



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ**

Αριθμός Γνωμοδοτήσεως 51/2014

**ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Τμήμα Β')**

Συνεδρίαση της 17^{ης} Φεβρουαρίου 2014

Πρόεδρος: Αλέξανδρος Καραγιάννης, Αντιπρόεδρος Ν.Σ.Κ.

Νομικοί Σύμβουλοι: Χριστόδουλος Μπότσιος, Θεόδωρος Ψυχογιός, Ευγενία Βελώνη, Αικατερίνη Γρηγορίου, Ελένη Σβολοπούλου.

Εισηγητής: Νικόλαος Μουκαζής, Πάρεδρος ΝΣΚ (γνώμη χωρίς ψήφο).

Αριθμός Ερωτήματος: Το υπ' αριθμ. πρωτ. 3327.4/18/11-02-2014 έγγραφο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου/Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής/Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών/Τμήμα Β'.

Περίληψη Ερωτήματος: Εάν, με βάση τις διατάξεις του άρθρου 221 του ν. 4072/2012, δύναται να χορηγηθεί σε αιτούσα εταιρεία παράταση του χρόνου για την εκπλήρωση της συμβατικής της υποχρέωσης προς αντικατάσταση του συμβατικού της πλοίου με άλλο ανώτερης κατηγορίας, καθώς και της χρονικής διάρκειας της σύμβασης, για ένα μόνον έτος ή όχι;

I. Ιστορικό

Από το έγγραφο του ερωτήματος και τα έγγραφα στοιχεία του φακέλου που το συνοδεύουν προκύπτει το ακόλουθο πραγματικό:

1. Με την υπ' αριθμ. 3327.1/57/28-11-2008 απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής προκηρύχθηκε η διενέργεια ανοικτού δημόσιου διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού με βάση τη διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001, για την εξυπηρέτηση των δρομολογιακών γραμμών που αναφέρονται στο συνημμένο σε αυτήν Παράρτημα V, με σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι δώδεκα (12) ετών.

Ακολουθώντας, υπεγράφη την 28-8-2009 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της αναδειχθείσας μειοδότης στο διαγωνισμό αυτό εταιρείας με την επωνυμία «ΛΑΣΙΘΙΩΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», πλοιοκτήτριας του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ», η υπ' αριθμ. 3328.1.6.22/01/2009 σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, για την εξυπηρέτηση της δρομολογιακής γραμμής «ΚΥΘΗΡΩΝ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΩΝ», με την εκτέλεση: α) ενός (01) δρομολογίου την εβδομάδα «ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ/ΚΑΣΤΕΛΛΙ» και επιστροφή, αντί μισθώματος 37.400 ευρώ ανά δρομολόγιο, β) ενός (01) δρομολογίου την εβδομάδα «ΓΥΘΕΙΟ-ΚΥΘΗΡΑ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΛΙ», αντί μισθώματος 9.600 ευρώ ανά δρομολόγιο, γ) ενός (01) δρομολογίου την εβδομάδα «ΚΑΣΤΕΛΛΙ/ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΝΤΙΚΥΘΗΡΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΓΥΘΕΙΟ», αντί μισθώματος 11.100 ευρώ ανά δρομολόγιο, δ) ενός (01) δρομολογίου την εβδομάδα «ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΛΙ/ΡΕΘΥΜΝΟ» και επιστροφή αντί μισθώματος 37.400 ευρώ ανά δρομολόγιο και ε) ενός (01) δρομολογίου την εβδομάδα, για τη χρονική περίοδο από 15/06/09 έως 13/09/09 «ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΚΥΘΗΡΑ-ΚΑΣΤΕΛΛΙ/ΡΕΘΥΜΝΟ», αντί μισθώματος 15.400 ευρώ ανά δρομολόγιο, με το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» (Ν. Αγ. Νικολάου 05) και για χρονικό διάστημα μέχρι 36 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

2. Επιπροσθέτως, στο κεφάλαιο I της σχετικής σύμβασης (με τίτλο «Υποχρεώσεις αναδόχου») και υπό στοιχ. η' προβλέφθηκε ότι η ανάδοχος εταιρεία ήταν υποχρεωμένη να προσκομίσει στην Υπηρεσία, μέχρι έξι (06) μήνες πριν από τη λήξη της, στοιχεία τεκμηρίωσης, υλοποίησης της υποχρεώσεώς της για αντικατάσταση του Ε/Γ-Ο/Γ «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» με νέο πλοίο ηλικίας,

ταχύτητας και λοιπών χαρακτηριστικών, όπως αυτά αναλυτικά παρατίθενται στην κατηγορία 2 της παραγράφου 22^Α της Προκήρυξης, ώστε η σύμβαση να ανανεωθεί και παραταθεί μέχρι 31-10-2016.

3. Μετά ταύτα η ανάδοχος εταιρεία LANE με την υπ' αριθμ. πρωτ. 693Γ/24-02-2012 επιστολή της, επικαλούμενη τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3887/2010, εξήτησε την αυτοδίκαιη επί μία διετία, ήτοι μέχρι και την 28/08/2014, παράταση του χρόνου για την εκπλήρωση της συμβατικής της υποχρέωσης προς αντικατάσταση του Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» με άλλο ανώτερης κατηγορίας (02), καθώς και της χρονικής διάρκειας της σχετικής σύμβασης. Επί της αιτήσεως αυτής, ενόψει και του ότι η ανάδοχος εταιρεία παρέτεινε την κατατεθείσα εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης μέχρι 28/09/2014, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 3327.4/72/12/09-08-2012 σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου περί παρατάσεως της συμβάσεως μέχρι την 28-8-2014.

4. Τέλος, η ανάδοχος εταιρεία αιτήθηκε, αρχικά με την από 19-10-2012 αίτησή της, την παράταση του συμβατικού χρόνου επί μία τριετία, επικαλούμενη τη διάταξη του άρθρου 221 του ν. 4072/2012, αίτημα που απορρίφθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. 3327.4/34/18-2-2013 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, εν συνεχεία δε υπέβαλε την από 3-2-2014 αίτηση για τη χορήγηση επιπλέον παράτασης του χρόνου εκπλήρωσης της – κατά τα ανωτέρω – συμβατικής της υποχρέωσης, για ένα και μόνο έτος. Δεδομένου δε ότι η ως άνω διάταξη προβλέπει την προηγούμενη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), το θέμα εισήχθη στο εν λόγω Συμβούλιο, όπου έγινε δεκτή η εισήγηση της αρμόδιας Υπηρεσίας (Δνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΝΑ) και απορρίφθηκε κατά πλειοψηφία η ως άνω αίτηση της αναδόχου εταιρείας, με το σκεπτικό ότι η συγκεκριμένη διάταξη νόμου δεν παρέχει δυνατότητα επιμερισμού της τριετίας.

II. Εφαρμοστέο νομικό και συμβατικό πλαίσιο.

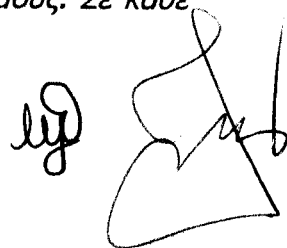
1. Με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου (ΕΕ L 364) καθιερώθηκε η αρχή της απελευθέρωσης των θαλασσίων μεταφορών εντός των

κρατών-μελών. Προβλέφθηκε, όμως, με το άρθρο 4 του Κανονισμού η δυνατότητα των κρατών μελών να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε ναυτιλιακές εταιρείες, προκειμένου να διασφαλίζεται η παροχή στο κοινό επαρκών υπηρεσιών μεταφορών. Περαιτέρω ορίστηκε ότι η παροχή της δημόσιας αυτής υπηρεσίας τελεί υπό ειδικό καθεστώς, το οποίο περιλαμβάνει υποχρεώσεις συνέχειας, συχνότητας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας, ποιότητας και άλλους όρους και ότι ο παρέχων την εν λόγω δημόσια υπηρεσία υπόκειται στην εποπτεία του κράτους μέλους (ΣΤΕ (Ασφ.) 215/2013).

Προς εναρμόνιση του εσωτερικού δικαίου προς τις διατάξεις του ανωτέρω Κανονισμού εκδόθηκε ο ν. 2932/2001 «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κ.λπ) (Α' 145), ο οποίος περιλαμβάνει αντίστοιχες ρυθμίσεις προς αυτές του ως άνω Κανονισμού. Το άρθρο όγδοο του νόμου αυτού, όπως ίσχυε πριν από την αντικατάστασή του με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012 (Α' 86), όριζε τα εξής:

«5. Αν δεν υποβληθούν προτάσεις ή οι υποβαλλόμενες προτάσεις δεν ικανοποιούν τις ανάγκες που περιγράφονται στην παράγραφο 1 ή προκύπτουν ανάγκες λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων πλοίου που είχε δρομολογηθεί είτε με τακτική δρομολόγηση είτε με Σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή κρίνεται απολύτως απαραίτητο για λόγους κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής ή κάλυψης συγκοινωνιακών αναγκών, προκηρύσσεται, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), μειοδοτικός διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας έως δώδεκα (12) ετών.

