Κοινή δεξαμενή ανταλλακτικών για την πλατφόρμα ηλεκτρονικών συστημάτων.
- (2) Κοινές υποδομές και υποστήριξη.
- (3) Κοινή δεξαμενή ιπταμένων, με κοινή εκπαίδευση και επιχειρησιακή αξιοποίηση. Ο παράγοντας αυτός θα αποτελέσει πολλαπλασιαστική επιχειρησιακή ισχύος, καθώς, θα δύνανται τα πληρώματα να αξιοποιηθούν και στους δύο (2) τύπους αεροσκαφών, κάτι το οποίο δεν ισχύει στην παρούσα φάση μεταξύ των ιπταμένων των CL-215 και CL-415.
- (4) Κοινή εφοδιαστική αλυσίδα και διαχείριση υποστήριξης (logistics).

Από τα παραπάνω αποδεικνύεται κατά την αναθέτουσα αρχή ότι δεν υφίσταται οποιαδήποτε κατάλληλη εναλλακτική ή τεχνικά ισοδύναμη λύση **πλην της προτεινόμενης**, ήτοι της ολιστικής αναβάθμισης των αεροσκαφών CL-415 με την εγκατάσταση του προγράμματος αναβάθμισης AUP, για λόγους που άπτονται εξειδικευμένων τεχνικών ζητημάτων ασφάλειας, αξιοπλοϊμότητας και κατοχής αποκλειστικών δικαιωμάτων (Πιστοποιητικό Τύπου).

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

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

Την παροχή της σύμφωνης γνώμης της, κατά το άρθρο 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του ν.4013/2011 ως ισχύει, επί του εξεταζόμενου αιτήματος του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, προκειμένου να προβεί σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 παρ. 2 περ. β' υποπερ. ββ' και γγ' του Ν. 4412/2016, για τη σύναψη μικτής δημόσιας σύμβασης με κύριο αντικείμενο την προμήθεια και συγκεκριμένα με αντικείμενο «Αναβάθμιση εκσυγχρονισμός 7 Α/Φ Canadair 415», ενδεικτικού προϋπολογισμού σαράντα τριών εκατομμυρίων ευρώ (43.000.000,00 €) χωρίς ΦΠΑ και μέχρι του προαναφερθέντος ποσού, λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσόμενων υπό του νόμου προϋποθέσεων.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Αθήνα, 16 Σεπτεμβρίου 2022

Ο Πρόεδρος

Γεώργιος Καταπόδης



