

Η
ΕΝΙΑΙΑ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ
2ο ΚΛΙΜΑΚΙΟ

Συνήλθε στις 09 Ιανουαρίου 2022 με την εξής σύνθεση: Κωνσταντίνος Τόλης, Πρόεδρος, Χρυσάνθη Χαραλαμποπούλου Εισηγήτρια και Χρήστος Σώκος, Μέλη.

Για να συνεξετάσει προς αποφυγή έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων:
α) την από 05.12.2022 προδικαστική προσφυγή με ΓΑΚ ΕΑΔΗΣΥ 1739/06.12.2022 του οικονομικού φορέα με την επωνυμία «...», που εδρεύει στην οδό ... αριθμ., Τ.Κ. ..., όπως εκπροσωπείται νόμιμα και β) την από 15.12.2022 προδικαστική προσφυγή με ΓΑΚ ΕΑΔΗΣΥ 1801/16.12.2022 του ως άνω οικονομικού φορέα, όπως εκπροσωπείται νόμιμα.

Κατά του (εφεξής αναθέτουσα αρχή), όπως εκπροσωπείται νόμιμα.

Της παρεμβαίνουσας με την επωνυμία «...» με τον διακριτικό τίτλο «...», όπως εκπροσωπείται νόμιμα.

Με τις ως άνω προδικαστικές προσφυγές, η προσφεύγουσα αιτείται όπως ακυρωθεί η με αριθμό24.11.2022 απόφαση, με την οποία εγκρίθηκε το, από 14.11.2022 πρακτικό της επιτροπής διενέργειας μειοδοτικών διαγωνισμών, κατά το σκέλος που η εταιρεία «...», αναδείχθηκε ανάδοχος ως προς το δρομολόγιο με α/α 3 («.... και επιστροφή») και ως προς τα δρομολόγια με α/α 15α και 15β ... και επιστροφή» και «.... και επιστροφή»), αντίστοιχα, η οποία εκδόθηκε στο πλαίσιο του δημόσιου ανοικτού διεθνή ηλεκτρονικού διαγωνισμού για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, διάρκειας από 01/11/2022 μέχρι 31/10/2023 (με αρ. πρωτ. ...09.09.2022 διακήρυξη, εκτός Ε.Σ.Η.ΔΗ.Σ).

Με τις ασκηθείσες δύο (2) παρεμβάσεις της, η παρεμβαίνουσα ζητεί όπως απορριφθούν καθ' ολοκληρίαν οι ως άνω προδικαστικές προσφυγές και

όπως διατηρηθεί η ισχύς της προσβαλλόμενης πράξης, με την οποία έγινε δεκτή η προσφορά της για τα επίμαχες δρομολογιακές γραμμές με α/α 3, 15α και 15β, αντίστοιχα, του υπόψη διαγωνισμού και αποφασίσθηκε η συνέχιση της συμμετοχής της στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας (αξιολόγηση των οικονομικών προσφορών).

Η συζήτηση άρχισε αφού άκουσε την Εισηγήτρια Χρυσάνθη Αν. Χαραλαμποπούλου.

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

Σκέφτηκε κατά τον Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της 1^{ης} προδικαστικής προσφυγής προκύπτει πως έχει προσκομιστεί, ελεγχθεί και δεσμευτεί το υπ' αριθμ. ..., ποσού δεκαπέντε χιλιάδων ευρώ (15.000,00 €) αναλογούν παράβολο υπέρ Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με τα άρθρα 363 παρ. 1 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και 5 παρ. 1 του π.δ. 39/2017 «Κανονισμός Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών ενώπιον της ΑΕΠΠ» (Α' 64) (εφεξής Κανονισμός). Επειδή, περαιτέρω, για την άσκηση της 2^{ης} προδικαστικής προσφυγής προκύπτει πως έχει προσκομιστεί, ελεγχθεί και δεσμευτεί το υπ' αριθμ....., ποσού δεκαπέντε χιλιάδων ευρώ (15.000,00€) αναλογούν παράβολο υπέρ Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με τα άρθρα 363 παρ. 1 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και 5 παρ. 1 του π.δ. 39/2017 «Κανονισμός Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών ενώπιον της ΑΕΠΠ» (Α' 64) (εφεξής Κανονισμός).

2. Επειδή, η προσφεύγουσα άσκησε την από 05.12.2022, προδικαστική προσφυγή της, με Γενικό Αριθμό Κατάθεσης ΕΑΔΗΣΥ 1739/06.12.2022, με χρήση του τυποποιημένου εντύπου της Αρχής, όπως προβλέπεται από τα άρθρα 362 παρ. 2 του ν. 4412/2016 και 8 παρ. 2 του Κανονισμού. Επειδή περαιτέρω, η προσφεύγουσα άσκησε την, από 15.12.2022, προδικαστική προσφυγή της, με Γενικό Αριθμό Κατάθεσης ΕΑΔΗΣΥ 1801/16.12.2022, με χρήση του τυποποιημένου εντύπου της Αρχής, όπως προβλέπεται από τα άρθρα 362 παρ. 2 του ν. 4412/2016 και 8 παρ. 2 του Κανονισμού.

3. Επειδή, εμπρόθεσμα η προσφεύγουσα προσβάλλει την ως άνω πράξη ως προς τη δρομολογιακή γραμμή με α/α 3, καθόσον η κατ' αυτής υπό ΓΑΚ ΕΑΔΗΣΥ 1739/06.12.2022 προδικαστική προσφυγή έχει κατατεθεί εντός της προθεσμίας που ορίζουν τα άρθρα 361 παρ. 1 περ. (α) του ν. 4412/2016 και 4 παρ. 1 περ. (α) του Κανονισμού. Σημειώνεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση με θέμα: «*Αξιολόγηση δικαιολογητικών συμμετοχής της υπ' αριθμ....09.09.2022 Προκήρυξης ανοικτού δημόσιου διεθνή Αρχικού Μειοδοτικού Διαγωνισμού για την Εξυπηρέτηση Δρομολογιακών Γραμμών με σύναψη Σύμβασης ή Συμβάσεων Ανάθεσης Δημόσιας Υπηρεσίας διάρκειας από 01/11/2022 μέχρι 31/10/2023*», κοινοποιήθηκε στον προσφεύγοντα στις 24.11.2022. Ωστόσο, η προσφεύγουσα προσβάλλει εκπρόθεσμα την ως άνω πράξη, κατά το σκέλος που έγινε δεκτή η προσφορά της παρεμβαίνουσας ως προς τις δρομολογιακές γραμμές με α/α 15α και 15β, καθόσον η κατ' αυτής προδικαστική προσφυγή δεν έχει κατατεθεί εντός της προθεσμίας που ορίζουν τα άρθρα 361 παρ. 1 περ. (α) του ν. 4412/2016 και 4 παρ. 1 περ. (α) του Κανονισμού. Ειδικότερα, λαμβανομένου υπόψη ότι η προσβαλλόμενη απόφαση κοινοποιήθηκε στον προσφεύγοντα στις 24.11.2022 (ως εξάλλου συνομολογεί και ο ίδιος στην 2^η προσφυγή του), η δεκαήμερη εκ του νόμου αποκλειστική προθεσμία για την άσκηση προδικαστικής προσφυγής έληξε στην προκείμενη περίπτωση στις 04.12.2022 και κατά παρέκταση, λόγω ημέρας Κυριακής, στις 05.12.2022. Δοθέντος δε ότι η υπό ΓΑΚ ΕΑΔΗΣΥ 1801/16.12.2022 προσφυγή ασκήθηκε στις 15.12.2022, η εν λόγω προσφυγή ασκήθηκε, κατά τα προρρηθέντα, εκπροθέσμως και ως εκ τούτου, θα πρέπει να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

4. Επειδή, η προσφεύγουσα, που υπέβαλε προσφορά για την επίμαχη δρομολογιακή γραμμή με α/α 3 «...και επιστροφή» του εν θέματι διαγωνισμού, η οποία, ωστόσο, δεν προκρίθηκε στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας (άνοιγμα οικονομικών προσφορών), διότι κρίθηκε ότι υφίσταται νεότερο πλοίο που προσφέρεται από την παρεμβαίνουσα εταιρεία, θεμελιώνει άμεσο, ενεστώς και προσωπικό έννομο συμφέρον για την άσκηση της εν λόγω προδικαστικής προσφυγής, με την οποία στρέφεται κατά της προσφοράς του ανωτέρω ανταγωνιστή της. Πιο συγκεκριμένα, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται ότι υφίσταται δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη,

σύμφωνα με το άρθρο 360 παρ. 1 του ν. 4412/2016, καθόσον με την προσβαλλόμενη απόφαση μη νομίμως έγινε δεκτή η προσφορά της εταιρείας «....», για την επίμαχη δρομολογιακή γραμμή και αποφασίσθηκε η συνέχιση της συμμετοχής της στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας, διότι τόσο το βασικό πλοίο, όσο και το πλοίο αντικατάστασης που προσφέρει, διαθέτουν μεν πενήντα (50) κλίνες για τους επιβάτες, ως ζητείται στο Παράρτημα IV της διακήρυξης, ωστόσο, από τα υποβληθέντα πιστοποιητικά ασφαλείας των εν λόγω πλοίων δεν προκύπτει, άνευ οιασδήποτε αμφιβολίας, εάν καταλείπεται επαρκής αριθμός κλινών για το πλήρωμα (ή όχι) και διότι δεν ελέγχθηκε ουσιαστικά από την αναθέτουσα αρχή, εάν τα δύο προσφερόμενα πλοία δύνανται να εκτελέσουν νομίμως το επίμαχο δρομολόγιο (άνω από 30 ναυτικά μίλια).

5. Επειδή, σύμφωνα με το άρθρο 362 παρ. 3 του ν. 4412/2016 και του άρθρου 7 του π.δ 39/2017, η ασκηθείσα 1η παρέμβαση κατατέθηκε εμπρόθεσμα (16.12.2022), ήτοι, εννιά (09) ημέρες μετά την κοινοποίηση της 1^{ης}προδικαστικής προσφυγής στις 07.12.2022 στους λοιπούς προσφέροντες, σκοπεί δε στην απόρριψη της υπό ΓΑΚ 1739/06.12.2022 προσφυγής, καθόσον η παρεμβαίνουσα προδήλως ευνοείται από τη διατήρηση της ισχύος της προσβαλλόμενης απόφασης, με την οποία έγινε δεκτή η προσφορά της για την επίμαχη δρομολογιακή γραμμή με α/α 3 και αποφασίστηκε η συμμετοχή της στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας (αξιολόγηση οικονομικών προσφορών). Επειδή, περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 362 παρ. 3 του ν. 4412/2016 και του άρθρου 7 του π.δ 39/2017, η ασκηθείσα 2η παρέμβαση κατατέθηκε εμπρόθεσμα (23.12.2022), ήτοι, επτά (07) ημέρες μετά την κοινοποίηση της 2^{ης}προδικαστικής προσφυγής στις 16.12.2022 στους λοιπούς προσφέροντες, σκοπεί δε στην απόρριψη της υπό ΓΑΚ 1801/16.12.2022 προσφυγής, καθόσον η παρεμβαίνουσα προδήλως ευνοείται από τη διατήρηση της ισχύος της προσβαλλόμενης απόφασης, με την οποία έγινε δεκτή η προσφορά της για τις επίμαχες δρομολογιακές γραμμές 15α και 15β του διαγωνισμού και αποφασίστηκε η συνέχιση της συμμετοχής της στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας (αξιολόγηση οικονομικών προσφορών). Ωστόσο, επειδή, κατά τα αναφερόμενα στη σκέψη 3 της παρούσας απόφασης, η 2^η προδικαστική προσφυγή ασκήθηκε

εκπροθέσμως και ως εκ τούτου, απαραδέκτως, παρέλκει η εξέταση της ασκηθείσας 2^{ης} παρέμβασης.

6. Επειδή, με το με αριθμ. πρωτ.23.12.2022 έγγραφό της, η οικεία αναθέτουσα αρχή απέστειλε απόψεις επί της υπό ΓΑΚ ΕΑΔΗΣΥ 1739/05.12.2022 προσφυγής, το οποίο ελήφθη υπόψη από την Αρχή.

7. Επειδή, με το με αριθμ. πρωτ.28.12.2022 έγγραφό της, η οικεία αναθέτουσα αρχή απέστειλε απόψεις επί της υπό ΓΑΚ ΕΑΔΗΣΥ 1801/16.12.2022 προσφυγής, το οποίο ελήφθη υπόψη από την Αρχή.

8. Επειδή, από την επισκόπηση του συνόλου των στοιχείων της εξεταζόμενης υπόθεσης, προκύπτουν τα εξής: ●1^{ος} λόγος προσφυγής: Μη πλήρωση όρου διακήρυξης για τον νόμιμο αριθμό κλινών για επιβάτες (50). Α) Η προσφεύγουσα παραπέμπει καταρχάς στην υπ' αριθμ. 577/2022 απόφαση του ΣΤΕ, με την οποία κρίθηκε ότι το πλοίο που προσφέρεται για την επίδικη δρομολογιακή γραμμή, θα πρέπει να διαθέτει 50 κλίνες για επιβάτες, προκειμένου να υποστηρίξει ότι, μολονότι η «...» υπέβαλε τα ζητούμενα πιστοποιητικά ασφαλείας, στα οποία βεβαιώνεται ότι τα ως άνω πλοία διαθέτουν 50 κλίνες για επιβάτες, εντούτοις, τα εν λόγω πιστοποιητικά δεν μπορούν νομίμως να βεβαιώσουν τον ως άνω αριθμό κλινών, διότι αν τούτο ισχύει, τότε δεν καταλείπεται επαρκής αριθμός κλινών για το πλήρωμα, με αποτέλεσμα, τα πλοία αυτά να μην μπορούν να εκτελέσουν νομίμως το επίμαχο δρομολόγιο, που υπερβαίνει τα 30 ν. μίλια. Προς τεκμηρίωση δε των ανωτέρω ισχυρισμών της, η προσφεύγουσα υποστηρίζει τα εξής: α) η οργανική σύνθεση πληρώματος επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου που εκτελεί δρομολογιακούς πλόες συνολικής απόστασης μεταξύ λιμένων αφετηρίας και προορισμού ανώτερης των τριάντα (30) μιλίων (όπως ισχύει με το επίδικο δρομολόγιο), καθορίζεται με το π.δ. 177/1974 (Α' 64), όπως τροποποιήθηκε με τα π.δ. 581/77 (Α' 191), 230/84 (Α' 85) και 319/96 (Α' 216), και το άρθρο 29 του ν. 4150/2013 (Α' 102), ενώ τυγχάνουν εφαρμογής και οι οικείες διατάξεις του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το ν.δ. 187/1973 (Α' 261), β) από τις διατάξεις του π.δ 177/1974 (64 Α) «Περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών - μεσογειακών - τουριστικών) πλοίων», προκύπτει ότι ο ελάχιστος συνολικός αριθμός του πληρώματος των προσφερόμενων πλοίων, θα είναι 40 άτομα

για το χειμώνα και 44 άτομα για το θέρος, γ) μολονότι, βάσει της κείμενης νομοθεσίας [βλ. άρθρο 9Α παρ. 1, 2 και 3 του π.δ 259/1981 (ΦΕΚ 72Α/1981) και άρθρο 23α παρ.1 του π.δ 236/1996 (ΦΕΚ 177Α/1996)], τα πλοία που εκτελούν το επίμαχο δρομολόγιο, θα πρέπει να διαθέτουν 13 μονόκλινες κλίνες για τους αξιωματικούς, το βασικό πλοίο «...» που προσφέρει η καθής η προσφυγή, διαθέτει για το πλήρωμα συνολικά 9 μονόκλινες, 8 δίκλινες, 1 τρίκλινη και 1 τετράκλινη και επομένως, μπορεί να ενδiaiτήσει συνολικά 32 άτομα, αν και το πλήρωμα θα πρέπει, κατά τον νόμο, να είναι 40 άτομα (το χειμώνα) και 44 (για το θέρος). δ) πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων για τον αριθμό πληρώματος που προβλέπονται στις ως άνω διατάξεις, ο αριθμός αυτός δύναται να αυξηθεί, ανάλογα με το εάν παρασκευάζεται (ή όχι) τροφή επί του πλοίου και ανάλογα με το εάν θα λειτουργήσει (ή όχι) η τραπεζαρία και τα κυλικεία του πλοίου.

Τέλος, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η οικεία αναθέτουσα αρχή όφειλε να είχε ελέγξει, όχι μόνο εάν τα προσκομισθέντα πιστοποιητικά ασφαλείας είναι ισχυρά και νόμιμα, αλλά και εάν καλύπτουν τις ανάγκες νόμιμης συμμετοχής στον συγκεκριμένο διαγωνισμό. Και τούτο, διότι θεωρητικά ένα πιστοποιητικό μπορεί να είναι νόμιμο και ισχυρό ως προς συγκεκριμένο δρομολόγιο (πχ μικρό δρομολόγιο στον ...), σε σχέση με τον αριθμό κλινών επιβατών/πληρώματος, ωστόσο, για έτερη δρομολογιακή γραμμή, αποστάσεως άνω των 30 ναυτικών μιλίων, όπως είναι η επίδικη, θα πρέπει η ναυτική εταιρεία να έχει εκδώσει διαφορετικό πιστοποιητικό ασφαλείας με έτερα (ελάχιστα εκ του νόμου) δεδομένα ως προς τον αριθμό κλινών.

Β) Στο Παράρτημα IV «Πίνακας Δρομολογιακών Γραμμών» (βλ. πεδίο: («Α. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ. Β. ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΚΑΤ' ΕΛΑΧΙΣΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ», σελ. 42 της διακήρυξης), όπου καθορίζονται τα χαρακτηριστικά των πλοίων που μπορούν να προσφερθούν για την εκτέλεση της επίμαχης δρομολογιακής γραμμής, προβλέπεται ότι θα πρέπει να προσφερθεί ένα Ε/Γ-Ο/Γ που θα έχει κατ' ελάχιστον: i) μεταφορική ικανότητα επιβατών τουλάχιστον 300 (χειμώνα), 450 (θέρους), ii) επιφάνεια για φόρτωση παντός τύπου οχημάτων τουλάχιστον 600 τ.μ. εκ των οποίων 400 τ.μ. για φόρτωση Φ/Γ οχημάτων, iii) ολικό μήκος 100μ., iv) να διαθέτει 50 κλίνες. Περαιτέρω, στη σελ. 62 της διακήρυξης (βλ. Παράρτημα VI, άρθρο I,

σημείο α` «υποχρεώσεις αναδόχου»), ορίζεται ότι ο ανάδοχος, καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της σύμβασης, υποχρεούται να έχει σε ισχύ τα πιστοποιητικά ασφαλείας των πλοίων. Από την επισκόπηση των υποβληθέντων πιστοποιητικών ασφαλείας, προκύπτουν τα εξής: α) Σύμφωνα με το πιστοποιητικό ασφαλείας του βασικού πλοίου «....», που υπέβαλε η καθής η προσφυγή κατά τη συμμετοχή της στον εν λόγω διαγωνισμό (βλ. Προσάρτημα, κεφάλαιο I: «Περιορισμοί ή Πρόσθετες απαιτήσεις»), αναφέρεται ότι το συγκεκριμένο πλοίο διαθέτει (τόσο για το χειμώνα, όσο και για το καλοκαίρι) 50 κλίνες για επιβάτες, ενώ περαιτέρω, επισημαίνεται ρητά (βλ. κεφάλαιο II: «Εντολές- Οδηγίες», παράγραφος 6), ότι *«το πλοίο φέρει συνολικά πενήντα (50) κλίνες για χρήση από επιβάτες που είναι συμμορφωμένες με τις απαιτήσεις του π.δ. 44/11 όπως αυτό ισχύει.»*. Μάλιστα, τα ανωτέρω αναφερόμενα περί δυναμικότητας 50 κλινών για επιβάτες, επαναλαμβάνονται και στο νέο (επικαιροποιημένο) πιστοποιητικό ασφαλείας του ως άνω πλοίου, που εκδόθηκε στις 04.11.2022 (ισχύος μέχρι 05.10.2023). Επίσης, σύμφωνα με το με αρ. πρωτ. .../02.022022 έγγραφο του ... (...), το πλοίο «...» διαθέτει για την εξυπηρέτηση των επιβατών πενήντα (50) κλίνες, ενώ για την εξυπηρέτηση των αξιωματικών και του πληρώματος διαθέτει σαράντα τέσσερις (44) κλίνες. β) Στο πιστοποιητικό ασφαλείας του προσφερόμενου πλοίου αντικατάστασης «....», που προσκομίστηκε από την καθής η προσφυγή, κατά την συμμετοχή της στον υπόψη διαγωνισμό και ειδικότερα στο Προσάρτημα αυτού (Annex to Safety Certificate), αναφέρεται (βλ. κεφάλαιο I: «Περιορισμοί ή Πρόσθετες απαιτήσεις»), ότι το συγκεκριμένο πλοίο διαθέτει (τόσο για τον χειμώνα, όσο και για το καλοκαίρι) 50 κλίνες επιβατών. Μάλιστα, τα ως άνω αναφερόμενα περί δυναμικότητας 50 κλινών για επιβάτες, επαναλαμβάνονται και στο νέο (επικαιροποιημένο) πιστοποιητικό ασφαλείας του ως άνω πλοίου, που εκδόθηκε στις 31.10.2022 (ισχύος μέχρι 30.09.2023). Επιπλέον, στην υπ' αριθμ. 2022/ΧΗ/62/04.02.2022 βεβαίωση του νηογνώμονα με την επωνυμία «....» (αναγνωρισμένου οργανισμού από το ελληνικό κράτος για να διενεργεί πιστοποιήσεις και συναφείς υπηρεσίες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού και την εθνική νομοθεσία), που έχει εκδώσει και το πιστοποιητικό ασφαλείας του εν λόγω πλοίου, βεβαιώνεται ότι ο αριθμός των κλινών για

τους επιβάτες είναι 50 και ότι ο αριθμός των κλινών για το πλήρωμα είναι, επίσης, 50.

Από τα ανωτέρω αναφερόμενα δεν καταλείπεται καμία απολύτως αμφιβολία για το ότι το πλοίο «...» (βασικό πλοίο), διαθέτει συνολικά 94 κλίνες, εκ των οποίων οι 50 προορίζονται αποκλειστικά για τους επιβάτες και οι υπόλοιπες 44 για το πλήρωμα και ότι το πλοίο «...» (πλοίο αντικατάστασης), διαθέτει συνολικά 100 κλίνες, εκ των οποίων οι 50 προορίζονται αποκλειστικά για τους επιβάτες και οι υπόλοιπες 50, για το πλήρωμα, απορριπτομένων ως αναπόδεικτων και συνεπώς, ως απαράδεκτων των σχετικών ισχυρισμών του προσφεύγοντος. Θα πρέπει, επίσης, να σημειωθεί ότι στην υπ' αριθμ. 577/2022 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας (στην οποία παραπέμπει και η προσφεύγουσα), διευκρινίσθηκε ότι ο ελάχιστος αριθμός κλινών στις οποίες αναφέρεται ο επίδικος όρος της διακήρυξης αφορά μόνον στους επιβάτες (και όχι και στο πλήρωμα του πλοίου) και περαιτέρω, ότι ο αριθμός των κλινών των επιβατών κάθε πλοίου προκύπτει, με βεβαιότητα, από το πιστοποιητικό ασφαλείας του πλοίου, εκδοχή, άλλωστε, η οποία συνάδει με την ανάγκη ύπαρξης βέβαιου και σταθερού κριτηρίου ως προς τον αριθμό αυτόν (βλ. σκέψη 9 της ανωτέρω απόφασης). Μάλιστα, η ανωτέρω κρίση του Δικαστηρίου, τελεί σε συμφωνία με τις ρητές διατάξεις της επίμαχης διακήρυξης, στην οποία αναφέρεται ότι ο αριθμός των κλινών κάθε πλοίου προκύπτει από ένα και μόνο έγγραφο, ήτοι, από το πιστοποιητικό ασφαλείας ή από το πρωτόκολλο γενικής επιθεώρησης του πλοίου, στο οποίο και αναγράφεται ο αριθμός αυτός (κλινών επιβατών). Πιο συγκεκριμένα: α) Στο κεφάλαιο «Β. ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ» του Παραρτήματος Ι (βλ. παρ. 5 β, σελ. 13 της διακήρυξης), ορίζεται ότι: «...Πιστοποιητικό Ασφαλείας ή Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (σε απλό ευανάγνωστο φωτοαντίγραφο) σε ισχύ κατά την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού από το οποίο να προκύπτει η μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες (χειμώνα - θέρους) του προσφερόμενου/ων πλοίου/ων...». β) Στο κεφάλαιο «V. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ» του Παραρτήματος Ι (βλ. παρ. 18, σελ. 20 της διακήρυξης), ορίζεται ότι: «Στον πίνακα περιλαμβάνονται και οι βαθμολογίες των προσόντων των πλοίων, τα οποία καθορίζονται με τη χρήση του παρακάτω υπολογισμού: Πολλαπλασιάζονται: (...) γ) Ο αριθμός κλινών επιβατών, ανεξαρτήτως θέσεως, επί συντελεστή 0,04». γ) Στο κεφάλαιο «V.

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ» του Παραρτήματος Ι (βλ. παρ. 18, σελ. 21 της διακήρυξης), ορίζεται ότι: «Τα παραπάνω στοιχεία καθορισμού προσόντων λαμβάνονται από τα ισχύοντα πιστοποιητικά των πλοίων (για όσα εξ αυτών των στοιχείων περιέχονται στα πιστοποιητικά...». Επισημαίνεται, επίσης, ότι με την υπ' αριθμ. 633/2022 απόφαση της Αρχής, κρίθηκε ότι αμφότερα τα πλοία της παρεμβαίνουσας, ήτοι, το πλοίο «...» και το πλοίο «...», διαθέτουν τον απαιτούμενο αριθμό κλινών (50) αποκλειστικά για τους επιβάτες οι οποίες (κλίνες) δεν διαμοιράζονται με αυτές του πληρώματος (βλ. σκέψη 9 της ως άνω απόφασης).

Τέλος, οι ισχυρισμοί της προσφεύγουσας, κατά τους οποίους τα επίμαχα πιστοποιητικά ασφαλείας δήθεν δεν ισχύουν ως προς το συγκεκριμένο δρομολόγιο, αν και είναι νόμιμα και ως εκ τούτου, η αναθέτουσα αρχή θα έπρεπε να είχε προβεί σε περαιτέρω ελέγχους, πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι καθόσον η παρεμβαίνουσα εκτελεί τα δρομολόγια της ίδιας γραμμής (...) για χρονικό διάστημα 14 ετών, όπως και πλήθος άλλων δρομολογίων (π.χ. τις δρομολογιακές γραμμές ..., οι οποίες μάλιστα συνιστούν τις δρομολογιακές γραμμές 15α και 15β του επίδικου διαγωνισμού και για τις οποίες προκρίθηκε η συμμετοχή της στο επόμενο στάδιο), τα δε πλοία της υποβάλλονται σε τακτικούς ελέγχους από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ..., ως προς την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας και των σχετικών κανόνων ασφαλείας. Επομένως, οι ως άνω ισχυρισμοί της προσφεύγουσας θα πρέπει να απορριφθούν ως αόριστοι, αναπόδεικτοι και συνεπώς, ως απαράδεκτοι, αφού ως βασίμως υποστηρίζει η παρεμβαίνουσα «... με τις προβαλλόμενες αιτιάσεις προσάπτονται στην πραγματικότητα (υποτιθέμενες) πλημμέλειες της διαδικασίας έκδοσης εγγράφων που προσκομίστηκαν στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας (ήτοι των πιστοποιητικών ασφαλείας) και τα οποία περιβάλλονται με το τεκμήριο νομιμότητας. Για τη διαπίστωση ωστόσο των υποτιθέμενων πλημμελειών (quod non), θα απαιτείτο παρεμπόππων έλεγχος του, το κύρος όμως των πιστοποιητικών αυτών και η τήρηση των προϋποθέσεων έκδοσής τους δεν μπορεί να αμφισβητηθεί στο πλαίσιο της επίδικης διαγωνιστικής διαδικασίας και εκφεύγει των αρμοδιοτήτων της ΕΑΔΗΣΥ [ad hoc ΣτΕ 896/2022, σκ. 9-10 ... ΣτΕ 75/2021, σκ. 12 ΤΝΠ-ΝΟΜΟΣ, ΑΕΠΠ 1790/2021, σκ. 3]...».

Με βάση τα προαναφερόμενα και δοθέντος ότι αμφότερα τα πλοία υπό πλοιοκτησία της καθής η προσφυγή διαθέτουν πενήντα (50) κλίνες αποκλειστικά για επιβάτες, όπως ακριβώς ζητείται στη διακήρυξη σε σχέση με την επίμαχη δρομολογιακή γραμμή με α/α 3, ενώ οι επιπλέον κλίνες που διαθέτουν τα πλοία προορίζονται αποκλειστικά για το πλήρωμα (44 επιπλέον κλίνες, για το «...» και 50 επιπλέον κλίνες, για το «....»), ο μοναδικός λόγος της υπό κρίση προσφυγής που αφορά στην προσφορά της εν λόγω εταιρείας θα πρέπει να απορριφθεί.

•Τέλος, σημειώνεται ότι η προσφεύγουσα αναφέρει, ως 2^ο λόγο προσφυγής, την αυθαίρετη μη πρόκρισή της στο επόμενο στάδιο του διαγωνισμού. Πιο συγκεκριμένα, η εταιρεία ισχυρίζεται ότι, αφού η αναθέτουσα αρχή μη νομίμως έκανε αποδεκτή την προσφορά της παρεμβαίνουσας για τον εξεταζόμενο 1^ο λόγο προσφυγής, μη νομίμως αποφάσισε να μην προκρίνει τη δική της συμμετοχή στον επόμενο στάδιο της ένδικης διαδικασίας (αξιολόγηση των οικονομικών προσφορών). Πέραν, όμως, του ότι ο ως άνω λόγος προσφυγής προβάλλεται όλως γενικώς και αορίστως, αφού η προσφεύγουσα δεν αναφέρει ρητά τον όρο της διακήρυξης ή κάποιο άλλο στοιχείο των εγγράφων της σύμβασης, που να καθιστά μη νόμιμη τη μη πρόκρισή της, δέον επισημανθούν τα εξής: Στο Παράρτημα Ι (βλ. Κεφάλαιο «V. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ», παρ. 20, σελ. 21 της διακήρυξης), ορίζεται ότι: «Οι κατατεθειμένες προσφορές, εξετάζονται με την εξής σειρά προτεραιότητας: Πρώτη η Κατηγορία 1, μετά η Κατηγορία 2 και τέλος η Κατηγορία 3. Εφόσον κατά το στάδιο επιλογής της προηγούμενης παραγράφου προκύψουν στην ίδια Κατηγορία πλοίων δύο ή περισσότερες προσφορές, προηγείται η προσφορά στην οποία δηλώνεται πλοίο αντικατάστασης. Επισημαίνεται ότι η αρμόδια Επιτροπή στις γραμμές για τις οποίες έχουν προκριθεί πλέον της μίας αιτήσεως συμμετοχής θα ανοίγει τις οικονομικές προσφορές: α) μόνον των εταιρειών που προηγούνται κατά κατηγορία πλοίου, και εν συνεχεία β) εφόσον προκύψουν στην ίδια Κατηγορία δύο ή περισσότερες προσφορές, μόνον των εταιρειών που διαθέτουν πλοίο αντικατάστασης. Ειδικότερα για την κατηγορία 3, προηγείται και προκρίνεται η προσφορά του νεότερου μεταξύ τους πλοίου και εν συνεχεία, εφόσον έχουν ίδιο έτος κατέλκυσης, προηγείται η προσφορά με πλοίο αντικατάστασης. Σε

περίπτωση απόρριψής τους θα ανοίγει τις οικονομικές προσφορές του αμέσως επόμενου πλοιοκτήτη. Οι οικονομικές προσφορές που δεν ανοίχθηκαν θα παραμένουν στην αρμόδια Υπηρεσία μέχρι της κατακυρώσεως του διαγωνισμού και της υπογραφής της σχετικής συμβάσεως.».

Στην προκείμενη περίπτωση, τόσο τα πλοία που προσέφερε η παρεμβαίνουσα για την επίδικη δρομολογιακή γραμμή, όσο και τα πλοία που προσέφερε η προσφεύγουσα για την ίδια γραμμή, υπάγονται στην Κατηγορία 3, καθόσον είναι ηλικίας μεγαλύτερης των είκοσι (20) ετών (ως προς τη σχετική διάκριση των τριών κατηγοριών, βλ. Παράρτημα Ι, Κεφάλαιο «V. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ», παρ. 20, σελ. 22-24 της διακήρυξης). Λαμβανομένου, όμως, υπόψη ότι, κατά τα προαναφερόμενα στον 1^ο λόγο προσφυγής, η προσφορά της καθής η προσφυγή όλως νομίμως έγινε δεκτή από την αναθέτουσα αρχή και ότι τα εκ μέρους της προσφερόμενα πλοία (βασικό και πλοίο αντικατάστασης) είναι νεότερα σε ηλικία σε σχέση με τα πλοία της προσφεύγουσας, ορθώς προκρίθηκε η προσφορά της παρεμβαίνουσας και ουχί της προσφεύγουσας, κατ' εφαρμογή του ως άνω όρου της διακήρυξης («...Ειδικότερα για την κατηγορία 3, προηγείται και προκρίνεται η προσφορά του νεότερου μεταξύ τους πλοίου...»). Επομένως, ο σχετικός λόγος προσφυγής θα πρέπει, επίσης, να απορριφθεί.

9. Επειδή, κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, η υπό κρίση^{1η} προδικαστική προσφυγή θα πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμη και αντίστοιχα, θα πρέπει να γίνει δεκτή η ασκηθείσα^{1η} παρέμβαση.

10. Επειδή, κατ' ακολουθίαν των ανωτέρω, η υπό κρίση 2^η προδικαστική προσφυγή θα πρέπει να απορριφθεί, ως απαράδεκτη και για τον λόγο αυτόν παρέλκει η εξέταση της 2^{ης} παρέμβασης.

11. Επειδή, ύστερα από τα αναφερόμενα στις σκέψεις 9 και 10, θα πρέπει να καταπέσουν τα παράβολα που κατέθεσε η προσφεύγουσα για τις ως άνω δύο (2) προσφυγές της (άρθρο 363 παρ. 5 του ν. 4412/2016 και άρθρο 5 παρ. 5 του π.δ 39/2017).

Για τους λόγους αυτούς

Απορρίπτει την 1η προδικαστική προσφυγή.

Απορρίπτει την 2^η προσφυγή, ως απαράδεκτη.

Διατάσσει την κατάπτωση των προσκομισθέντων παραβόλων, συνολικού ποσού τριάντα χιλιάδων ευρώ (30.000,00€) (15.000,00 + 15.000,00).

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στις 09 Ιανουαρίου 2023 και εκδόθηκε στις 30 Ιανουαρίου 2023, στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη.

Ο Πρόεδρος

Η Γραμματέας

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΟΛΗΣ

ΜΑΡΙΑ ΚΑΤΣΑΡΟΥ