Η προκήρυξη του διαγωνισμού δημοσιεύεται, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2. Με την προκήρυξη του διαγωνισμού καλούνται να υποβάλλουν προσφορά οι πλοιοκτήτες εκείνοι που οι ίδιοι και τα πλοία τους έχουν τις προϋποθέσεις οι οποίες ορίζονται στο άρθρο τρίτο. Η προκήρυξη περιλαμβάνει, εκτός από τα στοιχεία της παραγράφου 3, όλα τα ουσιώδη στοιχεία που ορίζουν οι κείμενες διατάξεις για τις προσφορές στους δημόσιους διαγωνισμούς. Σε κάθε

Handwritten signature and a circular stamp, likely an official seal or signature of an authority.

περίπτωση κανένα πλοίο υπόχρεο σε δωδεκαετή σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας δεν θα υπερβαίνει το εικοστό (20) έτος από την αρχική δρομολόγησή του.

Οι όροι της προκήρυξης του διαγωνισμού για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας στις θαλάσσιες ενδομεταφορές αποτελούν όρους της σύμβασης, καθορίζουν τον τρόπο σύναψης αυτής, καθώς και το ειδικό νομικό πλαίσιο υλοποίησής της και ρυθμίζουν κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών αυτών.....».

2. Ο μειοδοτικός διαγωνισμός, για τη σύναψη της επίμαχης συμβάσεως αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, προς εξυπηρέτηση της προαναφερθείσας δρομολογιακής γραμμής, διενεργήθηκε βάσει της ως άνω προκηρύξεως και σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001, όπως ίσχυε πριν από την αντικατάστασή του με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012 (Α' 86).

3. Η προαναφερόμενη σύμβαση μεταξύ του Δημοσίου και της ΛΑΝΕ, ως εξ'αυτής προκύπτει, διέπεται από τους όρους της, τις διατάξεις του ν. 2932/2001, τους όρους της προκηρύξεως του διαγωνισμού και των παραρτημάτων της, που αποτελούν αναπόσπαστα μέρη της, και τους όρους της υπ' αριθμ. 3327.1.1/01/09/27-4-2009 κατακυρωτικής αποφάσεως του ΥΕΝΑΝΠ.

4. Στο Παράρτημα Ι, που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της υπ' αριθμ. 3327.1/57/28-11-2008 προκηρύξεως, ορίζονται, πλην άλλων, τα εξής:

Στο Κεφάλαιο V «ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ» όρος 22 αυτής ότι: «22. Οι κατατεθειμένες προσφορές εξετάζονται με την εξής σειρά προτεραιότητας: πρώτη η κατηγορία 1, δεύτερη η κατηγορία 2, τρίτη η κατηγορία 3, τέταρτη η κατηγορία 4 και πέμπτη η κατηγορία 5.»

A. ΠΛΟΙΑ ΜΗΚΟΥΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΜΕΤΡΩΝ

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ 1:

Πλοία ηλικίας μέχρι και πέντε (05) ετών (τα οποία έχουν καθελκυστεί μετά την 01/01/2004), που έχουν ταχύτητα σύμφωνα με την παράγραφο 5.θ τουλάχιστον 22 κόμβους καθώς και τα λοιπά απαιτούμενα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή. Για τα πλοία αυτά

μπορεί να συναφθεί σύμβαση από δύο (02) μέχρι και δώδεκα (12) έτη.

.....
ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ 2:

Πλοία ηλικίας από έξι (06) έως και δώδεκα (12) ετών (τα οποία έχουν κατελκυστεί μεταξύ 01/01/1997 και 31/12/2003), που έχουν ταχύτητα σύμφωνα με την παράγραφο 5.θ **τουλάχιστον 22 κόμβους** καθώς και τα λοιπά απαιτούμενα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή. Για τα πλοία αυτά μπορεί να συναφθεί Σύμβαση **από δύο (02) μέχρι και δώδεκα (12) έτη** ανάλογα με την ηλικία του πλοίου, με αναπροσαρμογή του ετησίου μισθώματος σύμφωνα με την μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή και σύμφωνα με τη Ρήτρα Καυσίμου που αναφέρονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI.

Το ανώτατο μίσθωμα του πρώτου έτους της Σύμβασης είναι το αναφερόμενο στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V (Κατηγορία 2).

Σημειώνεται ότι για την κατηγορία αυτή ρυθμιστικό παράγοντα της χρονικής διάρκειας της συναφθείσας σύμβασης αποτελεί η ηλικία του προσφέροντος πλοίου. Ειδικότερα, το εικοστό έτος από την κατέλκυση του προσφερόμενου πλοίου αποτελεί και την ανώτερη χρονική περίοδο της συναφθείσας σύμβασης η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι ανώτερη των δώδεκα ετών σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Κατ' αυτό τον τρόπο, για πλοία ηλικίας δώδεκα (12) ετών (έτος κατέλκυσης μέχρι 31/12/1996), η συναφθείσα σύμβαση δύναται να είναι χρονικής διάρκειας από δύο (02) μέχρι και οκτώ (08) έτη, ενώ αντίστοιχα για πλοία ηλικίας έξι (06) ετών (έτος κατέλκυσης μετά την 01/01/2002), η συναφθείσα σύμβαση δύναται να είναι χρονικής διάρκειας από δύο (02) μέχρι και δώδεκα (12) έτη.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ 3:

.....
ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ 4:

Πλοία που δεν πληρούν τις απαιτήσεις ηλικίας και ταχύτητας της κατηγορίας 1 και 2, αλλά έχουν τα λοιπά απαιτούμενα χαρακτηριστικά

που αναφέρονται στο παράρτημα V της παρούσας κατά γραμμή. Σημειώνεται ότι για την περίπτωση αυτή ο συμμετέχων θα πρέπει να δηλώσει στην προσφορά του το χρονικό διάστημα της σύμβασης που επιθυμεί να συνάψει, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι κατώτερη των πέντε (05) ετών (συμπεριλαμβανομένων και των τριάντα έξι (36) μηνών).

Για τα πλοία αυτά μπορεί να συναφθεί Σύμβαση, ως εξής:

α) Μέχρι τριάντα έξι (36) μήνες, εφόσον για το διάστημα αυτό πληρούνται οι απαιτήσεις ηλικίας της ισχύουσας νομοθεσίας και δηλώνεται ότι εντός τριάντα έξι (36) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης το εν λόγω πλοίο θα αντικατασταθεί από πλοίο ηλικίας, ταχύτητας και λοιπών χαρακτηριστικών όπως στις παραπάνω Κατηγορίες 1 και 2 αντίστοιχα.

Επισημαίνεται ότι οι συμμετέχοντες στην Κατηγορία 4 θα πρέπει στην Προσφορά τους **επί ποινή απαραδέκτου** να δηλώσουν τόσο το χρονικό διάστημα της σύμβασης που επιθυμούν να συνάψουν όσο και την Κατηγορία (1 ή 2) στην οποία εντάσσεται το νέο πλοίο που θα προσφέρουν μετά την πάροδο των τριάντα έξι (36) μηνών.

β) Η σύμβαση για το νέο πλοίο θα είναι χρονικής διάρκειας ίσης με το υπόλοιπο της χρονικής διάρκειας της σύμβασης με το αρχικό πλοίο (Κατηγορία 4) και του δηλωθέντος χρονικού διαστήματος που επιθυμούν να συνάψουν.

Έξι (06) μήνες πριν την λήξη της σύμβασης με το αρχικό πλοίο θα πρέπει να προσκομισθούν στην Υπηρεσία στοιχεία τεκμηρίωσης υλοποίησης της υποχρέωσης του αναδόχου για αντικατάσταση του αρχικού με νέο πλοίο.

Για τη περίπτωση αυτή για την υπογραφή της αρχικής Σύμβασης η εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης που προβλέπεται στην παράγραφο 8, θα αυξάνεται στο 20% επί της συμβατικής αξίας της (χωρίς Φ.Π.Α.) κάθε δρομολογιακής περιόδου της κάθε δρομολογιακής γραμμής και για τα πλοία άνω των 75 μέτρων δεν θα είναι μικρότερη των ενάμισι εκατομμυρίου (1.500.000 €) ευρώ. Το ποσό αυτό θα περιορίζεται στο αντίστοιχο 10% με την ένταξη του νέου πλοίου σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 8 του παρόντος».

5. Εξάλλου, στην υπ' αριθμ. 3328.1.6.22/01/2009 σύμβαση, περιελήφθησαν, μεταξύ άλλων, οι εξής όροι:

« Το αργότερο μέχρι την λήξη του χρονικού διαστήματος των 36 μηνών η εταιρεία υποχρεούται να αντικαταστήσει το πλοίο της, με πλοίο κατηγορίας 2, όπως αναλυτικά αναφέρεται στην παράγραφο 22 Α (πλοία κατηγορίας 4) της αριθμ. 3327.1/57/08/28-11-08 Προκήρυξης, ώστε η σύμβαση να ανανεωθεί και παραταθεί μέχρι 31-10-2016.»

III. ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

1. Για την καλή εκτέλεση των όρων της παρούσας σύμβασης ο ανάδοχος κατέθεσε την αριθ. 7949/06-08-2009 ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΧΑΝΙΩΝ εγγυητική επιστολή ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ (1.500.000 €). Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 8, της 3327.1/57/08/28-11-2008 Προκήρυξης, η ισχύς της είναι χρονικής διάρκειας τριάντα επτά (37) μηνών.

2. Η ως άνω εγγυητική επιστολή θα επιστραφεί στον ανάδοχο με την αντικατάσταση του Ε/Γ-Ο/Γ «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» Ν.Αγ. Νικολάου 05 και την ένταξη του νέου πλοίου σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 8 της Προκήρυξης.....».

6. Μετά την κατάρτιση της ως άνω συμβάσεως και κατά την εκτέλεσή της εκδόθηκε ο ν. 3887/2010 (Α' 174), στο άρθρο 17 του οποίου, ισχύσαντος από 30-9-2009, ορίζονται τα εξής:

«Επί συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με πλοίο έναντι μισθώματος, οι οποίες καταρτίστηκαν κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου ογδού του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145) πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου και δεν έχουν λυθεί με οποιονδήποτε τρόπο μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο χρόνος για την εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου προς αντικατάσταση του συμβατικού πλοίου με άλλο ανώτερης κατηγορίας, καθώς και η χρονική διάρκεια της σύμβασης, παρατείνεται επί μία διετία από την επομένη ημέρα λήξης της σύμβασης, που δεν μπορεί, πάντως, να εκτείνεται πέραν της 31-12-2014. Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου ισχύουν και για συμβάσεις που έληξαν μετά

την 1 Μαΐου 2010».

Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε επιβεβλημένη για τους λόγους οι οποίοι αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση επί του άρθρου 17 του σχεδίου του μετέπειτα ν. 3887/2010, στην οποία διαλαμβάνονται τα εξής :

«Κατόπιν διαγωνισμών που προκηρύχθηκαν κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 5 του άρθρου ογδού του ν. 2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145), έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και αναδόχων συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με πλοία, διάρκειας μέχρι τριάντα μήνες, με την ανάληψη υποχρέωσης εκ μέρους των αναδόχων για αντικατάσταση του πλοίου τους με άλλο ανώτερης κατηγορίας, το αργότερο μέχρι τη λήξη της αρχικής σύμβασης και σύναψη νέας σύμβασης με το νέο πλοίο διάρκειας μέχρι δώδεκα έτη από την αρχική.

Η δεινή θέση των δημοσίων οικονομικών, λόγω του δημοσίου ελλείμματος και του δημόσιου χρέους της χώρας, σε συνδυασμό με την χρηματοπιστωτική κρίση που περιόρισε τη ρευστότητα στις εσωτερικές και διεθνείς αγορές, συνεπάγονται αφενός μεν δυσχέρεια έως αδυναμία ορισμένων αναδόχων να προβούν στην αντικατάσταση του συμβατικού πλοίου τους με άλλο ανώτερης κατηγορίας, αλλά και οικονομική επιβάρυνση του Ελληνικού Δημοσίου με μεγαλύτερα μισθώματα σε περίπτωση αντικατάστασης του συμβατικού πλοίου με άλλο ανώτερης κατηγορίας.

Η προτεινόμενη, περιορισμένης χρονικής διάρκειας, ανάλογη με τη διάρκεια του μνημονίου οικονομικής και χρηματοπιστωτικής πολιτικής, ρύθμιση, αποσκοπεί στην αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, δηλαδή στην αποφυγή του ενδεχομένου ανώμαλης εξέλιξης των συμβάσεων και αδυναμίας εξυπηρέτησης των νησιωτικών δρομολογιακών γραμμών και στην εξοικονόμηση δαπάνης που θα συμβάλει στην αντιμετώπιση της δημοσιονομικής κρίσης».

