

# **ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ**

ΠΕΔ – Β – 10067

ΕΚΔΟΣΗ 1<sup>Η</sup>

## **ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ (ΠΛΟΙΟ ΠΡΟΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΥΠΟΥ V1Ξ)**

27 ΙΟΥΝΙΟΥ 2019

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ  
ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	<b>ΣΕΛΙΔΑ</b>
1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ	3
2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ	3
2.1 Εθνική και Ευρωπαϊκή νομοθεσία	3
2.2 Συμφωνίες Τυποποίησης κατά ΝΑΤΟ (STANAGs)	4
2.3 Πιστοποιήσεις - Διεθνείς Κανονισμοί	4
3. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ - CPV– ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	4 - 6
4. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΠΛΟΙΟΥ	6
4.1 Προσδιορισμός Υπηρεσιών	6 - 11
4.2 Χαρακτηριστικά Επιδόσεων Πλοίου	11 - 12
4.3 Φυσικά – Τεχνικά Χαρακτηριστικά Πλοίου	12 - 16
4.4 Αξιοπιστία - Εγγυήσεις Καλής Εκτέλεσης Παρεχομένων Υπηρεσιών	16
4.5 Δυνατότητα Συντήρησης	17
4.6 Περιβάλλον	17
4.7 Σχεδίαση και Κατασκευή	17
4.8 Παρελκόμενα	17
5. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ – ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ – ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ	17
6. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ – ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ	17
7. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ - ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ - ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ	17 - 19
8. ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	19
9. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ	19 - 20
10. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ	20
11. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	20

### ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ

ΠΡΟΣΘΗΚΗ I	Πίνακας Προδιαγραφών Επιδόσεων Θαλάσσιου Εγχώριου Μεταφορέα	I – 1
ΠΡΟΣΘΗΚΗ II	Αναλυτικός Τρόπος Αξιολόγησης / Βαθμολόγησης της Τεχνικής Προσφοράς και Αξιολόγησης Στοιχείων Οικονομικής Προσφοράς	II – 1
ΠΡΟΣΘΗΚΗ III	Βασικοί – Κύριοι Ναυτιλιακοί και Λοιποί Όροι / Ορισμοί	III – 1

### **ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗΣ**

## 1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο ακριβής προσδιορισμός των προδιαγραφών των παρεχόμενων υπηρεσιών «Θαλάσσιου Εγχώριου Μεταφορέα» **φορτίων τύπου V1Ξ** και των συγκεκριμένων τεχνικών / κατασκευαστικών στοιχείων του προς χρονοναύλωση πλοίου για την εκτέλεση της εν λόγω μεταφοράς.

## 2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

### 2.1 Εθνική και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία

**2.1.1 ΝΔ 973/71** (ΦΕΚ Α 194) Περί Καταμετρήσεως της Χωρητικότητας των Εμπορικών Πλοίων.

**2.1.2 Ν.959/79** (ΦΕΚ Α 192) Περί της Ναυτικής Εταιρείας.

**2.1.3 ΠΔ 399/80** (ΦΕΚ Α 110) Περί Εγκρίσεως και Θέσεως εις Εφαρμογήν Κανονισμού «Περί Γραμμών Φορτώσεως των Πλοίων».

**2.1.4 ΠΔ 1337/81** (ΦΕΚ Α 333) Περί Εγκρίσεως και Θέσεως εις Εφαρμογήν Κανονισμού Περί Ευστάθειας Φορτηγών, Ρυμουλκών και Αλιευτικών Πλοίων.

**2.1.5 ΠΔ 259/81** (ΦΕΚ Α 72) Περί Κανονισμού Ενδαιπήσεως Πλοιάρχου και Πληρώματος των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων.

**2.1.6 ΠΔ υπ. αρ. 405 / 96** (ΦΕΚ Α 272) Κανονισμός φόρτωσης, εκφόρτωσης, διακίνησης και παραμονής επικίνδυνων ειδών σε λιμένες και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει (ΦΕΚ 280 Α' / 31 – 12 – 2014).

**2.1.7 ΦΕΚ Β 1186 / 25 – 8 – 2003** Κανονισμός Ελέγχων Ανυψωτικών Μηχανημάτων.

**2.1.8 Ν. 4028 / 2011** (ΦΕΚ Α 242) Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2168/1993 «Ρύθμιση θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς και άλλες διατάξεις» και προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/43/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6<sup>ης</sup> Μαι 2009 «για την απλούστευση των όρων και προϋποθέσεων για τις μεταφορές προϊόντων συνδεομένων με τον τομέα άμυνας εντός της Κοινότητας (ΕΕ L146 της 10-6-2009), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2010/80/ΕΕ όσον αφορά τον κατάλογο προϊόντων συνδεομένων με τον τομέα άμυνας (ΕΕ C69 της 18-3-2010)».

**2.1.9** Οποιοδήποτε άλλο θεσμικό κείμενο ή διοικητικό έγγραφο, όπως Νόμος, Προεδρικό Διάταγμα, Υπουργική Απόφαση ή Κοινή Υπουργική Απόφαση, καθώς και οποιαδήποτε συναφή με το διαγωνισμό έγγραφο ή Πιστοποιητικό της Δημόσιας Διοίκησης κριθεί αναγκαίο και απαραίτητο για την διενέργεια διαδικασίας σύναψης σύμβασης / συμφωνίας πλαίσιο (ΣΠ) και το οποίο θα προσδιορισθεί στους αντίστοιχους Ειδικούς Όρους (ΕΟ)

## **2.2 Συμφωνίες Τυποποίησης κατά NATO (STANAGs)**

Ουδέν

## **2.3 Πιστοποιήσεις - Διεθνείς Κανονισμοί (Global Regulations)**

**2.3.1** Πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης) για το συγκεκριμένο πλοίο που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη ναύλωση και θα έχει εκδοθεί από την αρμόδια κρατική υπηρεσία.

**2.3.2 Πιστοποίηση για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων,** σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG CODE). Συγκεκριμένα:

**2.3.2.1** Βεβαίωση Καταλληλότητας για την μεταφορά επικίνδυνων ειδών της κλάσης 1 μεταξύ ελληνικών λιμένων (ΠΔ 405/96).

**2.3.2.2** Βεβαίωση μη εφαρμογής του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG CODE) (σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Άρθρου 1 της Υ.Α. 1218.14/1/95 – ΦΕΚ 531Β 20-6-1995).

**2.3.2.3** Βεβαίωση Καταλληλότητας για την μεταφορά επικίνδυνων ειδών της κλάσεων 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 & 9 (ΠΔ 405/96).

Τα σχετικά έγγραφα, στην έκδοση που αναφέρονται, αποτελούν μέρος της παρούσας προδιαγραφής. Για τα έγγραφα, για τα οποία δεν αναφέρεται έτος έκδοσης, εφαρμόζεται η τελευταία έκδοση, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων. Σε περίπτωση αντίφασης της παρούσας προδιαγραφής με μνημονευόμενα πρότυπα, κασιχύει η προδιαγραφή, υπό την προϋπόθεση ικανοποίησης της ισχύουσας νομοθεσίας της Ελληνικής Δημοκρατίας.

## **3. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ - CPV**

### **3.1 Κλάσεις Υλικών και Εφοδίων (κατά ΕΔ)**

**Κλάση I:** Τρόφιμα και νομή

**Κλάση II:** Όλα τα υλικά εκτός από τα υλικά γεφυροκατασκευής, πυρομαχικών, ναρκοπολέμου και καταστροφών.

**Κλάση III:** Υγρά – στερεά καύσιμα και ελαιολιπαντικά.

**Κλάση IV:** Υλικά γεφυροκατασκευής, δηλ. συλλογές γεφυρών, κυβοσκελετοί, σχοινιά διαφόρου πάχους και τύπων, σωσίβια, συρματόσχοινα, πολύσπαστα, τροχαλίες, λέμβοι, εξωλέμβιοι κινητήρες, κλπ.

**Κλάση V:** Πυρομαχικά, νάρκες, παγίδες με εκρηκτική ύλη, πυροδοτικοί μηχανισμοί, εκρηκτικές ύλες, TNT, πλαστίτιδα, τυποποιημένα γεμίσματα καταστροφών, πυροκροτητές, πυραγωγά σχοινιά, κλπ.

### **3.2 Ταξινόμηση Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Διεθνή Ναυτικό Κώδικα Επικίνδυνων Εμπορευμάτων – IMDG)**

**3.2.1 Τάξη 1: Εκρηκτικά.** Η τάξη 1 υποδιαιρείται σε 6 μέρη (1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 και 1.6).

**3.2.2 Τάξη 2: Αέρια / Βενζίνη,** συμπιεσμένα, υγροποιημένα ή διαλυμένα κάτω από πίεση. Η τάξη 2 υποδιαιρείται σε 3 μέρη (2.1, 2.2 και 2.3).

**3.2.3 Τάξη 3: Εύφλεκτα υλικά.**

**3.2.4 Τάξη 4: Εύφλεκτα σταθερά ή ουσίες** Η τάξη 4 υποδιαιρείται σε 3 μέρη (4.1, 4.2 και 4.3).

**3.2.5 Τάξη 5: Οξειδωτικές ουσίες / μέσα και οργανικά υπεροξειδία.** Η τάξη 5 υποδιαιρείται σε 2 μέρη (5.1 και 5.2).

**3.2.6 Τάξη 6: Τοξικές και μεταδοτικές / μολυσματικές ουσίες.** Η τάξη 6 υποδιαιρείται σε 2 μέρη (6.1 και 6.2).

**3.2.7 Τάξη 7: Ραδιενεργές ουσίες.**

**3.2.8 Τάξη 8: Διαβρωτικά.**

**3.2.9 Τάξη 9: Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και αντικείμενα.** Επικίνδυνα εμπορεύματα, θαλάσσια μολυσματικά και υλικά επικίνδυνα μόνο χύμα (MHB)

**Κωδικός CPV: 60600000 – 4** «Υπηρεσίες μεταφορών με πλωτά μέσα».

### **3.3 Διαβαθμίσεις Ασφάλειας<sup>1</sup>**

Τα μέτρα και οι απαιτήσεις της διασφάλισης ασφαλείας πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις της εκάστοτε ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας για τη διαπίστευση ασφαλείας, ιδίως δε τις διατάξεις του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας (ΕΚΑ) του ΓΕΕΘΑ/ΔΔΣΠ που κυρώθηκε με τη με αριθμό Φ.120/1/510313/Σ.94/05 Ιαν 18 απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας (Β´ 683) και του Εθνικού Κανονισμού Βιομηχανικής Ασφαλείας (ΕΚΒΑ) της ΓΕΕΘΑ/ΔΔΣΠ, που εγκρίθηκε με τη με αριθμό Φ.120/1/136775/Σ.486/14.2.2005 απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας (Β´ 338) ή προς τις τυχόν ειδικές διατάξεις περί ασφαλείας πληροφοριών που περιλαμβάνονται σε διμερείς και διεθνείς συμφωνίες τις οποίες έχει συνάψει η Ελλάδα. Διαπιστεύσεις ασφαλείας σε άλλα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θεωρούνται κατ' αρχάς ισότιμες με εκείνες που

<sup>1</sup> Σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στο άρθρο 35 του ν.3978/11, θα γίνει συγκεκριμένη ανάλυση του συνόλου των προβλέψεων της κείμενης νομοθεσίας για συγκεκριμένες δεσμεύσεις του οικονομικού φορέα / αναδόχου, λόγω των διαβαθμισμένων πληροφοριών που περιλαμβάνει η εν λόγω δραστηριότητα (παροχή υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς).

εκδίδονται σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, με την επιφύλαξη της δυνατότητας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας να διενεργήσει και να λάβει υπόψη του περαιτέρω έρευνες με δική του πρωτοβουλία, εάν θεωρηθεί αναγκαίο.

#### **4. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΠΛΟΙΟΥ**

##### **4.1. Προσδιορισμός Υπηρεσιών**

**4.1.1.** Ο οικονομικός φορέας οφείλει να διαθέσει προς ναύλωση πλοίο που θα έχει όλα τα (αναφερόμενα στη παρούσα) απαραίτητα τεχνικά / κατασκευαστικά στοιχεία για την εκτέλεση μεταφοράς πάσης φύσεως στρατιωτικού και μη στρατιωτικού εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένου «επικίνδυνων εμπορευμάτων»<sup>2</sup>), ανταλλακτικών, εργαλείων, οχημάτων<sup>3</sup>, υλικών επικοινωνιών, παντός τύπου και κλάσης<sup>4</sup> φορτίου υλικών, οπλικών συστημάτων, καθώς και τα διαβαθμισμένα<sup>5</sup> υλικά, που χρησιμοποιούνται από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις (ΓΕΣ), σε οποιοδήποτε λιμάνι της Ελλάδος, ανεξάρτητα της ποιότητας τους κατάστασης και του οποιουδήποτε χαρακτηρισμού τους (ως κυρίων ή όχι, αναλωσίμων, επικίνδυνων, ευπαθών, ελκυστικών κ.λπ.) ή του κατά περίπτωση παρουσιαζόμενου όγκου και βάρους τους.

##### **4.1.2. Τόποι Φορτοεκφόρτωσης**

**4.1.2.1** Οι λιμένες της Ελλάδος.

**4.1.2.2** Οι ακριβείς περιοχές και θέσεις των εγκαταστάσεων φόρτωσης και τελικού προορισμού / εκφόρτωσης (λόγω της αυτονόητης διαβάθμισης των εν λόγω πληροφοριών) θα κοινοποιηθούν στον εκναυλωτή κατά την φάση της υπογραφής της σύμβασης / συμφωνίας πλαίσιο (ΣΠ) ή την διαδικασία σύναψης εκτελεστικής σύμβασης κατόπιν σχετικού αιτήματος του συμμετέχοντος ενδιαφερόμενου και την έγκριση του ΓΕΣ/Γ1. Στην περίπτωση αυτή το ΓΕΣ δεν δεσμεύεται για την παροχή στοιχείων εφόσον εκτιμήσει ότι υφίστανται ενδείξεις για θέματα εθνικής ασφάλειας, αντίθετα ο πάροχος δεσμεύεται για την διατήρηση του «εμπιστευτικού» της ενημέρωσης με σχετική ρήτρα.

##### **4.1.3. Τρόπος Φορτοεκφόρτωσης**

**4.1.3.1** Φόρτωση / εκφόρτωση στο «πλευρό» του πλοίου («sotto ranioio») ή όπως τυχόν θα επιβάλλεται από τους κανονισμούς του λιμένος και τις ιδιαιτερότητες του μεταφερόμενου φορτίου.

**4.1.3.2** Η εν λόγω διαδικασία επιβαρύνει το ΓΕΣ. Όταν γίνεται με μέσα και προσωπικό του λιμένος υποβάλλεται δαπάνη με μέριμνα του Σχηματισμού – Μονάδας της οικείας περιοχής, ενώ όταν γίνεται με μέσα και προσωπικό του πλοίου καταβάλλεται το κόστος σύμφωνα με τα στοιχεία της οικονομικής προσφοράς και τους όρους της σύμβασης.

<sup>2</sup> Όπως αναλύεται στην παράγραφο 3 της παρούσας

<sup>3</sup> Αυτοκινούμενα – ρυμουλκούμενα – τροχοφόρα συγκεκριμένου όγκου (διαστάσεις και βάρος)

<sup>4</sup> Όπως αναλύεται στην παράγραφο 3 της παρούσας.

<sup>5</sup> Κλάσεις Διαβάθμισης Υλικών, όπως αναλύεται στην παράγραφο 3 της παρούσας

**4.1.3.3** Σε περίπτωση που ο λιμένας φορτοεκφόρτωσης δεν διαθέτει κατάλληλα μέσα και προσωπικό, ή για οποιοδήποτε λόγο (πλην «ανωτέρας βίας») δεν είναι δυνατή η φόρτωση / εκφόρτωση με προσωπικό και μέσα του λιμένος, τότε ο εκναυλωτής (εταιρεία που ενοικιάζει το πλοίο) είναι υπεύθυνος για την εύρεση, μίσθωση και εξόφληση ιδιωτικών μέσων και προσωπικού φορτοεκφόρτωσης. Στην περίπτωση αυτή η χρέωση των εργασιών φορτοεκφόρτωσης, θα γίνεται με βάση τα στοιχεία της οικονομικής προσφοράς και τους όρους της σύμβασης / συμφωνίας πλαίσιο.

**4.1.3.4** Με μέριμνα του εκναυλωτή να διατίθεται επαρκής και κατάλληλος φωτισμός στα φορτοεκφορτωτικά μέσα του πλοίου / λιμένος (κατά περίπτωση) ώστε η διαδικασία να συνεχίζεται και υπό συνθήκες περιορισμένου ή μη φυσικού φωτισμού.

#### **4.1.4. Διαδικασία Παραλαβής – Φόρτωσης – Μεταφοράς**

**4.1.4.1.** Η παραλαβή των προς μεταφορά υλικών και μέσων θα γίνεται από λιμάνι, το οποίο θα καθορίζεται όπως περιγράφεται στους Ειδικούς Όρους της διαδικασίας σύναψης Συμβάσεως / Συμφωνίας Πλαίσιο (ΣΠ) και η παράδοση θα γίνεται σε λιμάνι που έχει προκαθορισθεί με την δυνατότητα τροποποίησης του λιμένα προορισμού «εν πλω», κατόπιν αιτήσεως της Υπηρεσίας που είναι υπεύθυνη για την παραλαβή, εφόσον τροποποιηθούν οι συνθήκες της περιοχής (κλιματικές, τεχνική κατάσταση λιμένα, υπηρεσιακές απαιτήσεις κ.λπ.) σε οποιαδήποτε ημέρα του χρόνου.

**4.1.4.2.** Τα υλικά θα πρέπει να συνοδεύονται από τα κατά περίπτωση δικαιολογητικά / παραστατικά κατά την κρίση της Υπηρεσίας (ΓΕΣ/Γ1 ή ΑΣ-ΔΥΣ/ ΔΙΣΧΕΥΔΜ ή ΑΣΔΕΝ/ΔΥΔΜ).

**4.1.4.3.** Κατά την παραλαβή του υλικού ο ίδιος ο πλοίαρχος ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του υπογράφει πρωτόκολλο ή απόδειξη παραλαβής – φόρτωσης των υλικών, στο οποίο θα φαίνεται ο κωδικός αριθμός, η ονομασία και η ποσότητα των παραλαμβανόμενων υλικών εις τριπλούν. Το πρωτόκολλο ή η απόδειξη θα υπογράφεται και από την Υπηρεσία. Με την υπογραφή των πρωτοκόλλων ή των αποδείξεων και τυχόν άλλων συνοδευτικών εγγράφων των υλικών ο πλοίαρχος και κατ'επέκταση η εταιρεία καθίσταται υπεύθυνος /-η. Από τα πρωτόκολλα ή τις αποδείξεις το ένα υποβάλλεται στο αρμόδιο Επιτελείο [ΓΕΣ/Γ1 (ΔΥΔΜ)/2β1 ή ΑΣΔΥΣ/ΔΙΣΧΕΥΔΜ ή όπως θα ορίζεται στους όρους της σύμβασης / Συμφωνίας Πλαίσιο (ΣΠ) ], το άλλο παραμένει στη βάση (Μονάδα - αποθήκη) και το τρίτο τηρείται από το μεταφορέα. Εάν κατά την παραλαβή διαπιστωθεί ότι κάποια υλικά λείπουν ή είναι σε κακή κατάσταση αυτό θα αναφέρεται στο πρωτόκολλο - παραλαβής ή απόδειξη και θα επιβάλλονται οι κατά περίπτωση κυρώσεις.

**4.1.4.4.** Τα υλικά που μεταφέρονται με το πλοίο θα εναποθηκεύονται κάτω από το κατάστρωμα του πλοίου (under deck) στο αμπάρι, εκτός εκείνων που βρίσκονται τοποθετημένα εντός χαλύβδινων εμπορευματοκιβωτίων (container), ή σε περιπτώσεις που αυτό απαγορεύεται από τους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Κανονισμούς.

**4.1.4.5.** Επισημαίνεται ότι αποτελεί βασική ευθύνη της εταιρείας (εκναυλωτή) να ακολουθεί πιστά τυχόν ειδικές οδηγίες, περιορισμούς αποθήκευσης ή / και συσκευασίας κατά την φόρτωση – μεταφορά και γενικές συνθήκες μεταφοράς για ορισμένες κατηγορίες υλικών και μέσων.

**4.1.4.6.** Ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος για όλες τις φάσεις μεταφοράς, από την παραλαβή μέχρι την παράδοση του υλικού / μέσου στον λιμένα του τελικού προορισμού βάσει του δρομολογίου κίνησης.

**4.1.4.7.** Αν κατά την μεταφορά των υλικών, αυτά αποστέλλονται σε λανθασμένο προορισμό, από σφάλμα ή αμέλεια του εκναυλωτή, τότε αυτός είναι οικονομικά υπεύθυνος απέναντι στο ΓΕΣ, για την διαφορά μεταξύ των δαπανών που θα απαιτηθούν και του ποσού δαπάνης που θα έπρεπε να πληρωθεί αν τα υλικά είχαν αποσταλεί στον κανονικό προορισμό τους.

**4.1.4.8.** Αναλυτικά στοιχεία δρομολογίου, χρονικών επιδιώξεων, με λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, λόγω διαβάθμισης ασφαλείας των συγκεκριμένων πληροφοριών θα δοθούν μετά την σύναψη / υπογραφή της ΣΠ ή σύμβασης, κατόπιν σχετικής ρήτηρας εχεμύθειας και εμπιστευτικότητας, αποκλειστικά και μόνο στον ανάδοχο οικονομικό φορέα (εκναυλωτή). Η τελική διαμόρφωση του δρομολογίου και των ειδών / ποσοτήτων προς μεταφορά θα γίνεται προ της σύναψης της εκάστοτε εκτελεστικής σύμβασης (σε περίπτωση που υφίσταται σχετική ΣΠ).

**4.1.4.9.** Η μεταφορά των υλικών θα γίνεται σε «τυποποιημένες συσκευασίες» όπως προσδιορίζεται στην ομότιτλη ΜΟΠΥΠ<sup>6</sup>. Η μεταφορά των πυρομαχικών θα γίνεται σε παλέτες ή τυποποιημένες συσκευασίες ή κατάλληλους φορείς. Με μέριμνα και αποκλειστική ευθύνη του πλοίαρχου θα καθορίζεται και η αναλυτική διαδικασία / σειρά φόρτωσης ώστε να γίνεται πλήρη εκμετάλλευση των αποθηκευτικών χώρων του πλοίου και να αποφεύγονται εσωτερικές ή και εξωτερικές μετακινήσεις των φορτίων που θα είχαν ως αποτέλεσμα την απώλεια χρόνου (εις βάρος της χρονοαύλωσης).

#### **4.1.5. Διαδικασία Εκφόρτωσης – Παράδοσης – Ποιοτικού Ελέγχου**

**4.1.5.1.** Κατά την παράδοση των υλικών στο λιμάνι (τόπος προορισμού), θα υπογράφεται σχετικό βεβαιωτικό / παραστατικό παραλαβής εις τριπλό, από τον πλοίαρχο ή εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο και από την αρμόδια Επιτροπή του οικείου Σχηματισμού – Μονάδας που θα είναι ο παραλήπτης.

**4.1.5.2.** Ο ποιοτικός έλεγχος, με την έννοια της καλής και ασφαλούς εκτέλεσης της κάθε μεταφοράς άνευ ζημιών, φθοράς ή αλλοιώσεως των φορτίων και η ποσοτική και ποιοτική παραλαβή τους, θα ενεργείται κατά την

---

<sup>6</sup> Δηλαδή για τα πυρομαχικά ως μονάδα μετρήσεως τυποποιημένης συσκευασίας μεταφοράς (ο τρόπος μεταφοράς των υλικών – εφοδίων) θεωρείται η **παλέτα**, για τα οχήματα, πυροβόλα, άρματα, κ.λπ. θεωρείται το **τεμάχιο** (μη συμπεριλαμβανομένου καυσίμου, πυρομαχικών και μη βασικών παρελκομένων λειτουργίας κ.λπ.) και ούτω καθεξής.



παράδοση, από την αρμόδια Υπηρεσία σύμφωνα με τις οδηγίες, τις εντολές τους, τις ισχύουσες διατάξεις και τις προβλέψεις της ΣΠ / σύμβασης.

**4.1.5.3.** Ο συμβατικός χρόνος παράδοσης καθορίζεται κατά την ανάθεση του μεταφορικού έργου στην σύμβαση. Δύνανται, σε αντικειμενικά δικαιολογημένες περιπτώσεις (λόγοι «ανωτέρας βίας») να παρατείνεται / τροποποιείται (κατά τη διάρκεια υλοποίησης της εκτελεστικής σύμβασης), ύστερα από σχετικό αίτημα του εκναυλωτή που υποβάλλεται υποχρεωτικά πριν από τη λήξη του συμβατικού χρόνου ή με πρωτοβουλία των αρμοδίων οργάνων της στρατιωτικής Υπηρεσίας κατόπιν σχετικής αποδοχής από τον εκναυλωτή, σύμφωνα και τις κείμενες θεσμικές διατάξεις και τις προβλέψεις των ειδικών όρων της διακήρυξης.

#### **4.1.6. Γενικές Απαιτήσεις**

**4.1.6.1.** Η Υπηρεσία διατηρεί το δικαίωμα επιλογής και μετά την υπογραφή της σύμβασης / ΣΠ, να προβεί σε υλοποίηση ανεξάρτητης μεταφοράς ειδών με μέσο και τρόπο που θα εξασφαλίζει τις ανάγκες της, ανεξαρτήτως των προβλέψεων της σύμβασης / ΣΠ, οι οποίες (στην περίπτωση αυτή της ΣΠ) δεν θα είναι δεσμευτικές για τις ΕΔ.

**4.1.6.2.** Σε όλες τις φάσεις εκτέλεσης κάθε μεταφοράς, με αποκλειστική ευθύνη του εκναυλωτή πρέπει να τηρούνται όλοι οι κανονισμοί υγιεινής, ασφαλείας και πυρασφάλειας που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία.

**4.1.6.3.** Οι προς εκτέλεση μεταφορές, θα αναλαμβάνονται από τον εκναυλωτή μετά από ρητή - έγγραφη «ειδοποίηση / εντολή φόρτωσης» που θα απευθύνει το ΓΕΣ/Γ1(ΔΥΔΜ)/2β1 - ΑΣΔΥΣ/ΔΙΣΧΕΥΔΜ ή εξουσιοδοτημένο κλιμάκιο των ΕΔ όπως θα προσδιορισθεί σαφώς στη σύμβαση / ΣΠ.

**4.1.6.4.** Ο εκναυλωτής υποχρεούται κατά την εκτέλεση των μεταφορών να αποφεύγει επικίνδυνες – ευαίσθητες περιοχές, όπως εμπόλεμες ζώνες, περιοχές με δράση παραστρατιωτικών ομάδων, κλπ. Σε περίπτωση που απαιτηθεί κάποια κίνηση από περιοχή που υφίστανται ενδείξεις χαρακτηρισμού ως «ευαίσθητης περιοχής», τότε ο μεταφορέας υποχρεούται να ενημερώσει αρμοδίως το αντίστοιχο Γενικό Επιτελείο ή την στρατιωτική Υπηρεσία που θα ορισθεί στη σύμβαση / ΣΠ και στη συνέχεια να ακολουθήσει ρητά τις ανάλογες γραπτές οδηγίες.

**4.1.6.5.** Στην περίπτωση που παραστεί απαίτηση από το ΓΕΣ, για χρήση του πλοίου σε χρόνο μη προγραμματισμένο εντός ενός ημερολογιακού έτους (μη υπερβαίνοντας τη συνολική διάρκεια των συμβάσεων / εκτελεστικών συμβάσεων σε χρόνο / ημέρες - μήνες), ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει είτε το συγκεκριμένο πλοίο, είτε άλλο «ισοδύναμο» (παρόμοιων τεχνικών χαρακτηριστικών), είτε εναλλακτικό θαλάσσιο μεταφορικό μέσο, με το αυτό μίσθωμα και με βάση τους ίδιους όρους της σχετικής σύμβασης / ΣΠ μεταφοράς, για την κάλυψη της απαίτησης του ΓΕΣ – ΑΣΔΥΣ – ΑΣΔΕΝ, εντός των παρακάτω χρόνων ενημέρωσης και απόκρισης / διάθεσης:

**4.1.6.5.1.** Πλοίο που προβλέπεται η ναύλωσή του από την σύμβαση / ΣΠ, ενημέρωση το αργότερο εντός 2 μηνών<sup>7</sup> προ της επιθυμητής ημερομηνίας έναρξης εκτέλεσης μεταφοράς.

**4.1.6.5.2.** Πλοίο ή θαλάσσιο μεταφορικό μέσο που δεν προβλέπεται η ναύλωσή του από την σύμβαση / ΣΠ, ενημέρωση το αργότερο εντός 4 μηνών<sup>8</sup> προ της επιθυμητής ημερομηνίας έναρξης εκτέλεσης μεταφοράς.

**4.1.6.6.** Η "παράδοση" και η "επαναπαράδοση" του πλοίου θα γίνει σε λιμένα που θα καθορίζεται στη σύμβαση / ΣΠ. Η παράδοση και η επαναπαράδοση θα λάβει χώρα την ημέρα λήξης της κυρίας ή της τυχόν κατά παράταση ναύλωσης με βάση την εκτελεστική σύμβαση. Αν κατά την ημέρα επαναπαράδοσης το πλοίο ευρίσκεται εν πλω ή σε άλλο λιμάνι (εκτός του σχεδιασθέντος στην εκτελεστική σύμβαση ως τελικό προορισμό) τότε για τις ημέρες μέχρι του κατάπλου του στον συμφωνηθέντα λιμένα και της παράδοσης του μετά την πλήρη εκφόρτωσή του, στον εκναυλωτή θα καταβληθεί ναύλος από τον ναυλωτή κατ αναλογία βάσει του μηνιαίου μισθώματος του πλοίου.

**4.1.6.7.** Σε περίπτωση βλάβης:

**4.1.6.7.1.** Μικρής και άμεσα επισκευάσιμης εντός 24ώρου.

Αυτή θα πρέπει να αποκατασταθεί το αργότερο εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών, άλλως σε αντίθετη περίπτωση παύει να καταβάλλεται μετά την παρέλευση του χρονικού αυτού ορίου ο ναύλος.

**4.1.6.7.2.** Μεγάλης βλάβης με εκτιμώμενη αποκατάσταση άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών.

**4.1.6.7.2.1.** Ο εκναυλωτής του πλοίου, υποχρεούται μετά τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, με **προδιαγραφές που καλύπτουν την παρούσα ΠΕΔ** (χωρητικότητας, ταχύτητας κ.λπ.), χωρίς επιπρόσθετη οικονομική επιβάρυνση της Υπηρεσίας και με βάση τους ίδιους όρους της σχετικής σύμβασης - ΣΠ / εκτελεστικής σύμβασης μεταφοράς, άλλως ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να προβεί στη ναύλωση άλλου κατάλληλου πλοίου της αυτής κατηγορίας σε βάρος του εκναυλωτή. Για την επιβεβαίωση της εν λόγω δυνατότητας, ο υποψήφιος υποχρεούται, επί ποινή απορρίψεως της συμμετοχής του σε περίπτωση μη υποβολής, να υποβάλει με τον φάκελο των δικαιολογητικών συμμετοχής συμφωνητικό συνεργασίας με τον ιδιοκτήτη / εταιρεία που θα διαθέσει το εν λόγω πλοίο «αντικατάστασης» και φάκελο τεκμηρίωσης της «ισοδυναμίας» που θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο, CAPACITY PLAN με DEADWEIGHT SCALE (Σχέδιο χωρητικότητας με κλίμακα νεκρού βάρους) και TRIM AND STABILITY BOOKLET, (Εγχειρίδιο Ισορροπίας και της σταθερότητας) θεωρημένα από νηογνώμονα.

<sup>7</sup> 30 ημέρες υπολογίζεται ο προσυμβατικός έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο

<sup>8</sup> Συνυπολογίζεται επιπλέον ο χρόνος τροποποίησης της ΣΠ.

**4.1.6.7.2.2.** Ο εκναυλωτής του πλοίου υποχρεούται να προβεί στη μεταφόρτωση υλικών και ρυμούλκηση του πλοίου με ίδια κόστη.

**4.1.6.7.2.3.** Ο ναύλος δεν καταβάλλεται για το σύνολο του χρονικού διαστήματος το οποίο το πλοίο βρίσκεται εκτός εκτέλεσης θαλάσσιου δρομολογίου (πλους) και διαδικασία φορτοεκφόρτωσης (μεταφόρτωσης) του φορτίου.

**4.1.6.7.2.4.** Σε περίπτωση ναύλωσης άλλου πλοίου από τον ναυλωτή, ο εκναυλωτής επιβαρύνεται με το ναύλο που θα συμφωνηθεί και χωρίς να υπερβαίνει μέχρι και το 30% του αντίστοιχου ναύλου της ΣΠ / συγκεκριμένης εκτελεστικής σύμβασης αναλογικά (ανά ημέρα ναύλωσης).

## **4.2 Χαρακτηριστικά Επιδόσεων Πλοίου**

### **4.2.1 Το πλοίο πρέπει να:**

**4.2.1.1** Είναι εμπορικό πλοίο **Ξηρού Φορτίου τύπου V1Ξ**, ήτοι, «**Φορτηγό πλοίο**» (Φ/Γ, M/V: Motor Vessel, Cargo Vessel, Cargo Ship, Cargo Vessel, Motor Ship, κ.λπ.). Το εν λόγω πλοίο ανήκει στην κατηγορία **γενικού φορτίου – general cargo ships**, χωρίς να αποκλείονται τα **φορτηγά τεμαχειώδους φορτίου (οχημάτων – Ro Ro)**<sup>9</sup>, σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση<sup>10</sup> του Συνημμένου «3» της ΜΟΠΥΠ<sup>11</sup>. Οι ελάχιστες απαιτήσεις των προδιαγραφών αφορούν σε φορτηγό πλοίο το οποίο, γενικά μεταφέρει στερεά φορτία σε τυποποιημένες συσκευασίες μεταφοράς<sup>12</sup> (σε κιβώτια, δοχεία, σάκους, παλέτες, κ.λπ.).

**4.2.1.2** Έχει τη δυνατότητα **αποκλειστικής μεταφοράς** (κατά προτεραιότητα και εφόσον είναι εφικτό για λόγους ασφαλείας ταυτόχρονα εντός του ίδιου πλοίου) από τους Σχηματισμούς – Μονάδες ΠΕ/ΑΣΔΕΝ προς την Ενιαία Περιοχή Συντηρήσεως (ΕΠΣ) και αντίστροφα καθώς και μεταξύ των Σχηματισμών – Μονάδων της ΑΣΔΕΝ, των παρακάτω:

#### **4.2.1.2.1 Υλικών – Εφοδίων**

**4.2.1.2.1.1** Πυρομαχικών σε παλέτες

<sup>9</sup> Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η κάλυψη των απαιτήσεων κριτηρίων επιλογής όπως αναλυτικά καθορίζονται στα Παραρτήματα της ομότιπλης ΜΕΑ ΠΕ και περιγράφονται στη παρούσα

<sup>10</sup> Βιβλίο «Μελέτη Πλοίου, Μεθοδολογίες Προμελέτης», Τεύχος 1, Απόστολου Δ. Παπανικολάου, Καθηγητή ΕΜΠ, Αθήνα, 2009, παρ. 1.4.2 Κατηγορίες Πλοίων, σελ.26-31

<sup>11</sup> Είναι δυνατή η επίδοση του εν λόγω Συνημμένου στον ενδιαφερόμενο οικονομικό φορέα κατόπιν σχετικού έγγραφου αιτήματος κατά τη διάρκεια του τεχνικού διαλόγου ή / και της αντίστοιχης διαδικασίας σύναψης σύμβασης / Συμφωνίας Πλαίσιο (ΣΠ)

<sup>12</sup> Δηλαδή για τα πυρομαχικά ως μονάδα μετρήσεως τυποποιημένης συσκευασίας μεταφοράς (ο τρόπος μεταφοράς των υλικών – εφοδίων) θεωρείται η **παλέτα**, για τα οχήματα, πυροβόλα, κ.λπ. θεωρείται το **τεμάχιο** (μη συμπεριλαμβανομένου καυσίμου, πυρομαχικών και μη βασικών παρελκομένων λειτουργίας κ.λπ.) και ούτω καθεξής.

βαρέλια.	<b>4.2.1.2.1.2</b>	Καυσίμων	σε
βαρέλια.	<b>4.2.1.2.1.3</b>	Ελαιολιπαντικών	σε
	<b>4.2.1.2.1.4</b>	Κάδων λίπους.	
εφοδίων, όπως προσδιορίζονται στη παρούσα.	<b>4.2.1.2.1.5</b>	Λοιπών υλικών και	
	<b>4.2.1.2.2</b>	<b>Μέσων</b>	
Χρήσης.	<b>4.2.1.2.2.1</b>	Οχημάτων	Γενικής
	<b>4.2.1.2.2.2</b>	Ρυμουλκών.	
	<b>4.2.1.2.3</b>	<b>Οπλικών Συστημάτων</b>	
(διαστάσεων και βάρους).		Λοιπών, συγκεκριμένου όγκου <b>V1Ξ</b>	
	<b>4.2.1.2.4</b>	<b>Προσωπικού</b>	
Φορτίων (τουλάχιστον δυο).		Ατομικής μεταφοράς – Συνοδών	

**4.2.2** Η διάκριση «φορτίων» αναλόγως όγκου (διαστάσεων) και βάρους, που ισχύει για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου είναι:

Γενικού ξηρού φορτίου **τύπου «V1Ξ»**, με την μονάδα μετρήσεως της τυποποιημένης «μεταφερόμενης συσκευασίας»<sup>13</sup> ίση ή μικρότερη των διαστάσεων 4,5μ. (Μ), 2μ (Π), 2,10μ (Υ) και βάρους 3 τόνων (τον).

**Επισήμανση:** Οι αναφερόμενες (ελάχιστες) διαστάσεις (σε μέτρα) και το βάρος (σε τόνους) αφορούν σε μονάδα μετρήσεως (ΜΜ) της τυποποιημένης «μεταφερόμενης συσκευασίας»<sup>6</sup>.

### **4.3 Φυσικά – Τεχνικά Χαρακτηριστικά Πλοίου**

**4.3.1** Τα βασικά **επιθυμητά χαρακτηριστικά** του πλοίου<sup>14</sup> που θα χρησιμοποιηθεί για την χρονοαύλωση και τη θαλάσσια εγχώρια μεταφορά, που

<sup>13</sup> Δηλ. για τα πυρομαχικά ως μονάδα μετρήσεως τυποποιημένης συσκευασίας μεταφοράς (ο τρόπος μεταφοράς των υλικών – εφοδίων) θεωρείται η **παλέτα**, για τα οχήματα, πυροβόλα, άρματα, κ.λπ. θεωρείται το **τεμάχιο** (μη συμπεριλαμβανομένου καυσίμου, πυρομαχικών και μη βασικών παρελκομένων λειτουργίας κ.λπ.) και ούτω καθεξής.

<sup>14</sup> ΕΜΠ, Διπλωματική Εργασία με τίτλο «Αλγόριθμος Δημιουργίας και Αξιολόγησης Εφικτών Σεναρίων Ναύλωσης» Δ. Κ. Κωνσταντόπουλος, Οκτ 2007, παρ. 2.2.1 «Περιγραφή Πλοίου»: Η αποδοτικότητα του ναυλωμένου πλοίου είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία της χρονοαύλωσης. Κατά τις διαπραγματεύσεις, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να δώσει ακριβείς και αξιόπιστες πληροφορίες για το πλοίο του στον ναυλωτή, ώστε ο τελευταίος να σχηματίσει μία σαφή εικόνα της τρέχουσας κατάστασης και εμπορικής αξίας του πλοίου

υποχρεωτικά θα πρέπει να συνοδεύονται από την απαιτούμενη αλληλογραφία<sup>15</sup> τεκμηρίωσης των δηλωμένων για περαιτέρω αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών, είναι:

#### **4.3.1.1 Γενικές Πληροφορίες περί του πλοίου**

**4.3.1.1.1** Εθνικότητα.

**4.3.1.1.2** Ηλικία.

**4.3.1.1.3** Καιρικές συνθήκες (κατάσταση θαλάσσης – Sea State<sup>16</sup>) κάτω από τις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη αποδοτικότητα<sup>17</sup> του πλοίου.

#### **4.3.1.2 Ναυπηγικά - Τεχνικά χαρακτηριστικά**

**4.3.1.2.1** Προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα προσδέσεώς του σε όλους τους λιμένες ενδιαφέροντος:

**4.3.1.2.1.1** **Ολικό μήκος**<sup>18</sup> κατάλληλο για είσοδο / έξοδο και παραμονή / πρόσδεση στους λιμένες ενδιαφέροντος<sup>19</sup>. Επιθυμητό το μικρότερο δυνατό.

**4.3.1.2.1.2** **Βύθισμα**<sup>20</sup> (έμφορτο με την μέγιστη μεταφορική ικανότητα που δηλώνεται) κατάλληλο για είσοδο / έξοδο και παραμονή / πρόσδεση στους λιμένες ενδιαφέροντος<sup>19</sup>. Επιθυμητό το μικρότερο δυνατό.

**4.3.1.2.2** **Συνολική ιπποδύναμη** σε HP/ώρα, για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου:

---

<sup>15</sup> Πιστοποιητικά βάσει της υφιστάμενης ελληνικής νομοθεσίας, κατασκευαστικά σχέδια θεωρημένα από νηογνώμονα, κ.λπ. **Επισημαίνεται ότι, επιπλέον των αναφερομένων στο παρόν, για την αξιολόγηση / βαθμολόγηση των κριτηρίων / απαιτήσεων θα ληφθούν υπόψη από την αρμόδια επιτροπή και τα αναφερόμενα αναλυτικά (ανά κριτήριο / απαίτηση) στο Παράρτημα «ΣΤ» της ομότιπλης ΜΕΑΠΕ που αποτελεί την Προσθήκη II της παρούσας ΠΕΔ.**

<sup>16</sup> <https://el.wikipedia.org/> με τον όρο **κατάσταση θαλάσσης** χαρακτηρίζεται ο πραγματικός κυματισμός χωρίς να συνδέεται με τον επικρατούντα άνεμο (η Κλίμακα Μποφόρ είναι αυτή που βασίζεται στον άνεμο) τη στιγμή της παρατήρησης, λόγω του ότι πολλές φορές δεν συμβαδίζουν (πχ κοντά σε υπήνεμη ακτή, η ανοικτό πέλαγος όπου ο κυματισμός προέρχεται από άνεμο σε άλλη περιοχή ή από άνεμο που έπνεε προηγουμένως στην περιοχή).

<sup>17</sup> Εκτέλεση του ανατιθέμενου μεταφορικού έργου με την μικρότερη κατανάλωση καυσίμου και στον επιθυμητό χρόνο

<sup>18</sup> Στοιχεία τεκμηρίωσης αποτελούν, 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).

<sup>19</sup> Όπως αναφέρονται στην παρ. 5.γ.(2)(α). της ομότιπλης ΜΟΠΥΠ και θα κοινοποιηθούν ΜΟΝΟ στον υποψήφιο / συμμετέχοντα οικονομικό φορέα μετά την υπογραφή σχετικής ρήτηρας / υπεύθυνη δήλωση εχεμύθειας και εμπιστευτικότητας.

<sup>20</sup> Ως προηγούμενη υποσημείωση υπ. αριθ. 21

4.3.1.2.2.1 Προωστήριων<sup>21</sup> μηχανών.

4.3.1.2.2.2 Ηλεκτροπαραγωγών

ζευγών (ηλεκτρομηχανή).

#### 4.3.1.3 Απαιτήσεις για το μεταφερόμενο φορτίο:

**4.3.1.3.1 Ελάχιστη μεταφορική ικανότητα<sup>22</sup> (ωφέλιμο φορτίο) πλοίου 1.000 μετρικοί τόνοι (M/T)<sup>23</sup>, επιθυμητή η μεγαλύτερη δυνατή μεταφορική ικανότητα. Πλοίο με μεταφορική ικανότητα κάτω της προαναφερθείσας αποκλείεται της διαδικασίας σύναψης σύμβασης / ΣΠ.**

Επισημαίνεται ότι, κατά την τεκμηρίωση της **πραγματικής** μεταφορικής ικανότητας και για την πλήρη εκμετάλλευση του επιτρεπόμενου βυθίσματος, απαιτείται<sup>24</sup> να συναξιολογηθούν υποχρεωτικά με τον συντελεστή στοιβασίας<sup>25</sup> / φόρτωσης του φορτίου και την αντίστοιχη κατανομή του

<sup>21</sup> Όπως δηλώνονται στα σχετικά Πιστοποιητικά του πλοίου (Πιστοποιητικό Καταμέτρησης, Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης, Έγγραφο Εθνικότητας, κ.λπ.)

<sup>22</sup> Το βάρος (**ωφέλιμο φορτίο ή μεταφορική ικανότητα**) που ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει όταν είναι φορτωμένο μέχρι την ίσαλο γραμμή με καύσιμα, φορτία, φρέσκο νερό, προμήθειες και πλήρωμα. Στοιχεία Τεκμηρίωσης αποτελούν, 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). 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 I του Ν.1373/83, σελ. 1110 – 1118.

Ο υποψήφιος οικονομικός φορέας οφείλει, κατόπιν αιτήσεως από την αρμόδια Υπηρεσία να υποβάλει, εκτός των προαναφερθέντων **WLO, WF, WPR, WP, WCR, B (τα οποία υποχρεωτικά αναλύονται στην τεχνική προσφορά του συμμετέχοντος)** στο αρχικό εδάφιο της εν λόγω υποσημείωσης, εντός 10 εργασίμων ημερών τα αντίστοιχα στοιχεία που θα ζητηθούν.

<sup>23</sup> Μετρικός τόνος, ίσος με 1.000 κιλά ή 2.240 λίβρες

<sup>24</sup> Τα εν λόγω στοιχεία υποβάλλονται υποχρεωτικά με τον φάκελο της τεχνικής προσφοράς για αξιολόγηση από την αρμόδια επιτροπή εμπειρογνομόνων

<sup>25</sup> SF: Stowage Factor. Ο συντελεστής αυτός καθορίζει τον απαιτούμενο όγκο στοιβασίας του φορτίου στη μονάδα βάρους του και εκφράζεται με κυβικά μέτρα (κμ) ή πόδια ανά τόνο. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι, σε ένα πλοίο με διαθέσιμο χώρο φόρτωσης 1.500 κμ και συντελεστή στοιβασίας (SF) 1,5 κμ/τον μπορούν να φορτωθούν είδη συνολικού βάρους 1.000 τον.

<https://el.wikipedia.org/> Καθαρά χωρητικότητα (net register tonnage) προσδιορίζεται η πλήρης μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε όγκο δηλαδή σε κόρους. (Ο **κόρος** είναι μονάδα μέτρησης όγκου με την οποία γίνεται η μέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε **100** κυβικά πόδια ή **2,83** κυβικά μέτρα. Στην αγγλική αποδίδεται με τον όρο **register ton**). Ένας εμπειρικός προσεγγιστικός τρόπος εύρεσης του συνολικού φορτίου που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο είναι το γινόμενο της καθαρής χωρητικότητάς του επί τον αριθμό 2,5.

όγκου στο κύτος (αμπάρι) με βασικό κριτήριο την επαρκή ευστάθεια<sup>26</sup> του πλοίου σύμφωνα με τον νηογνώμονα.

**4.3.1.3.2** Δυνατότητα (φυσικά / τεχνικά χαρακτηριστικά και νόμιμες πιστοποιήσεις) **ασφαλούς μεταφοράς** του φορτίου εντός της ελληνικής θαλάσσιας επικράτειας σε **κλειστούς** (υποχρεωτικά) **χώρους** του πλοίου.

**4.3.1.3.3** Ύπαρξη υποχρεωτικά **τουλάχιστον ενός υποφράγματος**<sup>27</sup> μέσα στο αμπάρι του πλοίου, ώστε πρακτικά να διαχωρίζεται το αμπάρι σε δυο (2) χωριστά τμήματα κατά την έννοια του ύψους και να καθίσταται δυνατή η πλήρη εκμετάλλευση του διατιθέμενου ύψους του αποθηκευτικού χώρου σε συνδυασμό με τους περιορισμούς (για λόγους ασφαλείας) της καθ' ύψους στοιβαξης συγκεκριμένων φορτίων (παλετών πυρομαχικών, βαρελιών, κ.λπ.) και τη συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

**4.3.1.3.4** Δυνατότητα φόρτωσης / εκφόρτωσης και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ)<sup>28</sup> τύπου 20' και 40'. Επιθυμητός ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός Ε/Κ.

**4.3.1.4 Ταχύτητα πλοίου**<sup>29</sup> σε κόμβους, για τον υπολογισμό:

**4.3.1.4.1** Της κατανάλωσης καυσίμου, σε συνδυασμό με τα αναφερόμενα στη παρ. 4.3.1.2.2.

<sup>26</sup> Η ευστάθεια του πλοίου για τον συγκεκριμένο προτεινόμενο τρόπο φόρτωσης θα πιστοποιείται υποχρεωτικά από νηογνώμονα κατά την κρίση της υπηρεσίας

<sup>27</sup> Στη ναυτική (καθημερινή) γλώσσα ονομάζεται «**κουραδόρος**».

<sup>28</sup> 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 <sup>3</sup> )	67.3	33
4	Φορτίο (kg)	27.397	22.100

Στοιχεία τεκμηρίωσης αποτελούν, τα κατασκευαστικά στοιχεία του πλοίου (CAPACITY PLAN) και η τεχνική έκθεση του ναυπηγού, θεωρημένα από νηογνώμονα

<sup>29</sup> <https://el.wikipedia.org/> Η **ταχύτητα των πλοίων** διακρίνεται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Αργή ή βραδυπορίας (idling speed).
- Μέτρια ή αποδοτική (cruising speed).
- Μέση ταχύτητα (average speed).
- Οικονομική (economic speed), ιδανική ταχύτητα σε συνάρτηση ωριαίας κατανάλωσης καυσίμων, (ποικίλει κατά τύπο πλοίου).
- Υπηρεσιακή (service speed ή commercial speed), χαρακτηρίζεται η συνήθης ακολουθούμενη που μπορεί και να ταυτίζεται με την οικονομική, (που ποικίλει κατά τύπο πλοίου)
- Μέγιστη ή «πάση δυνάμει» (full speed), η ανώτερη δυνατή που μπορεί έκτακτα ν' αναπτύξει ένα πλοίο (για κάποιο χρονικό διάστημα).

Για λόγους συντονισμού και αντικειμενικής αξιολόγησης επί ίσων όρων, σε ότι αφορά στοιχεία ταχύτητας (για περαιτέρω αξιολόγηση) θα λαμβάνεται η **ταχύτητα των 8 κόμβων**.

**4.3.1.4.2** Του χρόνου άφιξης / αγκυροβόλησης στον τελικό προορισμό συγκεκριμένων λιμένων<sup>30</sup>, με σκοπό να ολοκληρώνεται με το πρώτο φως ώστε να γίνεται πλήρη εκμετάλλευση της ημέρας, δεδομένου ότι υφίσταται χρονοναύλωση.

**4.3.1.5 Μέσα<sup>31</sup> φορτοεκφόρτωσης** κατάλληλα για την φορτοεκφόρτωση του μεταφερόμενου φορτίου που θα δηλωθεί σύμφωνα με την διάκριση των φορτίων και συγκεκριμένα, για τα πλοία τύπου **V1Ξ** της παρ. **4.2.2.**:

**4.3.1.5.1** Απαιτείται η διάθεση κατάλληλων (σύμφωνα με τις δυνατότητες του πλοίου εκ κατασκευής και προορισμού) ανυψωτικών μέσων. Επιθυμητή η μεγαλύτερη δυνατή ανυψωτική ικανότητα.

**4.3.1.5.2** Επιθυμητή η διάθεση περονοφόρου (κλάρκ) οχήματος επί του πλοίου.

**4.3.1.6 Χώρο παραμονής / διαμονής** και χώρο ενδιαίτησεως προσωπικού στο φορηγό πλοίο (τουλάχιστον 2 ατόμων / συνοδών φορτίου).

#### **4.4 Αξιοπιστία - Εγγυήσεις Καλής Εκτέλεσης Παρεχομένων Υπηρεσιών**

Όπως καθορίζεται στην ΜΟΠΥΠ, στην παρ. 7 της παρούσας και θα αναφερθεί στους Ειδικούς Όρους της διαδικασίας. Συγκεκριμένα, τα πιστοποιητικά που θα καταθέσει η ενδιαφερόμενη εταιρεία θα πρέπει να έχουν εκδοθεί από τους αρμόδιους ανά αντικείμενο Εθνικούς ή Διεθνείς φορείς πιστοποίησης και ειδικότερα:

**4.4.1** Εν ισχύ πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (**Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης**) για το συγκεκριμένο πλοίο που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη ναύλωση και θα έχει εκδοθεί από την αρμόδια κρατική υπηρεσία.

**4.4.2 Πιστοποίηση για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων**, σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG CODE). Συγκεκριμένα:

**4.4.2.1** Βεβαίωση Καταλληλότητας για την μεταφορά επικίνδυνων ειδών της κλάσης 1 μεταξύ ελληνικών λιμένων (ΠΔ 405/96).

**4.4.2.2** