

ΠΡΟΣ

Την Οικονομική Επιτροπή της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων

αρ πρωτ.
104980/40725/
23-10-14

Κατατίθεται

1. Στην Οικονομική Επιτροπή της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων ως Προϊσταμένη Αρχή.
2. Στο Τμήμα Συγκοινωνιακών Έργων της Γενικής Δ/σης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Περιβάλλοντος, Υποδομών/ Δ/ση Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας Κεφαλληνίας της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων (Διευθύνουσα Υπηρεσία)

ΕΝΣΤΑΣΗ

Της ανώνυμης τεχνικής εταιρίας με την επωνυμία «**ΑΤΟΜΟΝ Α.Ε.**», που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Ευτυχίδου αρ. 45, όπως εκπροσωπείται νόμιμα.

ΚΑΤΑ

Της υπ' αρ. 94885/26572/09.10.2014 Απόφασης της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, που παραλάβαμε με αποδεικτικό επίδοσης την 09.10.2014.

Ενιστάμεθα κατά του παραπάνω εγγράφου και ειδικότερα κατά της κήρυξης της εταιρείας μας ως εκπτώτου, για όσους επιφυλασσόμαστε και τους ακόλουθους ορθούς, βάσιμους και νόμιμους λόγους:

A. Ιστορικό - Θέσεις Αναδόχου:

1. Την 26.09.2010 δημοπρατήθηκε το έργο «Λιμάνι Πισαετού Ιθάκης». Η εταιρεία μας, όπως και όλοι οι διαγωνιζόμενοι, έλαβε μέρος στο διαγωνισμό για την ανάδειξη μειοδότη, δηλαδή συνέταξε οικονομική προσφορά, με βάση τα δημοπρασιακά τεύχη και σχέδια.

2. Είναι γνωστό και εύκολα αποδεικνυόμενο ότι στα παραπάνω στοιχεία (τεύχη και σχέδια) δεν υπήρξε συγκεκριμένη και εμπειριστατωμένη αναφορά σχετικά με την ύπαρξη τεσσάρων υποθαλάσσιων καλωδίων της Δ.Ε.Η. εγγύς του χώρου εκτέλεσης των λιμενικών εργασιών.

Υπό την έννοια της συγκεκριμένης και εμπειριστατωμένης αναφοράς νοούνται τα εξής αυτονόητα:

α. Ο αριθμός καλωδίων.

β. Η οριζοντιογραφική διάταξη αυτών.

γ. Οι συντεταγμένες κορυφών όδευσης καλωδίων.

δ. Τα βυθομετρικά στοιχεία των καλωδίων.

ε. Αποστάσεις καλωδίων από τους χώρους εκτέλεσης εργασιών.

στ. Περιγραφή των καλωδίων και προπάντων αναφορά στο αθωράκιστο αυτών.

ζ. Δεσμεύσεις όσον αφορά στην αγκυροβόληση του πλωτού συγκροτήματος (π.χ. αναφορά και υπογράμμιση της ελάχιστης απόστασης καλωδίου – άγκυρας Π/Γ.)

η. Τιμολόγηση εργασιών σχετικών με την ειδική αγκυροβόληση των πλωτών συγκροτημάτων.

Αυτή η αναφορά όμως, κυριολεκτικά με τέσσερις μόνο λέξεις (ΠΟΡΕΙΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΥ ΚΑΛΩΔΙΟΥ Δ.Ε.Η.), σε ένα σχέδιο μη σχετικό με λιμενικές εργασίες, (Γενική Οριζοντιογραφία Οδοποιίας, συνημμένο στην παρούσα), χωρίς κανένα άλλο στοιχείο, δεν διαφέρει σε τίποτα, (και να μην υπήρχε, το ίδιο θα ήταν), από τη γενική γνώση όλων μας ότι η Ιθάκη, (ως νησί), ηλεκτροδοτείται από τη γειτονική Κεφαλονιά με υποβρύχια καλώδια. Επομένως, η παραπάνω δια λέξεων αναφορά δεν μπορεί από μόνη της να οδηγήσει τον διαγωνιζόμενο, κατά τη σύνταξη της οικονομικής του προσφοράς, να κοστολογήσει και να συμπεριλάβει εργασίες εκτός Τιμολογίου, (π.χ. σύστημα ναυδέτων, μείωση παραγωγικότητας κλπ), οι οποίες δεν ήταν ρητά κατονομαζόμενες, ώστε να είναι κοινή υποχρέωση όλων των διαγωνιζόμενων και επομένως ο ανταγωνισμός να λάβει χώρα επί ίσοις όροις.

Αναπότρεπτο αποτέλεσμα αυτής της παράλειψης της Υπηρεσίας ήταν να φθάσει η Εργολαβία στο σημείο 0 (ημέρα διαγωνισμού) με «**κεκρυμμένο ελάττωμα**». Και φυσικά θύμα αυτού του ελαττώματος θα ήταν ο οιοσδήποτε Ανάδοχος, στην υπό κρίση περίπτωση η Εταιρεία μας.

3. Αλλά και κατά την υπογραφή της Σύμβασης, μολονότι η οικονομική προσφορά είχε πλέον δοθεί με τις ανάλογες δεσμεύσεις, ουδέν ελέχθη ή δόθηκε από πλευράς Υπηρεσίας, πέραν των όσων είχαν δοθεί και λεχθεί προδημοπρασιακά.

Προφανώς τίθεται σοβαρό θέμα, εάν και κατά πόσον η Υπηρεσία αγνοούσε τα δεδομένα των καλωδίων και τον Γενικό Κανονισμό Λιμένος Ιθάκης, (δηλαδή τα 500 μέτρα ελάχιστης απόστασης καλωδίων – άγκυρας), ή τα γνώριζε και σιωπούσε, αφήνοντας τον Εργολάβο να εργάζεται στην τύχη του. Και στις δύο περιπτώσεις, οι ευθύνες της Υπηρεσίας είναι βέβαια πολύ μεγάλες.

4. Η Εταιρεία μας στις 07.09.2011, λίγες μέρες μετά την υπογραφή της Σύμβασης, (έγγραφο υπ' αρ. 43397/12917, συνημμένο στην παρούσα), ενημέρωσε την Υπηρεσία και τη Δ.Ε.Η. Ιθάκης για την ύπαρξη καλωδίου Δ.Ε.Η. πλησίον του χώρου του Έργου, κάτι δηλαδή που δημιουργούσε πρόβλημα για την αγκυροβόληση του Πλωτού Γερανού. Η ενημέρωση έγινε κατά τρόπο αντίστοιχο της ενημέρωσης, που λαμβάνει χώρα στα δημόσια έργα στις περιπτώσεις, που στοιχεία των Ο.Κ.Ω. εμποδίζουν την εκτέλεση εργασιών και απαιτούν μετατόπιση ή αλλαγή όδευσης. Γίνεται χρήση του επιθετικού προσδιορισμού «αντίστοιχο», καθόσον ναι μεν το υποβρύχιο καλώδιο της Δ.Ε.Η. είναι υπό την ευρεία έννοια αντικείμενο ενός Ο.Κ.Ω., πλην όμως ουδεμία σχέση έχει με τα συνήθη δίκτυα ξηράς της Δ.Ε.Η., του Ο.Τ.Ε. και των ΔΕΥΑ, που η μετακίνησή τους είναι απλή και εύκολη εργασία.

5. Από την ημέρα εκείνη (07.09.2011) και μετά, ξεκίνησε μια πυκνή αλληλογραφία του Αναδόχου με την Υπηρεσία και τον ΔΕΔΔΗΕ, με αποκορύφωμα την υπ' αρ. 27233/8089/21.06.2013 Απόφαση της Προϊσταμένης Αρχής απόρριψης της ένστασης του Αναδόχου [συνημμένης (της ένστασης) στην παρούσα] κατά της σύνταξης του 1^{ου} ΑΠΕ από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία και της άρνησής της να συμπεριλάβει σ' αυτόν τις αναγκαίες δαπάνες για την επίλυση του θέματος των καλωδίων.

Συμπέρασμα: Η Εταιρεία μας εργάστηκε το πρώτο διάστημα, αναλαμβάνοντας τον νομικό και οικονομικό κίνδυνο της ελεύθερης αγκυροβόλησης του πλωτού συγκροτήματος εντός της ζώνης των 500μ., η δε Υπηρεσία απέφευγε, υπεξέφευγε, με λίγα λόγια ανέβαλλε την επίλυση του προβλήματος, αποφεύγοντας συστηματικά να ενσκήψει σε αυτό, ακόμα και όταν την ενημερώσαμε, ότι, βάσει του τοπογραφικού της Δ.Ε.Η., οι αποστάσεις των 4, πλέον, καλωδίων από μέρος του χώρου εκτέλεσης λιμενικών εργασιών, ήταν επικίνδυνα μικρές.

6. Στις 14.11.2013 ο Ανάδοχος με το υπ' αριθμ. 19625/14.11.2013 έγγραφο, (συνημμένο στην παρούσα) έθεσε ουσιαστικά την Υπηρεσία προ των ευθυνών της, σε ό,τι αφορούσε τον κίνδυνο από τη γειτνίαση των καλωδίων της Δ.Ε.Η. και ζήτησε άμεση επίλυση του προβλήματος, προκειμένου να συνεχιστούν οι λιμενικές εργασίες με απόλυτη ασφάλεια.

Η Υπηρεσία τελικά έπραξε αυτό, που έπρεπε να είχε κάνει πριν από τη δημοπρασία, υπέδειξε δηλαδή, (υιοθετώντας παλαιά πρόταση του ΔΕΔΔΗΕ), τη χρήση συστήματος ναυδέτων, ώστε να εκλείψει ο κίνδυνος τραυματισμού των καλωδίων από μια ελεύθερη αγκυροβόληση.

7. Η Εταιρεία μας, συμμορφούμενη και, χωρίς γραπτή εντολή, χωρίς καμία έγγραφη διαβεβαίωση από πλευράς Υπηρεσίας για την κάλυψη της αμοιβής της Μελέτης συστήματος ναυδέτων, προχώρησε στη σύνταξη Προμελέτης της προαναφερθείσας λύσης, η οποία θεωρήθηκε (ουσιαστικά εγκρίθηκε) από την Υπηρεσία, καθώς και από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (πρώην ΥΕΝ), στο οποίο κοινοποιήθηκε με το υπ' αρ. 2539/12.12.2013 έγγραφο του Αναδόχου (συνημμένο στην παρούσα).

Εν συνεχεία ξεκίνησε από την Εταιρεία μας η διαδικασία ενημέρωσης και αδειοδότησης από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

8. Τον Απρίλιο του 2014 η Υπηρεσία, χωρίς να έχει δώσει ακόμα εντολή εκπόνησης Μελέτης Εφαρμογής του συστήματος των δύο ναυδέτων, απαίτησε από την εταιρεία μας αναλυτικό προϋπολογισμό εργασιών (προκοστολόγιο) βάσει Προμελέτης. Το προκοστολόγιο δόθηκε στην Υπηρεσία, αλλά κρίθηκε «ασύμφορο», με αποτέλεσμα να παραμείνει ανενεργή η Προμελέτη των δύο ναυδέτων. Αντ' αυτού, δόθηκε εντολή στον Μελετητή του Έργου να εκπονήσει νέα Μελέτη με ένα ναύδετο, η οποία και μας παραδόθηκε από την Υπηρεσία με το υπ' αρ. 50202/14293/02.06.2014 έγγραφο, που μας κοινοποιήθηκε την 06.06.2014, για υλοποίηση.

9. Κατά της νέας αυτής Μελέτης υποβάλαμε την από 19.06.2014 ένσταση, (συνημμένη στην παρούσα), με βάσιμη επιχειρηματολογία, ότι η μελέτη αυτή είναι απιστοποιήτη, δεν είναι άρτια, δεν συνοδεύεται από σχέδια υλοποίησης και το πιο σημαντικό: είναι ανασφαλής για το προσωπικό και ειδικότερα τους χειριστές, τους δύτες και τον μηχανικό εξοπλισμό. Η ένσταση απορρίφθηκε από την Προϊσταμένη Αρχή με την υπ' αριθμ. 74199/21135 (60958/17409)/25.07.2014 Απόφαση «καθ' ολοκληρίαν», όπως συστηματικά συμβαίνει επί μία τριετία με όλα τα αιτήματα που, υποβάλλουμε, και στη συνέχεια υποβλήθηκε από την εταιρεία μας η από 23.10.2014 αίτηση θεραπείας, η οποία είναι σε διαδικασία εκδίκασης.

Και βέβαια η κήρυξή μας εκπτώτων δημιουργεί ένα τεράστιο ζήτημα, με δεδομένη αυτή τη σοβαρότατη εκκρεμότητα: τί θα συμβεί, αν η έκβαση της υπάρχουσας εκκρεμούς αντιδικίας μεταξύ της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και της εταιρείας μας, ως προς τον απαιτούμενο αριθμό ναυδέτων, είναι θετική για την εταιρεία μας, κριθεί, δηλαδή, αρμοδίως ότι η μελέτη, που μας καλεί η Υπηρεσία να εκτελέσουμε,

δεν είναι ασφαλής; Είναι προφανές ότι σε μία τέτοια, εξαιρετικά πιθανή περίπτωση, η Απόφαση περί έκπτωσής μας θα είναι απόλυτα και αθεράπευτα άκυρη από αυτό και μόνον το λόγο.