7. Τέλος, εκδόθηκε ο ν. 4072/2012 (Α' 186), στο άρθρο 221 του οποίου ορίζονται τα εξής: *«Η προβλεπόμενη στο άρθρο 17 του ν. 3887/2010 (Α' 174) διετής παράταση του χρόνου για την εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου προς αντικατάσταση του συμβατικού πλοίου με άλλο ανώτερης*

κατηγορίας, καθώς και της χρονικής διάρκειας της σύμβασης, δύναται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) να παραταθεί επί μία ακόμα τριετία από την επομένη της λήξης της διετίας και, πάντως, όχι πέραν της 31.12.2017, ύστερα από αίτηση του αναδόχου, που υποβάλλεται οπωσδήποτε πριν από τη λήξη της διετίας, και ταυτόχρονη ανανέωση της εγγυητικής επιστολής καλής εκτέλεσης, που προβλέπεται στη σύμβαση, για χρόνο ίσο προς τη διάρκεια της παράτασης. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και επί συμβάσεων που καταρτίστηκαν μετά την έναρξη ισχύος του άρθρου 17 του ν. 3887/2010 και μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου και δεν έχουν λυθεί έως τότε με οποιονδήποτε τρόπο».

III. Ερμηνεία και εφαρμογή του νομικού πλαισίου και των συμβατικών όρων.

1. Η προκήρυξη του διαγωνισμού, ο οποίος διενεργείται κατά τις διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου όγδοου του ν. 2932/2001, εν προκειμένω εφαρμοστέου όπως ίσχυε πριν από την αντικατάστασή του με το άρθρο 220 του ν. 4072/2012 (Α' 86), έχει τον χαρακτήρα κανονιστικής διοικητικής πράξεως και όπως ορίζεται στις ίδιες διατάξεις οι όροι αυτής, οι οποίοι αποτελούν όρους της συμβάσεως, καθορίζουν τον τρόπο συνάψεώς της και το ειδικό νομικό πλαίσιο υλοποίησεώς της και ρυθμίζουν κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά στην παροχή των υπηρεσιών αυτών, δεσμεύουν τόσο το Δημόσιο όσο και τους διαγωνιζόμενους (πρβλ. ΣτΕ 3760/1992, 2772/1986, 2992/1983, ΝΣΚ 306/2012, 34/2010, 190/2010, 279/2008, 413/2008), οι οποίοι από και δια της καταρτίσεως της σχετικής συμβάσεως υποχρεούνται σε εκτέλεσή της σύμφωνα με τους εν λόγω όρους.

2. Με την υπ' αριθμ. 3327.1/57/08/28-11-2008 Προκήρυξη του παραπάνω διαγωνισμού προβλέφθηκε η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, έναντι μισθώματος, χρονικής διάρκειας έως δώδεκα έτη. Στην ίδια προκήρυξη προβλέφθηκε η υποχρέωση των συμμετεχόντων στο διαγωνισμό να διαθέτουν πλοίο, το οποίο πληροί τα ελάχιστα απαιτούμενα

χαρακτηριστικά και τα ποιοτικά κριτήρια (της ηλικίας του πλοίου και της ταχύτητας του), βάσει των οποίων κατετάσσοντο σε πέντε (05) κατηγορίες (1,2,3,4 και 5). Οι υποβληθείσες προσφορές αξιολογούντο με την αντίστοιχη σειρά προτεραιότητας κατηγοριών των πλοίων. Ως εκ τούτου η κατηγορία 1 (ηλικία πέντε έτη και ταχύτητα 22 κόμβοι) προηγείτο της κατηγορίας 2 (ηλικία 6 έως 12 έτη και ταχύτητα 22 κόμβοι), της κατηγορίας 3 (ηλικία μέχρι 20 έτη και ταχύτητα 19 κόμβοι), της κατηγορίας 4 (πλοία που δεν ικανοποιούν τις απαιτήσεις ηλικίας και ταχύτητας της κατηγορίας 1 και 2, αλλά έχουν τα λοιπά απαιτούμενα χαρακτηριστικά, και που ο συμμετέχων θα έπρεπε να δηλώσει στην προσφορά του το χρονικό διάστημα της σύμβασης που επιθυμεί να συνάψει, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι κατώτερη των πέντε (05) ετών (συμπεριλαμβανομένων και των 36 μηνών) και της κατηγορίας 5 (πλοία που δεν ικανοποιούν τα κριτήρια ηλικίας και ταχύτητας αλλά επιθυμούν την σύναψη μονοετούς ή διετούς συμβάσεως). Δηλαδή, από την προκήρυξη εδίδετο η δυνατότητα σε πλοία μικρής ηλικίας και μεγάλης ταχύτητας για σύναψη συμβάσεως μέχρι δώδεκα έτη, ενώ όσο μεγάλωνε η ηλικία και μειωνόταν η ταχύτητα του πλοίου, περιοριζόταν αναλόγως και η χρονική διάρκεια της σύμβασης, μέχρι τη σύναψη μονοετών συμβάσεων.

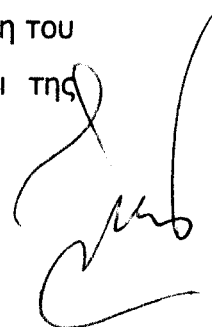
Περαιτέρω, από την προκήρυξη του διαγωνισμού προβλεπόταν η δυνατότητα των πλοιοκτητριών εταιρειών, που διέθεταν πλοίο μεγάλης ηλικίας και μικρής ταχύτητας, εφόσον το επιθυμούσαν, να συνάψουν πολυετή σύμβαση, με τον περιορισμό εντός της τασσόμενης προθεσμίας να αντικαταστήσουν το υπάρχον πλοίο με νέο μικρότερης ηλικίας και μεγαλύτερης ταχύτητας. Στην περίπτωση αυτή, σύμφωνα με τους όρους της προκήρυξης και της συναφθείσης συμβάσεως, οι ανάδοχες εταιρείες όφειλαν εντός προθεσμίας τριών (03) ετών να αντικαταστήσουν το υπάρχον πλοίο τους με νέο και εφόσον υλοποιούσαν την υποχρέωσή τους αυτή η αρχική σύμβαση ανανεωνόταν κατά περίπτωση μέχρι και δώδεκα (12) έτη.

3. Στην συγκεκριμένη περίπτωση η εταιρεία ΛΑΝΕ, όπως προκύπτει από την από 22-1-2009 αίτηση συμμετοχής της στον ως άνω διαγωνισμό, εξήτησε να

συμμετάσχει σε αυτόν με το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο της «ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ» (πλοίο κατηγορίας 4 άνω των 100 μέτρων), για τη σύναψη σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας μέχρι 31-10-2016 (δηλαδή οκτώ έτη). Επίσης εδήλωσε ότι εντός 36 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης το ως άνω πλοίο της θα αντικατασταθεί από πλοίο κατηγορίας 2 (άνω των 100 μέτρων της προκήρυξης), ηλικίας κάτω των 12 ετών. Εν συνεχεία, ο συμβατικός χρόνος των 36 μηνών παρατάθηκε, κατ'εφαρμογή της διατάξεως του άρθρου 17 του ν. 3887/2010, μέχρι την 28-8-2014.

Ειδικότερα, εκ της τελευταίας διατάξεως, ερμηνευομένης τόσο με βάση τη γραμματική διατύπωση, όσο και με το σκοπό αυτής, συνάγεται ότι η παράταση του χρόνου για την εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου προς αντικατάσταση του συμβατικού πλοίου με άλλο ανώτερης κατηγορίας, καθώς και η χρονική διάρκεια της συμβάσεως επί μία διετία από την επόμενη ημέρα λήξεως της συμβάσεως, μη δυναμένης πάντως να εκτείνεται πέραν την 31-12-2014, είναι αυτοδικαία εκ του νόμου (ΝΣΚ 354/2010).

4. Μετά ταύτα με τη διάταξη του άρθρου 221 του ν. 4072/2012 ορίσθηκε ότι η διετής παράταση που προβλέπεται στο άρθρο 17 του ν. 3887/2010, για την εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου προς αντικατάσταση του πλοίου του με άλλο ανώτερης κατηγορίας, καθώς και της χρονικής διάρκειας της σύμβασης, δύναται να παραταθεί επί μία ακόμα τριετία από την επομένη της λήξης της διετίας και, πάντως, όχι πέραν της 31-12-2017. Ειδικότερα, από την διάταξη αυτή προκύπτει ότι η επιπλέον παράταση δεν είναι αυτοδικαία εκ του νόμου, αλλά τελεί, κατ' αρχήν μεν, οπωσδήποτε υπό την προϋπόθεση της υποβολής σχετικού αιτήματος του αναδόχου, περαιτέρω δε, η χορήγησή της εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του Υπουργού, ο οποίος κατόπιν προηγούμενης απλής γνώμης του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), μπορεί, μετά από στάθμιση των δεδομένων κάθε περιπτώσεως και για λόγους δημοσίου συμφέροντος, να παρατείνει με απόφασή του τον χρόνο εκπλήρωσης της συμβατικής υποχρέωσης του αναδόχου προς αντικατάσταση του συμβατικού πλοίου με πλοίο ανώτερης κατηγορίας, συνακολούθως και της



χρονικής διάρκειας της σύμβασης, έως και μία τριετία πέραν της προβλεπόμενης στο άρθρο 17 του ν. 3887/2010 (βλ. αιτιολογική έκθεση επί του άρθρου 221 του σχεδίου του μετέπειτα ν. 4072/2012). Δικαιολογητικό λόγο της παραπάνω ρύθμισης απετέλεσε η δυσμενής οικονομική συγκυρία, εξαιτίας της οποίας επήλθε απρόοπτη μεταβολή συνθηκών και έχει καταστεί ιδιαιτέρως δυσχερής η εκπλήρωση της ως άνω συμβατικής υποχρέωσης στον προβλεπόμενο συμβατικό χρόνο ή και στο διάστημα της αρχικής διετούς παράτασης. Με τη διάταξη αυτή η δυνατότητα της παράτασης (αρχικά διετούς και επιπλέον τριετούς) παρέχεται, για λόγους ίσης μεταχείρισης, και επί συμβάσεων που καταρτίστηκαν μετά την έναρξη ισχύος του άρθρου 17 του ν. 3887/2010 και πριν από την έναρξη ισχύος της προτεινόμενης διάταξης, αφού γι' αυτές συντρέχουν οι ίδιοι λόγοι (βλ. αιτιολογική έκθεση επί του ως άνω άρθρου).

Συνακολούθως, εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι η αληθής βούληση του νομοθέτη του ν. 4072/2012 ήταν η παροχή δυνατότητας παράτασης του συμβατικού χρόνου έως και μία τριετία, αρχομένη από την επομένη της λήξης της διετούς παράτασης και όχι υποχρεωτικώς για μια ακριβώς τριετία. Επομένως, η χρονική διάρκεια της αιτουμένης παράτασης, μη δυναμένη να υπερβεί την τριετία, αλλ' ούτε και να εκτείνεται πέραν της 31-12-2017, μπορεί να είναι και μικρότερη της τριετίας, εναπόκειται στη σφαίρα των επιλογών του αναδόχου, ο οποίος σταθμίζοντας τις οικονομικές του δυνατότητες και τον απαιτούμενο χρόνο προς υλοποίηση των απαραίτητων διαδικασιών, για την αντικατάσταση του πλοίου του με άλλο πλοίο ανώτερης κατηγορίας, προσδιορίζει με την υποβαλλόμενη αίτησή του και τον αναγκαίο προς παράταση χρόνο για την εκπλήρωση της συμβατικής του υποχρέωσης. Εκ τούτου όμως δεν έπεται ότι ο Υπουργός δεσμεύεται να αποδεχθεί ή να απορρίψει το αίτημα του αναδόχου για τη συγκεκριμένη χρονική διάρκεια της παράτασης, αλλά, σταθμίζοντας τα δεδομένα κάθε περιπτώσεως, τις συγκοινωνιακές ανάγκες και την συνδρομή ή μη λόγων δημοσίου συμφέροντος, μπορεί όχι μόνο να αποδεχθεί ή να απορρίψει το αίτημα του αναδόχου, αλλά και να αποδεχθεί τούτο εν μέρει, χορηγώντας παράταση για χρονική διάρκεια μικρότερη της αιτηθείσας και, πάντως, όχι

μεγαλύτερη.

IV. Ενόψει των ανωτέρω, στο εν θέματι ερώτημα αρμόζει η απάντηση ότι, βάσει της διάταξης του άρθρου 221 του ν. 4072/2012, είναι δυνατή και για χρονικό διάστημα μικρότερο της τριετίας η χορήγηση παράτασης του χρόνου για την εκπλήρωση της συμβατικής της υποχρέωσης, καθώς και της χρονικής διάρκειας της σύμβασης και, επομένως, είναι δυνατή η χορήγηση παράτασης στην αιτούσα ανάδοχο εταιρεία για ένα μόνον έτος.

Θ Ε Ω Ρ Η Θ Η Κ Ε
Αθήνα, 18 - 02 - 2014
Ο Πρόεδρος

Αλέξανδρος Γερ. Καραγιάννης
Αντιπρόεδρος ΝΣΚ



Ο Εισηγητής

Νικόλαος Μουκαζής
Πάρεδρος ΝΣΚ