

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ & ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (ΓΔΑΕΕ)
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
& ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (ΔΑΠΚΣ)
ΤΜΗΜΑ ΕΞΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
& ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (ΤΕΠΣ ΠΝ)
Φ.604.4/9/57932
Σ. 13200
Αθήνα, 16 Αυγ 17

**ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 02/17
ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ**

1. Μετά την υποβολή ερωτημάτων από υποψήφιο οικονομικό φορέα για τον Διαγωνισμό θέματος, παρέχονται οι παρακάτω διευκρινήσεις:

A/A	Ερώτημα	Απάντηση
1.	<i>Δικαιολογητικά Ποιοτικής Επιλογής ΓΟ-9.</i>	1. Δικαιολογητικά νομιμοποίησής της [παρ. 1.1.1 έως 1.1.4 του Γενικού Όρου (ΓΟ)-9], αποτελούν συμπληρωματικώς τα ακόλουθα: α. Καταστατικό της εταιρείας, στο οποίο φαίνονται τα στοιχεία που προβλέπονται από το ν.959/79, όπως, επωνυμία, έδρα, σκοπός και διάρκειας της εταιρείας, εταιρικό κεφάλαιο, κ.λπ. β. Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου για την συμμετοχή στη συγκεκριμένη διαγωνιστική διαδικασία. γ. Βεβαίωση εκπροσώπησης της εταιρείας από το ΥΕΝ (ΥΜΝΕ). 2. Την παρούσα χρονική περίοδο δεν υφίσταται σε ισχύ το Ενιαίο Μητρώο Επιχειρήσεων Αμυντικού Τομέα (ΕΜΕΑΤ) και συνεπώς η κάλυψη της απαίτησης της παρ. 1.2.1.3 του ΓΟ-9 θα γίνει με την προσκόμιση εκ μέρους της εταιρείας ένορκης βεβαίωσης, κατά τα προβλεπόμενα στην συγκεκριμένη παράγραφο και συγκεκριμένα ότι δύναται να παράσχει υπηρεσίες μεταφοράς «επικίνδυνων υλικών» και λοιπών υλικών και μέσων, όπως προσδιορίζονται στις απαιτήσεις της διακήρυξης και τεχνικής προδιαγραφής. 3. Οι προβλεπόμενες από τα έγγραφα της σύμβασης, υπεύθυνες δηλώσεις και τα λοιπά δικαιολογητικά, θα υπογράφονται από τον νόμιμο εκπρόσωπο της εταιρείας (παρ. 1.2.3 του ΓΟ-9).
2.	Αντικείμενο και Διαδικασία Σύναψης της Σύμβασης (ΕΟ-8)	Οι λιμένες ενδιαφέροντος Ενόπλων Δυνάμεων (ΕΔ) είναι μη αναρτώμενοι στο διαδίκτυο και μπορούν να παραληφθούν από κάθε ενδιαφερόμενη εταιρεία, με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 8.3.1.1.2.2 του ειδικού όρου (ΕΟ-8), μετά την υπογραφή σχετικής υπεύθυνης δήλωσης.

3.	Δικαιολογητικά Ποιοτικής Επιλογής (παρ. 9.4.2 του ΕΟ-9)	Τα πιστοποιητικά που θα καταθέσει κάθε ενδιαφερόμενη εταιρεία θα πρέπει να έχουν εκδοθεί από τους αρμόδιους ανά αντικείμενο Εθνικούς ή Διεθνείς φορείς πιστοποίησης και ειδικότερα: α. Πιστοποίηση του παρόχου υπηρεσιών κατά ISO 9001/2008 ή νεώτερης έκδοσης. Η πιστοποίηση να αφορά αποκλειστικά και μόνο τα είδη της συγκεκριμένης σύμβασης, ήτοι, ναύλωσης πλοίου και θαλάσσιας μεταφοράς συγκεκριμένων υλικών. Εναλλακτικά, η αξιοπιστία θα αποδεικνύεται με την ύπαρξη εν ισχύ πιστοποιητικού αξιοπλοΐας (Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης ή Πιστοποιητικό Ασφαλείας) για το συγκεκριμένο πλοίο που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη ναύλωση. β. Πιστοποίηση σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης των Πλοίων (I.S.M. Code). γ. Πιστοποίηση για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG Code).
4.	Αξιολόγηση Προσφορών (ΕΟ-18)	1. Το κριτήριο αξιολόγησης των οικονομικών προσφορών είναι η «πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά». Η σύμβαση θα ανατεθεί κατά την κρίση της αναθέτουσας αρχής, λαμβάνοντας υπόψη διάφορα κριτήρια, όπως αυτά έχουν προσδιορισθεί με συγκεκριμένη στάθμιση στο Παράρτημα «Β» της ΠΕΔ, που συνδέονται με το αντικείμενο της συγκεκριμένης σύμβασης, όπως ενδεικτικά η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αξία, ο λειτουργικός χαρακτήρας, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, το κόστος λειτουργίας, το κόστος σε όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής, η αποδοτικότητα, η εξυπηρέτηση μετά την πώληση και η τεχνική συνδρομή, η ημερομηνία παράδοσης και η προθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης, η ασφάλεια του εφοδιασμού, η διαλειτουργικότητα και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά. 2. Πρόθεση της υπηρεσίας είναι η ισότιμη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση των οικονομικών φορέων, η υλοποίηση των ενεργειών του συνόλου των εμπλεκόμενων θεσμικών οργάνων με διαφάνεια, τηρώντας την αρχή της αναλογικότητας, της αμοιβαίας αναγνώρισης, της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών, της ελευθερίας του ανταγωνισμού και όπου είναι εφικτό, της προστασίας του περιβάλλοντος της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης. α. Προς επίτευξη των ως άνω αναφερομένων κρίνεται χρήσιμη η ενημέρωση των συμμετεχόντων οικονομικών φορέων, για το περιεχόμενο των ακόλουθων: (1) Βασικοί – Κύριοι Ναυτιλιακοί Όροι,

		με σκοπό τον προσδιορισμό κοινά αποδεκτών ορολογιών προς αποφυγή τυχόν παρερμηνειών και λανθασμένων αξιολογήσεων, όπως Παράρτημα «Α» του παρόντος. (2) Αναλυτικός τρόπος τεχνικής αξιολόγησης και βαθμολόγησης των κριτηρίων του Παραρτήματος «Γ» της ΠΕΔ, ώστε να εξασφαλισθεί η πλήρης διαφάνεια και η απόλυτη αντικειμενικότητα της συγκεκριμένης διαδικασίας, όπως Παράρτημα «Β» του παρόντος. β. Διευκρινίζεται ότι η αξιολόγηση των προσφορών θα γίνει σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στους νόμους 3433/06, 3978/11, 4407/16, καθώς και τους ΓΟ - ΕΟ της διακήρυξης του Διαγωνισμού. γ. Σημειώνονται τα αναφερόμενα στην παρ. 18.5.4 του ΕΟ-18, σύμφωνα με τα οποία, η επιτροπή διενέργειας διαγωνισμού μετά την αξιολόγηση των προσφορών συντάσσει πρακτικό και βεβαιώνει με αυτό ή με ιδιαίτερη έκθεση, κατά πόσο είναι συμφέρουσες ή όχι οι τιμές που επιτεύχθηκαν μετά από πλήρη αιτιολόγηση και για την καταλληλότητα της εργασίας ή της εργολαβίας που προσφέρονται από καθέναν από τους διαγωνιζόμενους σε σχέση με αντίστοιχες ή παρόμοιες υπηρεσίες.
5.	Παράδοση Υλικών (ΕΟ-50, παράγραφοι 50.3 και 4.4.3)	Η ασφάλιση ή όχι των διακινούμενων ειδών αποτελεί επιλογή της Στρατιωτικής Υπηρεσίας και κατά περίπτωση θα αποφασίζεται η εφαρμογή της. Κατόπιν αυτού η οικονομική προσφορά δεν θα περιλαμβάνει στοιχεία χρέωσης ασφάλισης ανά είδος υλικού / μέσου.

Κυριάκος Κυριακίδης
Γενικός Διευθυντής

Ακριβές Αντίγραφο

Αντιπλοίαρχος Ι. Τσικαλάκης ΠΝ
Επιτελής ΓΔΑΕΕ/ΔΑΠΚΣ/ΤΕΠΣ ΠΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α»: ΒΑΣΙΚΟΙ – ΚΥΡΙΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΟΙ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Β»:ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ «Β» ΤΗΣ ΠΕΔ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ & ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (ΓΔΑΕΕ)
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
& ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (ΔΑΠΚΣ)
ΤΜΗΜΑ ΕΞΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
& ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (ΤΕΠΣ ΠΝ)
Αθήνα, 16 Αυγ 17

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Α» ΣΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ
Φ.604.4/9/57932/Σ.13200

ΒΑΣΙΚΟΙ – ΚΥΡΙΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΟΙ

1. Βασικοί – Κύριοι Ναυτιλιακοί Όροι¹

α. Βοηθητικές μηχανές: Μικρές μηχανές πετρελαίου που χρησιμοποιούνται για την κίνηση των γεννητριών εναλλασσόμενου ρεύματος και την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας. Συνήθως καταναλώνουν ντίζελ. Τα πλοία συνήθως διαθέτουν τρεις με πέντε, πάντα σε σχέση με τις απαιτήσεις για ηλεκτρικό ρεύμα.

β. Έρμα (ballast): Θαλάσσιο νερό που έχει εισαχθεί με προσεκτικό τρόπο στις δεξαμενές έρματος ή σε χώρους μεταφοράς φορτίων, προκειμένου το πλοίο, όταν δεν μεταφέρει φορτία, να χαμηλώνει μέσα στο νερό και να λειτουργεί αποτελεσματικά η προπέλα του.

γ. Πλοίο χύδην φορτίων (bulk carrier): Μονοπύθμενο πλοίο που μεταφέρει ξηρά φορτία, όπως μεταλλεύματα, άνθρακα, ζάχαρη ή δημητριακά. Παρόμοια σκάφη μπορεί να διαθέτουν τους δικούς τους γερανούς, ενώ τα μεγαλύτερα από αυτά εξαρτώνται από τα μηχανήματα που υπάρχουν σε κάθε λιμάνι.

δ. Ναύλωση κατά παραχώρηση ή ναύλωση γυμνή ή ναύλωση γυμνού πλοίου (bare boat charter): Ο πλοιοκτήτης ενοικιάζει το πλοίο του (έναντι μακροχρόνιου κομίστρου συνήθως) σε δευτερεύον μέρος προκειμένου να το χρησιμοποιήσει. Το δευτερεύον μέρος χρησιμοποιεί το πλοίο σαν να ήταν δικό του.

ε. Καύσιμο: Ντίζελ που καταναλώνεται από τις κύριες και τις βοηθητικές μηχανές του πλοίου.

στ. Ναυλωτής (charterer): Ο ανάδοχος (αναθέτουσα αρχή) που θα ενοικιάσει το πλοίο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

ζ. Νηογνώμονας (classification society): Οργανισμός που θέτει πρότυπα για την κατασκευή ενός πλοίου, επιβλέπει την εφαρμογή τους στη διάρκεια της ναυπήγησης και επιθεωρεί το σκαρί και τα μηχανικά μέρη του σκάφους που είναι γραμμένο στα μητρώα του σε τακτά χρονικά διαστήματα, απονέμοντάς του "πιστοποιητικό αξιοπλοΐας", που απαιτείται για την ασφάλιση του σκαριού. Ένα πλοίο που διαθέτει το σχετικό πιστοποιητικό θεωρείται "αξιόπλοο" (in class).

η. Χωρητικότητα εκτοπίσματος (deadweight tonnage): Το βάρος που ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει όταν είναι φορτωμένο μέχρι την ισαλογραμμή με

¹ ΠΗΓΗ: <https://eclass.unipi.gr/modules/...>

καύσιμα, φορτία, φρέσκο νερό, προμήθειες και πλήρωμα.

θ. Τιμή ναύλων (ή ναύλο): Χρηματικό ποσό που καταβάλλεται στον πλοιοκτήτη ή τη ναυτιλιακή εταιρία από τον «ναυλωτή» για την ενοικίαση του πλοίου κατά τους ορισμούς των παρ. 1.στ και 1.δ αντίστοιχα.

ι. Ολική χωρητικότητα (gross tonnage gt): Εσωτερικό μέτρο των ανοιχτών χώρων του πλοίου. Σήμερα υπολογίζεται από τον τύπο που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση Μέτρησης Χωρητικότητας (IMO Tonnage Convention).

ια. Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (IMO): Υπηρεσία του ΟΗΕ αρμόδια για την εφαρμογή των ναυτιλιακών κανόνων

ιβ. Εκτός ναύλωσης (off-hire): Ο χρόνος, ο οποίος συνήθως μετράται σε ημέρες, στη διάρκεια του οποίου υπάρχει αναστολή πληρωμών ναύλων λόγω μη διαθεσιμότητας του πλοίου για να πραγματοποιήσει εμπορική διαδικασία, πχ. λόγω βλάβης ή προγραμματισμένης συντήρησης.

ιγ. Λειτουργικά κόστη (operating costs OPEX): Οι δαπάνες που συνεπάγεται η καθημερινή λειτουργία ενός πλοίου και οι οποίες προκύπτουν οποτεδήποτε αυτό εμπλέκεται σε εμπορική πράξη. Εδώ περιλαμβάνονται οι μισθοί και οι δαπάνες του πληρώματος, τα εφόδια, οι προμήθειες, οι επισκευές και η συντήρηση, τα λιπαντικά και η ασφάλιση. Τα συγκεκριμένα κόστη επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη και σε καμία περίπτωση των ναυλωτή.

ιδ. Συμφωνία παροχής υπηρεσιών (service agreement): Συμφωνία μεταξύ της ναυτιλιακής / ναυτικής εταιρίας – πλοιοκτήτη μεταφοράς υλικών και μέσων και του ναυλωτή, με σκοπό την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών υπό προκαθορισμένους όρους.

ιε. SOLAS (Safety of Life at Sea Convention): Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα. Σημαντική σύμβαση που καθορίζει τους κανονισμούς με τους οποίους πρέπει όλα τα εμπορικά πλοία να συμμορφώνονται.

ιστ. Ειδική επιθεώρηση (special survey): Υποχρεωτικός έλεγχος του σκαριού του πλοίου και των μηχανικών του μερών που διεξάγεται κάθε πέντε χρόνια ή σε τακτά χρονικά διαστήματα, από το νηογνώμονα στον οποίον είναι εγγεγραμμένο το σκάφος.

ιζ. Χρονοναύλωση / ναύλωση κατά χρόνο (time charter): Συμβόλαιο παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, σύμφωνα με το οποίο ο ναυλωτής διατηρεί το δικαίωμα χρήσης ενός σκάφους / πλοίου για συγκεκριμένη περίοδο. Για την ενοικίαση του σκάφους πραγματοποιείται μηνιαία καταβολή. Σύμφωνα με το διακανονισμό αυτόν, ο πλοιοκτήτης διαχειρίζεται την καθημερινή λειτουργία του σκάφους και καταβάλλει τα λειτουργικά και κεφαλαιακά κόστη. Ο ναυλωτής πληρώνει τα καύσιμα, τα τέλη ελλιμενισμού, τα τέλη φόρτωσης / εκφόρτωσης και τα λοιπά κόστη που σχετίζονται με τη διαχείριση του φορτίου του, ενώ επίσης διευθύνει τις λειτουργίες του πλοίου.

ιη. Τόνος: Μετρικός τόνος, ίσος με 1.000 κιλά ή 2.240 λίβρες.

ιθ. Κόστη ταξιδιού (voyage costs): Το κόστος καυσίμων, ελλιμενισμού και διέλευσης διωρύγων και πορθμών που σχετίζονται με ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Στη ναύλωση κατά ταξίδι, όπου τα λιμάνια είναι προκαθορισμένα, τα προαναφερθέντα κόστη συνήθως περιλαμβάνονται στην προσυμφωνημένη

τρέχουσα τιμή και καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη. Σε χρονοναύλωση (όπως στη παρούσα διαδικασία), όπου τα λιμάνια δεν είναι εκ των προτέρων προκαθορισμένα, τα προαναφερθέντα κόστη πληρώνονται από τον ναυλωτή.

κ. Κύριες διαστάσεις πλοίου²:

(1) Ολικό ή μέγιστο μήκος (Length over all) συμβολίζεται με το γράμμα L και με κάτω δείκτη OA, (ως L_{OA} ή LOA). Είναι η μέγιστη απόσταση μεταξύ των καθέτων (προς τον ορίζοντα) από του ακραίου σημείου της πλώρης μέχρι του αντίστοιχου της πρύμης, εσωτερικά του περιβλήματος, όταν το σκάφος είναι ζυγοσταθμισμένο.

(2) Μήκος μεταξύ Καθέτων (Length between perpendiculars) συμβολ. με το L με δείκτη BP, (ως LBP ή LBP). Είναι η απόσταση μεταξύ της "πρωραίας" και της "πρυμναίας καθέτου".

(3) Μήκος έμφορτης Ισάλου (Load waterline Length) συμβολ. με L και με δείκτη WL, (ως LWL ή LWL). Είναι η απόσταση μεταξύ της πρωραίας και της ακραίας πρυμναίας καθέτου. Επειδή η διάσταση αυτή (σε μέγεθος) δεν διαφέρει και πολύ από την προηγούμενη, πολλές φορές χρησιμοποιείται αυτή αντί του μήκους μεταξύ καθέτων.

(4) Ολικό Πλάτος (Breadth over all), συμβολίζεται με το γράμμα B και με κάτω δείκτη OA. (BOA). Είναι η απόσταση μεταξύ των ακραίων σημείων της δεξιάς και αριστερής πλευράς του σκάφους συμπεριλαμβανομένων και προεξοχών.

(5) Κοίλο ή Ύψος Κατασκευής (Depth Moulded ή Depth to Main Deck ή Depth) διακριτικό D. Είναι η απόσταση της βασικής γραμμής από την ευθεία του κυρίου καταστρώματος. Βασικά "ευθεία καταστρώματος" είναι εκείνη που ενώνει τα δύο συμμετρικά σημεία που προκύπτουν από τη τομή των επιφανειών του νομέως, της εσωτερικής όψης του περιβλήματος και επίσης της εσωτερικής όψης του καταστρώματος.

(6) Έμφορτο Βύθισμα ή Μέσο Βύθισμα ή απλώς Βύθισμα (Draught on Summer Freeboard ή Draught Moulded ή Draught ή Draft), διακριτικό d. Είναι η απόσταση της εμφόρτου ισάλου γραμμής από τη βασική γραμμή.

κα. Χωρητικότητα εκτοπίσματος³ (Dead Weight Tonnage - DWT) πλοίου: Το βάρος που ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει όταν είναι φορτωμένο μέχρι την

²https://el.wikipedia.org/wiki/Κύριες_διαστάσεις_πλοίου

³ Το βάρος που ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει όταν είναι φορτωμένο μέχρι την ίσαλο γραμμή με καύσιμα, φορτία, φρέσκο νερό, προμήθειες και πλήρωμα. Μελέτη Πλοίου, Μεθοδολογίες Προμελέτης, Απ. Παπανικολάου, Καθηγητή ΕΜΠ, Τεύχος 1, 2009, παρ. 2.15.1., σελ. 200 και παρ. 2.15.7., σελ. 280, η ανάλυση του πρόσθετου βάρους (DWT), το αποκαλούμενο και ως «ωφέλιμο φορτίο» (PAYLOAD) δίδεται από τον τύπο:

$WLO = DWT - (WF + WPR + WP + WCR + B)$, όπου:

WF: Βάρος καυσίμων (FUEL) συμπεριλαμβανομένου και των λιπαντικών

WPR: Βάρος εφοδίων και νερού (PROVISIONS)

WP: Βάρος επιβατών και αποσκευών (PERSONS)

WCR: Βάρος πληρώματος (CREW)

B: Βάρος μη μόνιμου έρματος (νερό) εφόσον απαιτείται στην κατάσταση πλήρους φόρτωσης (βύθισμα μελέτης)

Επιπρόσθετα, η στρατιωτική υπηρεσία, ανεξαρτήτως των δηλωθέντων ως ολική και καθαρή χωρητικότητα, διατηρεί το δικαίωμα **υπολογισμού της καθαρής χωρητικότητας** σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στο Παράρτημα Ι του Ν. 1373/83, σελ. 1110 – 1118.

ίσαλο γραμμή με καύσιμα (δεξαμενές πλήρεις), φορτία (σύνολο), φρέσκο νερό (δεξαμενές γλυκού νερού πλήρεις), προμήθειες [απαραίτητες για την κάλυψη υποχρεώσεων εκτέλεσης θαλάσσιου δρομολογίου (πλου) άνευ ενδιάμεσου ανεφοδιασμού, συνολικής απόστασης 1.600 ναυτικών μιλίων] και πλήρωμα (το προβλεπόμενο από την σχετική αδειοδότηση / ναυπήγηση του πλοίου).

κβ. Μεταφορική Ικανότητα Πλοίου (ΜΙΠ). Είναι το «ωφέλιμο φορτίο» (PAYLOAD) όπως προσδιορίζεται από τον μαθηματικό τύπο: **WLO = DWT – (WF+WPR+WP+WCR+B)**.

Δημήτριος Μπαλαφούτης
Αναπλ. Γενικός Δντής

Ακριβές Αντίγραφο

Αντιπλοίαρχος Ι. Τσικαλάκης ΠΝ
Επιτελής ΓΔΑΕΕ/ΔΑΠΚΣ/ΤΕΠΣ ΠΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ
ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ & ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (ΓΔΑΕΕ)
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΜΥΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
& ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (ΔΑΠΚΣ)
ΤΜΗΜΑ ΕΞΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
& ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (ΤΕΠΣ ΠΝ)
Αθήνα, 16 Αυγ 17

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ «Β» ΣΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ
Φ.604.4/9/57932/Σ.13200

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ
ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ «Β» ΤΗΣ ΠΕΔ

1. **Θεσμικά Κείμενα** (επισημαίνονται τα κυριότερα σημεία, προς υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων)

α. **N.3433/06**

(1) Άρθρο 17 (Επιτροπές εμπειρογνωμόνων)

Οι επιτροπές εμπειρογνωμόνων έχουν τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

(α) Προβαίνουν σε πλήρη τεχνική αξιολόγηση των προσφορών, με βάση αντικειμενικά κριτήρια που καθορίζονται από τον αρμόδιο φορέα κατά την προκήρυξη του διαγωνισμού.

(β) Βαθμολογούν, με αριθμητικό συντελεστή, επί τοις εκατό, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του άρθρου 56 του νόμου αυτού.

(γ) Συντάσσουν αιτιολογημένο πρακτικό στο οποίο αναφέρεται υποχρεωτικά και η γνώμη της μειοψηφίας.

(2) Άρθρο 56 (Αξιολόγηση προσφορών), όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 3648/08 και ισχύει σήμερα.

(α) Κατά την αξιολόγηση των προσφορών για την τελική επιλογή του προμηθευτή με κριτήριο τη συμφερότερη προσφορά λαμβάνονται υπόψη κυρίως τα στοιχεία των Ειδικών Όρων (ΕΟ), Προδιαγραφής Ενόπλων Δυνάμεων (ΠΕΔ) και των Γενικών Όρων (ΓΟ).

(β) Όλα τα επιμέρους κριτήρια των Ομάδων βαθμολογούνται αυτόνομα με μέγιστη βαθμολογία το 100. Προσφορές με συνολική βαθμολογία της τεχνικής αξιολόγησης κατώτερη των 75 βαθμών απορρίπτονται ως απαράδεκτες.

β. **N.3978/11**

(1) Άρθρο 85 (Αποσφράγιση και έλεγχος προσφορών)

Η αναθέτουσα αρχή εκδίδει απόφαση για την απόρριψη των τεχνικών προσφορών που δεν γίνονται αποδεκτές και τη βαθμολόγηση των τεχνικών προσφορών που γίνονται αποδεκτές.

(2) Άρθρο 86 (Αποσφράγιση και έλεγχος προσφορών)

Όταν βασικό κριτήριο ανάθεσης είναι η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, σε περίπτωση ισοδύναμων προσφορών μεταξύ δύο ή περισσότερων οικονομικών φορέων, η κατακύρωση γίνεται σε εκείνον του οποίου η προσφορά έχει τη χαμηλότερη τιμή. Σε περίπτωση που οι ισοδύναμες προσφορές έχουν την ίδια τιμή προσφοράς, τότε η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά επιλέγεται κατόπιν διαπραγμάτευσης επί της τιμής προσφοράς, τηρουμένων πρακτικών, αφού κληθούν οι προσφέροντες που υπέβαλαν ισοδύναμες και ισότιμες προσφορές, μέσα σε χρόνο ο οποίος καθορίζεται στα έγγραφα της σύμβασης

γ. **Υπουργική Απόφαση** (ΥΑ) υπ. αριθ. 246883 (ΦΕΚ Β' 482, 18 Μαρ 2008) «Καθορισμός Μεθόδου Αξιολόγησης Προσφορών για την Ανάδειξη της Συμφερότερης Προσφοράς επί των Προμηθειών Αμυντικού Υλικού των Ενόπλων Δυνάμεων»

(1) Άρθρο 1

(α) **Συμφερότερη προσφορά** είναι η προσφορά που συγκεντρώνει την μεγαλύτερη σταθμισμένη βαθμολογία (ΣΒΠ).

(β) Η Σταθμισμένη Βαθμολογία Προσφοράς (ΣΒΠ) για τη συγκεκριμένη διαδικασία ισούται με την ανοιγμένη τιμή (ΑΤ), δηλαδή: **$ΣΒΠ = C1 \cdot ΑΤ$** , όπου $C1=1$, διότι δεν υφίστανται τα λοιπά κριτήρια του τύπου, δηλαδή, η εγχώρια βιομηχανική συμμετοχή (ΕΒΣ), το έργο της εγχώριας βιομηχανίας (ΕΕΒ), τα αντισταθμιστικά ωφελήματα (ΑΩ), το χρονοδιάγραμμα πληρωμών (ΧΠ) και το κόστος κύκλου ζωής (ΚΚΖ).

(2) Άρθρο 2

(α) **Ανηγμένη (συγκριτική) τιμή** είναι ο λόγος της τιμής προσφοράς προς την συνολική βαθμολογία της τεχνικής αξιολόγησης. Η προσφορά με το μικρότερο λόγο βαθμολογείται με 100 (**άριστα**) και οι υπόλοιπες προσφορές βαθμολογούνται αναλογικά.

(β) Η βαθμολογία εξάγεται από τα βαθμολογούμενα κριτήρια της ΠΕΔ, όπως αναλύονται στη συνέχεια του παρόντος.

(γ) Ο συντελεστής βαρύτητας κάθε κριτηρίου προσδιορίζεται επ' ακριβώς και το άθροισμα των ποσοστών αυτών ανέρχεται σε 100.

(δ) Όλα τα επιμέρους κριτήρια βαθμολογούνται αυτόνομα με μέγιστη βαθμολογία το 100.

(ε) Προσφορές με συνολική βαθμολογία της τεχνικής αξιολόγησης κατώτερη των 75 βαθμών απορρίπτονται ως απαράδεκτες.

(3) Λοιπά Άρθρα 3 έως 7 δεν τυγχάνουν εφαρμογής καθόσον αφορούν σε κριτήρια που δεν εξετάζονται για το λόγο που αναφέρεται στην παράγραφο 1.β.(1)(β) του παρόντος.

2. Πίνακας Προδιαγραφών Επιδόσεων Θαλάσσιου Εγχώριου Μεταφορέα
(Παράρτημα «Β» της ΠΕΔ)

α. Το μεγαλύτερο μέρος των απαιτήσεων χαρακτηρίζονται ως «**απαράβατοι όροι**» (ΑΟ) και η μη κάλυψη έστω και ενός εξ αυτών κρίνει την τεχνική προσφορά «**μη αποδεκτή**».