10. Την 30.07.2014 η Διευθύνουσα Υπηρεσία μας απέστειλε με το υπ' αρ. οικ.76424/21697 έγγραφό της την 1^η Ειδική Πρόσκληση εκτέλεσης σημειωμένων εργασιών με προθεσμία εκτέλεσής τους τριάντα (30) ημέρες. Καλούμασταν δηλαδή να εκτελέσουμε τις εργασίες αυτές κατά το μήνα Αύγουστο, κατά τον οποίο είναι πάγκοινα γνωστό ότι ολόκληρη η Ελλάδα νεκρώνει, λόγω των καλοκαιρινών διακοπών. Η εταιρεία μας εκτέλεσε όσες εργασίες ήταν δυνατόν να εκτελέσει, και την 02.09.2014 με το υπ' αριθμ. 24389 έγγραφο, ζήτησε παράταση μέχρι 20.09.2014, λόγω της ιδιαιτερότητας του μηνός Αυγούστου στην Ελλάδα.

11. Την 10.09.2014 η Διευθύνουσα Υπηρεσία μας απέστειλε, με το υπ' αριθμ. 86630/24389 έγγραφο, την 2^η Ειδική Πρόσκληση με προθεσμία εκτέλεσης των εναπομεινασών εργασιών την 28.09.2014. Η εταιρεία μας εκτέλεσε, όσες εργασίες ήταν δυνατόν να εκτελέσει και ζήτησε, όπως και στην περίπτωση της Ειδικής Πρόσκλησης του Ιουλίου, την πάση θυσία ανάκληση της Απόφασης Εφαρμογής της Μελέτης του ενός (1) ναυδέτου και της χορήγησης νέας εντολής εφαρμογής του συστήματος των δύο (2) ναυδέτων, ως της ΜΟΝΗΣ λύσης, που εξασφαλίζει την απόλυτη ασφάλεια κατοίκων Ιθάκης, εργαζομένων, εργασιών και μηχανικού εξοπλισμού.

12. Η Διευθύνουσα Υπηρεσία δεν ανταποκρίθηκε σ' αυτήν την έκκληση, παρά πάσα τεχνική και νομική λογική, και την 09.10.2014 μας κοινοποίησε την Απόφαση Έκπτωσης.

B. Αναφορικά με τη «μη συμμόρφωση» της εταιρείας μας στην εντολή εκτέλεσης των επτά (7) εργασιών, που αναφέρονται στην Ειδική Πρόσκληση

1. Με τη 2^η Ειδική Πρόσκληση η Διευθύνουσα Υπηρεσία μας κάλεσε να εκτελέσουμε μέχρι τις 28.09.2014 τις ακόλουθες εργασίες:

- Επαναλειτουργία του εργοταξίου.
- Επανεγκατάσταση του εξοπλισμού σας στον τόπο του έργου.
- Αποκατάσταση συνθηκών ασφαλείας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση και στο ΣΑΥ.
- Τακτοποίηση του χερσαίου χώρου του έργου.
- Διερεύνηση και υποθαλάσσια βιντεοσκόπηση της κατάστασης του πυθμένα και λήψη βυθομετρικών στοιχείων.
- Διερεύνηση πορείας καλωδίου ΔΕΔΔΗΕ με συνεργείο δυτών και σήμανση αυτού με πλωτήρες.

- Εφαρμογή της προταθείσας από την Υπηρεσία λύσης προσωρινού ναυδέτου, η οποία περιελήφθη και στον 2° ΑΠΕ και 2° ΠΚΤΜΝΕ, που έχουν εγκριθεί με την υπ' αριθμ. 73918/21067/29-7-2014 Απόφαση της Προϊσταμένης Αρχής.

2. Στην Απόφαση Έκπτωσης ή Διευθύνουσα Υπηρεσία ισχυρίστηκε ότι τάχα δεν είχαμε εκτελέσει τις παραπάνω εργασίες, με μόνη εξαίρεση την εργασία περίφραξης, την οποία μάλιστα, πάντοτε κατά τους ισχυρισμούς της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, εκτελέσαμε κατά τρόπο μη σύμφωνο προς τις συμβατικές μας υποχρεώσεις.

3. Οι ισχυρισμοί όμως αυτοί της Διευθύνουσας Υπηρεσίας δεν συνάδουν με την πραγματικότητα. Πιο συγκεκριμένα:

3.1 Είναι αβάσιμο και ανακριβές ότι εκτελέστηκε μόνο η εργασία περίφραξης, (κι αυτή πλημμελώς), και ουδεμία άλλη. Αντιθέτως:

α. Το Εργοτάξιο επαναλειτούργησε μέσα στο χρόνο των δύο Ειδικών Προσκλήσεων, όχι όμως όλες τις μέρες, καθόσον δεν απαιτείτο χρονικό διάστημα δύο μηνών για την εκτέλεση των εργασιών, που μπορούσαν να εκτελεσθούν. Απαιτείτο να μην είναι ο Αύγουστος ο ένας από τους δύο μήνες. Τον υπόλοιπο χρόνο, και μέχρι σήμερα, το εργοτάξιο είναι μεν σε ετοιμότητα, δεν εργάζεται όμως, αφού δεν έχει αντικείμενο, δοθέντος ότι ο Π/Γ δεν έχει ακόμη εισκομιστεί στο έργο, για τους λόγους, που θα εκθέσουμε αναλυτικά στο οικείο μέρος της παρούσας μας.

β. Ο εξοπλισμός, πλην του πλωτού συγκροτήματος, δεν είχε ούτε έχει απομακρυνθεί από το Εργοτάξιο. Μηχανήματα, γραφεία, εργαλεία, καλούπια κλπ παραμένουν εκεί. Λείπει το κομβικό εργαλείο, που είναι το πλωτό συγκρότημα. Όπως όμως έχουμε ήδη εκθέσει στην Υπηρεσία, της εισκόμισης του πλωτού συγκροτήματος πρέπει να προηγηθεί η κατασκευή των ναυδέτων και των ογκολίθων-ερμάτων, που ο χρόνος κατασκευής-ωρίμανσης-πόντισής τους είναι περίπου 3 έως 4 εβδομάδες. Αν δεν έχει πληρωθεί αυτή η προϋπόθεση, η εισκόμιση του πλωτού συγκροτήματος δεν έχει καμία έννοια, αφού μέχρι την κατασκευή των ναυδέτων και των ογκολίθων-ερμάτων, ο πλωτός γερανός θα ήταν υποχρεωμένος να αγκυροβολήσει ελεύθερα, κάτι δηλαδή, που απαγορεύεται από τον ΓΕΝΙΚΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΙΘΑΚΗΣ. Επομένως, ο πλωτός γερανός δεν μπορεί ακόμη να εισκομισθεί. Επιπλέον, όπως άριστα γνωρίζει η Διευθύνουσα Υπηρεσία, αλλά κατά την προσφιλή της τακτική επιλέγει να αγνοεί: η κατασκευή των ναυδέτων και των ογκολίθων-ερμάτων προϋποθέτει ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ τη λήψη όλων των απαιτούμενων κατά νόμο σχετικών αδειών των αρμοδίων Υπηρεσιών, τις οποίες έχουμε μεν ζητήσει, αλλά δεν έχουμε λάβει ακόμη.

Στο ζήτημα όμως αυτό αναφερόμαστε αναλυτικά πιο κάτω (Παρ. Γ11.1).

γ. Οι συνθήκες ασφαλείας στο Έργο είναι δεδομένες και στο διάστημα των δύο μηνών Αυγούστου – Σεπτεμβρίου έγιναν όσες μικροσυμπληρώσεις απαιτούνταν. Η εγκατάσταση περιμετρικά του εργοταξίου πλαστικού πλέγματος έχει προορισμό, ως γνωστό, την οριοθέτηση του χώρου για την απαγόρευση εισόδου των περιέργων και των μη εχόντων αρμοδιότητα στο Έργο. Σημειώνεται εδώ ότι το πλαστικό πλέγμα χρησιμοποιείται για πολύ βαρύτερες σε επικινδυνότητα περιπτώσεις από ό,τι η υπό κρίση (π.χ. χαντάκια, δρόμοι υπό κατασκευή κλπ), ως υλικό περίφραξης – οριοθέτησης. Και το μεταλλικό πλέγμα θα είχε τον ίδιο προορισμό. Υπόψη επίσης ότι στα εκτεταμένα εργοτάξια (αρδευτικών έργων, έργων οδοποιίας, φραγμάτων κλπ) δεν υπάρχουν καν περιφράξεις.

Εάν τεθεί θέμα βιαιάς εισόδου στον Εργοτάξιο διαρρηκτών ή κλεφτών, όλα τα είδη πλέγματος είναι το ίδιο ανίσχυρα να τους εμποδίσουν. Εξάλλου, εκείνος που θα υποστεί ζημία από τυχόν τέτοιου είδους εγκληματικές πράξεις, θα είναι ο Ανάδοχος, δηλαδή η εταιρεία μας, και όχι ο κύριος του Έργου.

δ. Η τακτοποίηση του χερσαίου χώρου πραγματοποιήθηκε και τα (λίγα) άχρηστα υλικά απομακρύνθηκαν. Επισυνάπτονται φωτογραφίες, που αποδεικνύουν τη μεταβολή αυτή, και στις οποίες εμφανίζονται:

- Μέρος του υφιστάμενου μηχανολογικού και εργοταξιακού εξοπλισμού.
- Το (καθαρό) δάπεδο των εργασιών και η απουσία άχρηστων υλικών.
- Τα αδρανή τα οποία μετατοπίστηκαν.
- Η τακτοποίηση του χερσαίου χώρου.

ε. Η νέα (δεύτερη) βιντεοσκόπηση της κατάστασης του πυθμένα, (είχε προηγηθεί εκείνη του Μαΐου 2013), πραγματοποιήθηκε την 21.09.2014, μολοντί δεν χρησίμευε σε τίποτα. Επισυνάπτεται η επιστολή σχετικής ενημέρωσης της Υπηρεσίας, καθώς και το συνοδευτικό δελτίο μεταφοράς του οπτικού υλικού στην Υπηρεσία. Αναφέρουμε ότι στο φάκελο είχε σημειωθεί, ως παραλήπτης, η Επιβλέπουσα Μηχανικός, η οποία και έχει επιβεβαιώσει τηλεφωνικά την παραλαβή. Το ότι δεν χρησίμευσε σε τίποτα, ούτε και η Υπηρεσία είχε κανένα ενδιαφέρον να δει το οπτικό υλικό, αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι η δεύτερη βιντεοσκόπηση αναφέρεται από την Υπηρεσία στο έγγραφο της έκπτωσης, ως μη γενόμενη εργασία, ενώ της είχε παραδοθεί το ζητηθέν βίντεο την 23.09.2014, δέκα έξι δηλαδή ολόκληρες ημέρες πριν από την Απόφαση της έκπτωσης! Είναι και αυτό μία πρόσθετη απόδειξη της έκδηλης κακοπιστίας αντιμετώπισής μας από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία.

στ. Ο εντοπισμός της πορείας των καλωδίων της Δ.Ε.Η., που βρίσκονται θαμμένα στην άμμο του πυθμένα, είναι ιδιαίτερα σύνθετη, δαπανηρή και χρονοβόρα υποθαλάσσια εργασία εκτελούμενη από συνεργεία δυτών υποστηριζόμενα από πλωτά μέσα. Το αυτό ισχύει και για την σήμανση των καλωδίων (μετά τον εντοπισμό τους), με πλωτήρες, για τους οποίους και απαιτείται, λόγω της ναυσιπλοΐας στον δίαυλο Ιθάκης Κεφαλονιάς, άδεια του Λιμεναρχείου, μετά μάλιστα από έκδοση Προαναγγελίας.

Οι εργασίες αυτές δεν είναι συμβατικές, για δε την εκτέλεσή τους απαραίτητη προϋπόθεση, σύμφωνα με το νόμο, είναι να έχει συνταχθεί Π.Κ.Ν.Τ.Μ. Άρα δεν εντάσσεται στις συμβατικές υποχρεώσεις του Αναδόχου, η δε εκτέλεσή τους με απλή εντολή της Υπηρεσίας μέσα σε Ειδική Πρόσκληση δεν έχει νομική βάση (βλ. σχετικά ΣτΕ 5827/1995, ΔτΔ, σελ.1431). Το αντίθετο αναφέρεται και προβάλλεται καταχρηστικά από την Υπηρεσία, (δηλαδή η μη εκτέλεσή τους), μολονότι η ίδια είναι γνώστης των διαδικασιών και ενεργειών, που προσ απαιτούνται πριν από την έναρξή τους. Την ευθύνη και επιμέλεια των τελευταίων επίσης την είχε και έχει αυτή, πλην όμως για την υλοποίησή τους ουδέν έχει πράξει.

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι οι προτάσεις του ΔΕΔΔΗΕ δεν αποτελούν συμβατική υποχρέωση για τον Ανάδοχο, ο οποίος έχει υπογράψει σύμβαση με τον κύριο του Έργου και μόνο.

3.2 Όπως αποδεικνύεται από τα παραπάνω, η μόνη (και σημαντική) εργασία, που δεν έχει εκτελεστεί, είναι εκείνη της κατασκευής ναυδέτου. Όλα τα άλλα: εισκόμιση πλωτού συγκροτήματος, επισκευή αύλακα, πόντιση κατασκευασμένου ναυδέτου και των παρελκόμενων του, πόντιση Κ.Τ.Ο. κλπ έπονται, είναι συνάρτηση της ολοκλήρωσης της κατασκευής του ναυδέτου, δεν είναι ανεξάρτητες ή ξεχωριστές εργασίες και σε καμία περίπτωση δεν μπορούσαν να εκτελεστούν στο διάστημα Αυγούστου – Σεπτεμβρίου 2014.

Γ. Αναφορικά με την αντικειμενική δυνατότητα εκτέλεσης της υπ' αριθμόν 7 εργασίας της Απόφασης Έκπτωσης

Και ερχόμαστε στο σημαντικότερο στοιχείο της υπό κρίση υπόθεσης: στην έλλειψη οποιασδήποτε υπαιτιότητας της εταιρείας μας για τη μη εκτέλεση της υπ' αριθμόν 7 εργασίας της Απόφασης Έκπτωσης μέσα στην ταχθείσα προς τούτο προθεσμία.

Αναλυτικότερα:

1. Η Ιθάκη ηλεκτροδοτείται, ως γνωστόν, με 4 υποθαλάσσια καλώδια της Δ.Ε.Η. Εάν τραυματιστούν τα καλώδια και υπάρξει ηλεκτρολογική αστοχία, οι συνέπειες από πάσης πλευράς: νομικής, οικονομικής, ηθικής, είναι τεράστιες. Πέραν αυτού, είναι υπαρκτός, ο μοι γένοιτο, ο κίνδυνος απώλειας ζωής εργαζομένων, κυρίως χειριστών, δυτών και επιβαινόντων από τυχόν επαφή τους με τη μέση τάση και υπαρκτή, άσχετα αν εξαιρετικά μικρή, η πιθανότητα απώλειας ζωής κατοίκου Ιθάκης από ξαφνική διακοπή του ρεύματος, όπως συνέβη πρόσφατα στην Κρήτη.

2. Επειδή ακριβώς οι συνέπειες είναι μεγάλες, γι' αυτό ο νομοθέτης, θέλοντας να ελαχιστοποιήσει – μηδενίσει τον κίνδυνο, έθεσε το όριο των 500μ. (και όχι π.χ. 100), ως ελάχιστη απόσταση καλωδίου – άγκυρας. (ΦΕΚ 509/78, Άρθρο 10, συνημμένο στην παρούσα).

3. Για να καταστεί δυνατόν να συνεχιστούν οι λιμενικές εργασίες (αφού η εταιρεία μας δεν έχει καμία υποχρέωση να αναλάβει τον νομικό και οικονομικό κίνδυνο μας ζημιάς), προκρίθηκε η λύση της χρήσης συστήματος ναυδέτων.

4. Ο Ανάδοχος, έχοντας γενικά την ευθύνη της κατασκευής, έχοντας αποκτήσει ειδική γνώση του συγκεκριμένου κινδύνου και επιθυμώντας να αποκλείσει κάθε πιθανότητα απρόοπτου, εκπόνησε, μέσω ενός λίαν αξιόπιστου Μελετητικού Γραφείου, Προμελέτη συστήματος δύο ναυδέτων, όπως επιβάλλουν οι Κανονισμοί και η δόκιμη διεθνής πρακτική, την οποία και υπέβαλε για έγκριση στην Υπηρεσία και στο Υπολιμεναρχείο Ιθάκης (και εκείνο με τη σειρά του στο τότε ΥΕΝ). Και οι δύο φορείς (Φορέας Κατασκευής, Υπουργείο - Υπολιμεναρχείο) συναίνεσαν τότε (αρχές 2014) στην εφαρμογή αυτής της λύσης.

5. Καθοδόν η Υπηρεσία για δικούς της λόγους (κοστολογικής φύσεως) ήρε πρακτικά τη συναίνεση αυτή και ανέθεσε σε άλλο Μελετητή, εκείνον του Έργου, να συντάξει νέα Μελέτη με χρήση ενός μόνο ναυδέτου, την οποία και μας επιβάλλει να υλοποιήσουμε. Αποκλειστικό, ως μη έδει, κριτήριο: το μικρότερο δυνατό κόστος.

6. Ο Ανάδοχος, Τεχνική Εταιρεία όντας, ο Μελετητής, ακόμα και ο χειριστής του Π/Γ, παράγοντες και οι τρεις, που θα συμμετέχουν στην κατασκευή, κατέληξαν ότι η Μελέτη αυτή δεν είναι άρτια και δεν παρέχει την επιθυμητή **απόλυτη** ασφάλεια στους εργαζομένους, στην Ιθάκη, στις εργασίες, στον μηχανολογικό εξοπλισμό.

Αναλυτική κριτική της μελέτης, που μας επιβάλλει η Υπηρεσία να εκτελέσουμε, παραθέτουμε στην από 12.08.2014 απάντησή μας στην 1^η Ειδική Πρόσκληση της Διευθύνουσας Υπηρεσίας (συνημμένη στην παρούσα).

Ο Ανάδοχος δεν δήλωσε ότι αρνείται να εκτελέσει το Έργο, λόγω των καλωδίων και του απαγορευτικού της απόστασης των 500μ., (που σύννομα θα μπορούσε να αρνηθεί, εάν επέμενε στους τύπους και στο γράμμα του νόμου). **Αντίθετα δηλώνει πρόθυμος να αποπερατώσει το Έργο** υπό τη στοιχειώδη και εύλογη προϋπόθεση να εφαρμοσθεί μία άρτια τεχνική μελέτη κατά τους ισχύοντες διεθνείς Κανόνες ασφαλείας και να προηγηθούν οι απαραίτητες κατά νόμο αδειοδοτήσεις. Η χρήση δύο ναυδέτων, σταδιακά μετατιθεμένων κατά μήκος του μετώπου του Έργου, παρέχει απόλυτη ασφάλεια, είναι δόκιμος και εναρμονίζεται με την απαίτηση, που επιβάλλουν τα συμβατικά τεύχη για ανάληψη από τον Ανάδοχο της πλήρους ευθύνης, για ό,τι και πώς αυτός κατασκευάζει.

7. Η Υπηρεσία δεν αποδέχθηκε την υπεύθυνη και σοβαρή πρόταση, λόγω, υποτίθεται, μιας οικονομικής διαφοράς, η οποία όμως εν πολλοίς θα εξουδετερωνόταν, εάν το Έργο συνεχιζόταν μετά την εισκόμιση του Π/Γ πέρυσι τέτοια εποχή, (δηλαδή ένα χρόνο πριν).

Με την ίδια λογική, απέρριψε, παράλογα και αβασάνιστα την υποβληθείσα από τον Ανάδοχο πρόσφορη λύση της θωράκισης των καλωδίων, με κόστος μικρότερο αυτού των ναυδέτων, ώστε και δια άλλης οδού, εξίσου ασφαλούς, να μπορούσε να εκτελεστεί το έργο με πλήρη ασφάλεια, χωρίς ανάγκη χρήσης ναυδέτων, χωρίς καθυστέρηση και το σπουδαιότερο: με άρση της υπάρχουσας σε βάρος του λιμένος ρήτρας περί καθολικής απαγόρευσης, και μάλιστα στο διηνεκές, της αγκυροβολίας παντός τύπου σκαφών εντός και πέριξ του λιμένος μέχρι απόστασης 500μ.

8. Στο σημείο αυτό επιθυμούμε να τονίσουμε ότι, επειδή ο Ανάδοχος, [μολονότι Τεχνική Εταιρεία με εμπειρία κατασκευής οκτώ (8) λιμενικών έργων στο ενεργητικό της, και το Μελετητικό Γραφείο «ΤΡΙΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.» με σπάνιο βιογραφικό (συνημμένο στην παρούσα)] δεν κατάφερε(αν) να πείσει(ουν) την Υπηρεσία περί της απόλυτης ανάγκης εφαρμογής, για λόγους ασφαλείας, της Μελέτης του συστήματος των δύο ναυδέτων, (ουσιαστικά οι αιτιάσεις του αγνοήθηκαν από την Υπηρεσία), αποτάθηκε σε τρίτους αξιόπιστους φορείς, καλώντας τους να γνωμοδοτήσουν επί του θέματος: «*Αν εξασφαλίζεται με την επίμαχη μελέτη η απόλυτη ασφάλεια των εργαζομένων, των κατοίκων Ιθάκης, των εργασιών και του μηχανολογικού εξοπλισμού.*»

Οι απαντήσεις θα υποβληθούν, μόλις ληφθούν.

9. Με δεδομένο λοιπόν ότι η μελέτη της Υπηρεσίας, που προβλέπει την εγκατάσταση ενός και μόνο ναυδέτου, δεν έχει ελεγχθεί τεχνικά από κανένα φορέα, δεν έχει πιστοποιηθεί από Νηογνώμωνα, ούτε καν έχει προκαταρκτικά ελεγχθεί από την Επιθεώρηση Πλοίων, ενδεχόμενη εφαρμογή της εγκυμονεί σοβαρότατους κινδύνους για

την ασφάλεια των εργαζομένων και του μηχανικού εξοπλισμού, που απασχολείται στο έργο, αλλά και την ομαλή παροχή ηλεκτρικού ρεύματος στην Ιθάκη.

10. Επομένως, δεν έχουμε εκτελέσει την υπ' αριθμό 7 εργασία, επειδή η εφαρμογή της μελέτης της Υπηρεσίας δεν παρέχει, όπως θα έπρεπε, τα εχέγγυα πλήρους ασφάλειας.

11. Κι αν όμως ακόμη δεν υπήρχε το σοβαρότατο ζήτημα των κινδύνων, που θα δημιουργήσει η ενδεχόμενη εφαρμογή μιας ατελούς μελέτης, **και πάλι η μη εκτέλεση της υπ' αριθμόν 7 εργασίας μέσα στην ταχθείσα προς τούτο προθεσμία δεν οφείλεται ούτε κατ' ελάχιστον σε δική μας υπαιτιότητα.** Ειδικότερα:

11.1 Όπως είναι γνωστό, για την εκτέλεση λιμενικών εργασιών απαιτούνται από την κείμενη νομοθεσία, και κατά τα οριζόμενα στο Άρθρο 14 του Ν.2971/01, όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει, αδειοδοτήσεις από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Η εταιρεία μας, μετά την παραλαβή της Ειδικής Πρόσκλησης του Σεπτεμβρίου, και αφού δεν είχε καταφέρει μέχρι τότε να πείσει τη Διευθύνουσα Υπηρεσία να προκρίνει τη λύση του δόκιμου συστήματος των δύο ναυδέτων (την οποία σημειωτέον η ίδια Υπηρεσία αρχικά είχε αποδεχθεί), απέστειλε έγγραφο με συνημμένη τη Μελέτη του ενός ναυδέτου, (η θέση μάλιστα του οποίου δεν έχει σημειωθεί ακόμα από την Υπηρεσία σε κάποιο σχέδιο), προς τους εξής φορείς, για το θέμα των αδειοδοτήσεων. (Ας σημειωθεί εδώ ότι η έλλειψη προσδιορισμού της θέσης, δεν είναι σίγουρο ότι είναι τυχαία, καθόσον είναι αδύνατο τεχνικά να κατασκευασθεί ένα λιμενικό έργο αναπτύγματος μεγαλύτερου των 200μ. από μία θέση στα ανοιχτά αγκυροβολίας ενός και μοναδικού ναυδέτου):

- Στο Υπολιμεναρχείο Ιθάκης και εν συνεχεία (αυτό) στο Υ.Ε.Α. με το υπ' αριθμ. 1543/11.09.2014 έγγραφο.
- Στην Κτηματική Εταιρεία Κεφαλληνίας καθ' υπόδειξη του Υπολιμεναρχείου με το υπ' αριθμ. 1432/18.09.2014 έγγραφο.
- Στο Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας καθ' υπόδειξη του Υπολιμεναρχείου με το υπ' αριθμ. 1933/18.09.2014 έγγραφο.
- Στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, με το υπ' αριθμ. 5532/19.09.2014 έγγραφο, καθόσον είχαμε από την Υπηρεσία αυτή σχετική εντολή, στα πλαίσια της τήρησης των διατάξεων των νόμων 3028/2002 και 2971/2001.

Σύμφωνα με την εντολή αυτή της 03.02.2014 (συνημμένη στην παρούσα), ο Ανάδοχος οφείλει να ειδοποιήσει την Ε.Ε.Α. γραπτώς 20 τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την έναρξη των εργασιών, ώστε η τελευταία να διενεργήσει τον υποβρύχιο έλεγχο στη θαλάσσια περιοχή εκτέλεσης του έργου, από τα αποτελέσματα του οποίου θα εξαρτηθεί η τελική έγκριση.

Εμείς παρόλον ότι δεν έχουμε λάβει αδειοδοτήσεις από τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς για τη μελέτη του ενός ναυδέτου, παρόλον ότι διαφωνούμε με τη λύση αυτή, αποστείλαμε την 19/9/2014 στη ΕΕΑ με το υπ' αρ. 5532 έγγραφο τη Μελέτη της Υπηρεσίας, (στην οποία σημειούμε ότι ακόμα δεν έχει προσδιοριστεί η θέση του ναυδέτου), για να ξεκινήσει (η ΕΕΑ) τον υποβρύχιο έλεγχο.

Χωρίς την έγκρισή της δεν νομιμοποιούμαστε να ξεκινήσουμε εργασίες.

11.2 Μέχρι σήμερα (άρα και μέχρι 09.10.2014) ουδεμία απάντηση έχει ληφθεί από οποιονδήποτε των ανωτέρω φορέων. Επιπλέον ουδεμία μέριμνα υπάρχει μέχρι σήμερα από μέρους της Υπηρεσίας για την έκδοση από την Υδρογραφική Υπηρεσία της απαραίτητης Προαναγγελίας για την πόντιση και λειτουργία του συστήματος και της επ' αυτού παραμονής πλωτών μέσων. Αφού λοιπόν δεν υπάρχουν οι απαραίτητες συναινέσεις και αδειοδοτήσεις, είναι αδύνατη ακόμη και σήμερα η έναρξη της εκτέλεσης της εργασίας με αριθμό 7 για λόγους, που δεν ανάγονται φυσικά σε υπαιτιότητα της εταιρείας μας, με προφανή συνέπεια η Απόφαση Έκπτωσης να στερείται νόμιμης βάσης και να πρέπει να ακυρωθεί πρωτίστως γι' αυτό το λόγο.

Και τούτο, γιατί η διάταξη του άρθρου 61 του ν. 3669/2008 δεν αφήνει κανένα περιθώριο παρερμηνείας: η κήρυξη ενός Αναδόχου, ως εκπτώτου, επειδή δεν εκτέλεσε μέσα στην ταχθείσα προθεσμία τις εργασίες, που όρισε η Διευθύνουσα Υπηρεσία στη σχετική Ειδική Πρόσκληση, προϋποθέτει, κατά την πάγια περί τούτου νομολογία (βλ. ενδεικτικά ΣΤΕ 2648/1996, 4155/1996, 2475/2006) ότι είναι δυνατή η εκτέλεση αυτών των εργασιών.

Αυτή η απολύτως απαραίτητη κατά νόμο προϋπόθεση της κήρυξης της εταιρείας μας εκπτώτου δεν συντρέχει βέβαια στην υπό κρίση υπόθεση, αφού η εκτέλεση της υπ' αριθμόν 7 εργασίας καταρχήν δεν είναι δυνατή πριν από την έκδοση των σχετικών αδειών.

11.3 Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο ισχυρισμός της Υπηρεσίας, πως τάχα «η διαδικασία αδειοδότησης για προσωρινά ναύδετα έχει ολοκληρωθεί» (βλ. έγγραφο Υπηρεσίας με αρ. 96313/26914/06.10.2014 –συνημμένο στην παρούσα) είναι απολύτως ανακριβής. Και τούτο, γιατί οι ληφθείσες άδειες αφορούν τη δική μας μελέτη των δύο ναυδέτων –και όχι τη νέα μελέτη της Υπηρεσίας, που προβλέπει ένα μόνο ναύδετο.

Δ. Αναφορικά με την ασφάλιση του Έργου

Όπως είναι γνωστό το δημόσιο Έργο ασφαλιζεται.

Η Εταιρεία είχε ασφαλίσει το συγκεκριμένο Έργο, (και προτίθεται να συνεχίσει να το ασφαλίζει για τις υπολειπόμενες εργασίες), στη γνωστή Εταιρεία «ALLIANZ», μέσω της Εταιρείας «PRIMARY LINK ΜΕΣΙΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΕΠΕ». Την Τρίτη 07.10.2014 μετέβη στην Ιθάκη συνεργάτης της ALLIANZ, ο κ. Γεωργόπουλος, μαζί με εκπρόσωπο της ΑΤΟΜΟΝ Α.Ε., για να έχει άποψη «ιδίους όμμασι» για τον τόπο εκτέλεσης των εργασιών και τις ιδιαιτερότητές του, προκειμένου, σε συνδυασμό με όλα τα άλλα στοιχεία του Έργου, να κάνει την εισήγησή του στην ALLIANZ, για να συντάξει και υποβάλει η τελευταία στην Εταιρείας μας την τελική προσφορά της.

Η Εταιρεία μας στη φάση σύνταξης του τελικού συμβολαίου ζήτησε την άρση πολλών εξαιρέσεων από τον σχετικό Πίνακα, ζητώντας και το ανάλογο τίμημα, πλην όμως η ALLIANZ δεν το αποδέχτηκε, και κράτησε όλες τις εξαιρέσεις ως είχαν, καθώς και το τίμημα. Συνημμένα υποβάλλουμε την Προσφορά Ασφάλισης Κατά Παντός Κινδύνου Εργολάβων (C.A.R.) της ALLIANZ.

Όπως διαπιστώνεται από την ανάλυσή της (Πίνακας εξαιρέσεων), το Έργο είναι πρακτικά στον αέρα, (δεν τίθεται θέμα αλλαγής ασφαλιστικής Εταιρείας, η ALLIANZ είναι απολύτως έγκυρη), καθόσον στην περίπτωση, που, ο μη γένοιτο, επισυμβεί ατύχημα στις υποβρύχιες εργασίες, η αστική ευθύνη είναι ακάλυπτη.

Συμπέρασμα: με τον εκβιασμό της έκπτωσης, που μετέρχεται η Διευθύνουσα Υπηρεσία, ο Ανάδοχος σύρεται να εφαρμόσει μια Μελέτη χωρίς απόλυτη ασφάλεια και να αναλάβει κινδύνους, (αφού η ασφαλιστική Εταιρεία δεν τους καλύπτει), που δεν θα τους είχε, εάν εφαρμοζόταν η δική του πρόταση.

Ε. Αναφορικά με την κατάπτωση των εγγυητικών

1. Και μία ακόμη παράνομη ενέργεια της Διευθύνουσας Υπηρεσίας. Με την Απόφαση Έκπτωσης ζητείται να καταπέσει, ως ειδική ποινική ρήτρα, το σύνολο των εγγυητικών επιστολών της εταιρείας μας, συνολικού ποσού 1.642,293 €.

2. Όμως το ποσό αυτό έχει νόμιμα μειωθεί στα 955.759,83 Ευρώ, όπως προκύπτει από το υπ' αριθμ. 40069/11216/25.04.2014 έγγραφο της εταιρείας μας (συνημμένο στην παρούσα), το οποίο υποβλήθηκε την 25.04.2014 στη Διευθύνουσα Υπηρεσία, ως «Αίτημα απομείωσης εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης», που θεμελιώνεται στο νόμο 4258/14. Ειδικότερα:

α. Στο νόμο 4258/14 (Άρθρο 30, παρ. 2) προβλέπονται επί λέξει τα εξής (επισημάνση δική μας): «Οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 35 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), όπως ισχύουν, εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις εν εξελίξει συμβάσεων, για τις οποίες ο ανάδοχος έχει προσκομίσει πρόσθετη εγγύηση καλής εκτέλεσης. **Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που έχει κινηθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία της έκπτωσης του αναδόχου** κατά το άρθρο 61 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων ή έχει οριστικοποιηθεί η προβλεπόμενη στο άρθρο 60 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων ειδική διαταγή.». Τίποτα περισσότερο ή λιγότερο. Διαφορετικά δεν θα είχε ποτέ εφαρμογή ο νόμος αυτός, αφού θεωρητικά όλοι οι Ανάδοχοι και όλες οι Εργολαβίες μπορούν να οδηγηθούν σε έκπτωση.

β. Δεδομένου ότι η Ειδική Πρόσκληση, ως έναρξη διαδικασίας ενδεχόμενης έκπτωσης, κοινοποιήθηκε στον Ανάδοχο την 31.07.2014, ενώ η αίτηση απομείωσης είχε υποβληθεί ήδη στις **25.04.2014**, ουδεμία δικαιολογία υφίσταται, πέραν της αυθαιρεσίας, μη αποδοχής του αιτήματος από την Διευθύνουσα Υπηρεσία σε ανύποπτο χρόνο.

Κατόπιν αυτών και με την επιφύλαξη κάθε νομίμου δικαιώματός μας,

ZHTAME

1. Να γίνει δεκτή η παρούσα.
2. Να ακυρωθεί η Απόφαση κήρυξης της εταιρείας μας ως εκπτώτου,

Αθήνα, 22 Οκτωβρίου 2014

Για την ενισταμένη

Εταιρία «**ATOMON A.E.**»

Ο νόμιμος εκπρόσωπος

ATOMON A.E.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

ΕΥΤΥΧΙΔΟΥ 45 • ΑΘΗΝΑ 116 34

ΤΗΛ.: 210 7248762-66 • FAX: 210 7215658

ΑΦΜ: 094229353 • ΔΟΥ ΦΑ Ε ΑΘΗΝΩΝ

Βασίλειος Κατσάνης

Συνημμένα:

1. Γενική Οριζοντιογραφία Οδοποιίας.
2. Έγγραφο υπ' αριθμ. 43397/12917/07.09.2011 του Αναδόχου, ενημέρωσης για το καλώδιο της Δ.Ε.Η.
3. Η υπ' αριθμ. 22594/6731/02.05.2013 ένσταση του Αναδόχου κατά του 1^{ου} ΑΠΕ.

4. Έγγραφο υπ' αριθμ. 19625/14.11.2013 του Αναδόχου, για το επικίνδυνο της γειννίασης των καλωδίων.
5. Έγγραφο υπ' αριθμ. 2539/12.12.2013 του Αναδόχου, κοινοποίησης στο Υπολιμεναρχείο – ΥΕΝ της προμελέτης των 2 ναυδέτων.
6. Η υπ' αριθμ. 60958/17409/19.06.2014 ένσταση του Αναδόχου κατά της επιβολής της Μελέτης με ένα ναύδετο.
7. Τέσσερις (4) φωτογραφίες από το Εργοτάξιο μετά την εκτέλεση εργασιών, βάσει των Ειδικών Προσκήσεων.
8. Έγγραφο υπ' αριθμ. 94000/26366/25.09.2014 του Αναδόχου (γνωστοποίηση βίντεοσκόπησης της κατάστασης του πυθμένα).
9. Συνοδευτικό δελτίο μεταφοράς ΓΕΝΙΚΗΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗΣ (αποστολή βίντεο στην Υπηρεσία).
10. ΦΕΚ 509/78, Άρθρο 10, περί του Γενικού Κανονισμού Λιμένα Ιθάκης.
11. Έγγραφο υπ' αριθμ. 80676/22883/12.08.2014 του Αναδόχου (απάντηση στην 1^η Ειδική Πρόσκληση της Διευθύνουσας Υπηρεσίας)
12. Βιογραφικό σημείωμα Μελετητικού Γραφείου «ΤΡΙΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.».
13. Το υπ' αρ. ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΕΑ/7617/4603/147/03.02.2014 έγγραφο της Εφορείας Εναλίων Αρχαιοτήτων δια του οποίου εντέλλεται, όπως ο Ανάδοχος την ενημερώσει για την εκτέλεση λιμενικών εργασιών.
14. Προσφορά Ασφάλισης Κατά Παντός Κινδύνου Εργολάβων (C.A.R.) της ALLIANZ.
15. Έγγραφο υπ' αριθμ. 96313/26914/06.10.2014 της Υπηρεσίας, υποστηρικτικό της λύσης του ενός ναυδέτου.
16. Έγγραφο υπ' αριθμ. 40069/11216/25.04.2014 του Αναδόχου, υποβολής αιτήματος απομείωσης εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης.
17. Έγγραφο υπ' αριθμ. οικ. 76424/21697/30.07.2014 της Υπηρεσίας (1^η Ειδική Πρόσκληση).
18. Έγγραφο υπ' αριθμ. 86630/24389/10.09.2014 της Υπηρεσίας (2^η Ειδική Πρόσκληση).
19. Έγγραφο υπ' αριθμ. 94885/26572/09.10.2014 της Υπηρεσίας (Απόφαση Έκπτωσης της ΑΤΟΜΟΝ Α.Ε.).
20. Γνωμάτευση του Ναυπηγού Κ. ΤΖΕΛΑ επί της εναλλακτικής λύσης δια ναυδέτων.