β. **Βαθμολογούμενες απαιτήσεις**

Το πλοίο («ναυλωμένο» ή «ισοδύναμο» σε περίπτωση που ρητώς θα αναφέρεται στην σύμβαση), που θα χρησιμοποιηθεί για την παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς ενδεικτικά και κατ' ελάχιστο πρέπει να:

(1) **Παρ. 6.γ. του Πίνακα**

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο**: «Έχει ολικό μήκος εβδομήντα πέντε (75) μέτρα (επιθυμητό το μεγαλύτερο δυνατό μέχρι εκατό μέτρα) και έμφορτο βύθισμα έως πέντε (05) μέτρα (μέγιστο), προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα προσδέσεώς του σε όλους τους λιμένες ενδιαφέροντος.

(β) **Διευκρίνιση**: Το εν λόγω κριτήριο αφορά σε 2 απαιτήσεις, στο **ολικό μήκος** και στο **βύθισμα**. Συνεπώς η αξιολόγηση / βαθμολόγηση θα γίνει αναλόγως, ήτοι:

1/ **Ολικό μήκος**: Πλοία μήκους από 75 έως 100 μέτρα με επιθυμητό το μεγαλύτερο δυνατό μήκος, λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή** ($15\% / 2 = 7,5\%$), ενώ πλοία εκτός του συγκεκριμένου εύρους βαθμολογούνται με **0**.

2/ **Βύθισμα**: Πλοία με βύθισμα άνω των 5,01 μέτρων λαμβάνουν βαθμολογία **0**, ενώ πλοία με βύθισμα έως 5 μέτρα, με επιθυμητό το μικρότερο δυνατό βύθισμα, λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή** ($15\% / 2 = 7,5\%$).

Επισημαίνεται ότι το βύθισμα θα εξεταστεί με βάση το μέγιστο φορτίο (μεταφορική ικανότητα που έχει δηλωθεί) και σε συνδυασμό με την αντίστοιχη μεταφορική ικανότητα.

(γ) **Στοιχεία Τεκμηρίωσης**: Τα κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου όπως αναλυτικά φαίνονται στο CAPACITY PLAN με DEADWEIGHT SCALE (Σχέδιο χωρητικότητας με κλίμακα νεκρού βάρους) και TRIM AND STABILITY BOOKLET, (Εγχειρίδιο Ισορροπίας και της σταθερότητας) θεωρημένα από νηογνώμονα. Το πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με τις προβλέψεις του ΝΔ 973/71 (Περί Καταμέτρησης) και ΠΔ 1337/81 (Περί Ευστάθειας).

(2) **Παρ. 6.δ. του Πίνακα**

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο**: «Έχει ελάχιστη μεταφορική ικανότητα 1.000 – 1.500 M/T».

(β) **Διευκρίνιση**: Το εν λόγω κριτήριο αφορά σε **ελάχιστη** μεταφορική ικανότητα. Συνεπώς η αξιολόγηση / βαθμολόγηση θα γίνει αναλόγως, ήτοι, πλοία με μεταφορική ικανότητα μικρότερη των 1.000 τόνων βαθμολογούνται με **0**, ενώ πλοία με μεταφορική ικανότητα εντός του εύρους των τιμών ή / και εκτός αυτού (με ανώτερες τιμές) λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή** (**10%**).

(γ) **Στοιχεία Τεκμηρίωσης**: Τα κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου όπως αναλυτικά φαίνονται στο TRIM AND STABILITY BOOKLET, θεωρημένα από νηογνώμονα. Το πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με τις προβλέψεις του ΠΔ 399/80 (Περί Γραμμής Φόρτωσης).

(4) **Παρ. 6.ε.(1) του Πίνακα**

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο**: «Διαθέτει ανυψωτικά μέσα και τουλάχιστον ένα γερανό ανυψωτικής ικανότητας δέκα (10) τόνων. Επιθυμητή η μεγαλύτερη δυνατή ανυψωτική ικανότητα».

(β) **Διευκρίνιση**: Το εν λόγω κριτήριο αφορά σε 2 απαιτήσεις, στην ύπαρξη **ανυψωτικών μέσων** και στην ύπαρξη τουλάχιστον **ενός γερανού** ανυψωτικής ικανότητας **10 τόνων**. Συνεπώς η αξιολόγηση / βαθμολόγηση θα γίνει αναλόγως, ήτοι:

1/ **Ανυψωτικά μέσα⁴** που αφορά σε **συνολική** (αθροιστικά) **ανυψωτική ικανότητα**, του πλοίου. Η μη κάλυψη της απαίτησης ύπαρξης ανυψωτικών μέσων επιφέρει μηδενική βαθμολογία για το συγκεκριμένο κριτήριο, ενώ ύπαρξη της μεγαλύτερης συνολικής ανυψωτικής ικανότητας βαθμολογείται αναλογικά με μέγιστο συντελεστή ήτοι $15\% / 2 = 7.5\%$.

2/ Διάθεση (ύπαρξη) **τουλάχιστον ενός γερανού** ανυψωτικής ικανότητας δέκα (10) τόνων, που επιφέρει αναλογική βαθμολογία, ενώ μέγιστη βαθμολογία λαμβάνει προσφορά πλοίου που έχει περισσότερους του ενός γερανού της συγκεκριμένης ή μεγαλύτερης ικανότητας, ήτοι $15\% / 2 = 7.5\%$. Αυτονόητα πλοίο χωρίς τον συγκεκριμένο γερανό λαμβάνει βαθμολογία μηδέν.

(γ) **Στοιχεία Τεκμηρίωσης**: Τα πιστοποιητικά εκάστου ανυψωτικού μέσου και του γερανού, όπως αυτά περιγράφονται στα θεωρημένα από τον νηογνώμονα, Βιβλίο Επιθεώρησης Ανυψωτικών Μέσων (BEAM) και στο CAPACITY PLAN.

(5) Παρ. 6.ε.(2) του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο**: «Διαθέτει επιπλέον, χώρους παραμονής / διαμονής και χώρο ενδιαίτησεως για τους συνοδούς φορτίων (τουλάχιστον 8 ατόμων)».

(β) **Διευκρίνιση**: Το εν λόγω κριτήριο αποτελεί βαθμολογούμενο όρο και προσδιορίζει δυο (2) διακριτές απαιτήσεις:

1/ Ύπαρξη **χώρων παραμονής / διαμονής** για τουλάχιστον 8 άτομα. Στην περίπτωση αυτή πλοίο που διαθέτει χώρους που δεν καλύπτει για το σύνολο των 8 ατόμων λαμβάνει βαθμολογία **0**, ενώ πλοίο που καλύπτει την απαίτηση λαμβάνει τη μέγιστη βαθμολογία, με τον μέγιστο προβλεπόμενο συντελεστή, ήτοι $10\% / 2 = 5\%$.

2/ Ύπαρξη **χώρων ενδιαίτησεως** για τουλάχιστον 8 άτομα. Στην περίπτωση αυτή πλοίο που διαθέτει χώρους που δεν καλύπτει για το σύνολο των 8 ατόμων λαμβάνει βαθμολογία **0**, ενώ πλοίο που υπερκαλύπτει την απαίτηση λαμβάνει τη μέγιστη βαθμολογία, με τον μέγιστο προβλεπόμενο συντελεστή, ήτοι $10\% / 2 = 5\%$, ενώ δύναται κατά την κρίση της επιτροπής να γίνει χρήση των προβλέψεων της παρ. 1.α. (2)(β) του παρόντος.

(γ) **Στοιχεία Τεκμηρίωσης**: Τα κατασκευαστικά σχέδια του πλοίου και τεχνική έκθεση ναυπηγού, θεωρημένα από νηογνώμονα. Το πλοίο οφείλει να συμμορφώνεται με τις προβλέψεις του ΠΔ 259/81 (Περί Ενδιαίτησης).

⁴ Ως ανυψωτικά μέσα νοούνται τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την φόρτωση / εκφόρτωση του πλοίου, ήτοι, κρένια / μπίγκες – γερανοί.

(6) **Παρ. 6.στ.** του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο:** «Έχει τη δυνατότητα φόρτωσης / εκφόρτωσης και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) τύπου 20' και 40'. Επιθυμητός ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός Ε/Κ»

(β) **Διευκρινίσεις**

1/ Η βαθμολογία είναι αναλογική σε σχέση με τον μέγιστο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) 20' και 40' που θα **αποδεικνύει** στη προσφορά του ο οικονομικός φορέας ότι δύναται να μεταφέρει με ασφάλεια και έγκριση των αρμοδίων υπηρεσιών.

2/ Η αξιολόγηση θα γίνεται σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις των παρ. 9 («Τόποι Φορτοεκφόρτωσης») και παρ. 10 («Τρόπος Φορτοεκφόρτωσης») του Πίνακα.

3/ Ως στοιχεία των Ε/Κ θα θεωρηθούν τα εξής:

Α/Α	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ / ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΤΥΠΟΣ Ε/Κ	
		40'	20'
1	Εσωτερικές διαστάσεις		
α	Μήκος (m)	12,051	5,919
β	Πλάτος (m)	2,34	2,34
γ	Ύψος (m)	2,38	2,38
2	Απόβαρο (kg)	3.084	1.900
3	Χωρητικότητα (m ³)	67.3	33
4	Φορτίο (kg)	27.397	22.100

(γ) **Στοιχεία Τεκμηρίωσης:** Τα κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου (CAPACITY PLAN) και η τεχνική έκθεση του ναυπηγού, θεωρημένα από νηογνώμονα.

(7) **Παρ. 6.ζ.** του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο:** «Έχει δυνατότητα ασφαλούς πλεύσης με ταχύτητα ανέμου στη θάλασσα τουλάχιστον 7 μποφόρ (BEAUFORT). Επιθυμητή η ασφαλή πλεύση στη μεγαλύτερη δυνατή ταχύτητα ανέμου».

(β) **Διευκρίνιση:** Η βαθμολογία είναι αναλογική, η μέγιστη λαμβάνεται με συντελεστή **20%** σε περίπτωση δυνατότητας ασφαλούς πλεύσης με ταχύτητα ανέμου στη θάλασσα μεγαλύτερη των 7 μποφόρ (BEAUFORT) και σε αντίθετη περίπτωση **0%**

(γ) **Στοιχεία Τεκμηρίωσης:** Τεχνική έκθεση του ναυπηγού, θεωρημένη από νηογνώμονα καθώς επίσης και από το υπ. αριθ. 9 Εγχειρίδιο Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (EAN-9).

(8) **Παρ. 6.η.** του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο:** «Έχει την μικρότερη δυνατή κατανάλωση ανά ταχύτητα πλεύσης, όπως προσδιορίζονται στην σχετική παράγραφο της παρούσας».

(β) **Διευκρινίσεις**

1/ Για την διευκόλυνση του έργου της επιτροπής εμπειρογνομόνων, ο οικονομικός φορέας υποχρεούται στην τεχνική του προσφορά να υποβάλει αναλυτικά στοιχεία ανά ταχύτητα πλεύσης όπως παρακάτω:

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (λίτρα ανά ώρα) ΣΤΙΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΠΛΕΥΣΗΣ (κόμβοι)			
5 – 9,9	=10	10,1 – 11,9	12>
.....			

2/ Τα ως άνω αναφερόμενα στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν από την Υπηρεσία για την αιτιολόγηση / χορήγηση των απαιτούμενων καυσίμων (πλεύσης) κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

3/ Η αξιολόγηση και αναλογική βαθμολογία θα γίνει κατόπιν συνεκτίμησης των αναφερομένων στον Πίνακα και τον επιθυμητό «χρόνο ολοκλήρωσης της διακίνησης», με βάση την «μέση / κανονική» - «ταχεία» ταχύτητα δηλαδή, 10 και 12 κόμβους αντίστοιχα.

4/ Στη συνέχεια θα εξαχθεί ο μέσος όρος της κατανάλωσης που θα αποτελέσει και την τελική τιμή για αξιολόγηση / βαθμολόγηση.

5/ Η κατανάλωση καυσίμου είναι απαίτηση άμεσα συνδεδεμένη με το συνολικό κόστος της μεταφοράς και μαζί με την οικονομική προσφορά για το ύψος της ναύλωσης αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για το δημόσιο συμφέρον.

6/ Λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση κόστους και αποτελεσματικότητας η επιτροπή διενέργειας διαγωνισμού, θα κάνει χρήση των δεδομένων του παρόντος κριτηρίου σε συνδυασμό με την συνολική εκτιμώμενη απόσταση που θα διανύει μηνιαίως το πλοίο (**ΕΟ 8.4.1.2.**: Η μέση μηνιαία διανυόμενη απόσταση είναι 1.600 ναυτικά μίλια, με επιτρεπόμενη απόκλιση έως +/- 30%) για την εισήγησή της προς λήψη απόφασης κατά πόσο είναι συμφέρουσες ή όχι οι τιμές (ναύλωσης σε συνδυασμό με την κατανάλωση καυσίμου που αποτελούν δαπάνες που επιβαρύνουν το δημόσιο) που επιτεύχθηκαν μετά από πλήρη αιτιολόγηση και για την καταλληλότητα των προσφερομένων υπηρεσιών κατά τις προβλέψεις του **ΕΟ 18**.

(γ) **Στοιχεία Τεκμηρίωσης**: Τεχνική έκθεση του ναυπηγού, θεωρημένη από νηογνώμονα, καθώς επίσης και τα διαγράμματα κατανάλωσης των μηχανών που έχουν εκδοθεί από τον κατασκευαστή αυτών ή την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης του υποψηφίου σε περίπτωση μη ύπαρξης διαγραμμάτων λόγω παλαιότητας των μηχανών.

3. Υπολογισμός «Αναλογικής Βαθμολογίας»

Με τον όρο «**αναλογική βαθμολογία**» νοείται η βαθμολόγηση των προσφερόμενων τιμών σε μια κλίμακα από 0 έως 100. Η **καλύτερη βαθμολογία (max)** είναι το **100** και η **χειρότερη (min)** το **0**.

Η βαθμολογία («**Χ'**») δίδεται από τον τύπο:

$$X' = 100 * (X - X_{\min}) / (X_{\max} - X_{\min})$$

με προσέγγιση 3 δεκαδικών ψηφίων τουλάχιστον.

Συγκεκριμένα:

X_{min}: Ελάχιστη (**χειρότερη**) προσφερόμενη / απαιτούμενη τιμή

X_{max}: Βέλτιστη (**καλύτερη**) προσφερόμενη τιμή

X: Συγκεκριμένη προσφερόμενη τιμή

4. Παράδειγμα

α. Αξιολόγηση / Βαθμολόγηση Κριτηρίων

Για την αποφυγή επηρεασμού των μελών της επιτροπής, στο παράδειγμα θα χρησιμοποιηθούν γενικά / αόριστα κριτήρια και απαιτήσεις διαφορετικές από το προς εξέταση αντικείμενο.

β. Προσδιορισμός Ανηγγμένης (Συγκριτικής) Τιμής

(1) Έστω ότι οι προσφερόμενες τιμές μηνιαίας ναύλωσης ή συνολική οικονομική προσφορά, ανά εταιρεία έχουν:

(α) Εταιρεία «Α»: 100.000 €.

(β) Εταιρεία «Β»: 110.000 €.

(γ) Εταιρεία «Γ»: 120.000 €

(2) Εξ ορισμού [παρ. 1.γ.(2) του παρόντος] και σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της παρ. 4.α. του παρόντος συνάγονται τα εξής:

(α) Ανηγγμένη Τιμή (ΑΤ) για εταιρεία Α:
 $105.000/95=1.105,26\text{€}.$

(β) Ανηγγμένη Τιμή (ΑΤ) για εταιρεία Β:
 $110.000/100=1.100\text{€}.$

(γ) Ανηγγμένη Τιμή (ΑΤ) για εταιρεία Γ: $120.000/80=1.500\text{€}.$

γ. Προσδιορισμός της Πλέον Συμφέρουσας (Καλύτερης) Προσφοράς

(1) Εξ ορισμού [παρ. 1γ(2)(α) του παρόντος] προκύπτει ότι, η προσφορά με το μικρότερο λόγο (δηλαδή της εταιρείας «Β») βαθμολογείται με 100 και οι υπόλοιπες προσφορές βαθμολογούνται αναλογικά.

(2) Με βάση τον τύπο της «αναλογικής βαθμολόγησης» της παρ. 3 του παρόντος, συνάγονται τα ακόλουθα τελικά αποτελέσματα για τις σταθμισμένες βαθμολογίες προσφορών των εταιρειών:

(α) ΣΒΠ εταιρείας Β: **100 (πλέον συμφέρουσα προσφορά)**

(β) ΣΒΠ εταιρείας Α: **98,685**

(γ) ΣΒΠ εταιρείας Γ: **0**

Δημήτριος Μπαλαφούτης
Αναπλ. Γενικός Δντής

Ακριβές Αντίγραφο

Αντιπλοίαρχος Ι. Τσικαλάκης ΠΝ
Επιτελής ΓΔΑΕΕ/ΔΑΠΚΣ/ΤΕΠΣ ΠΝ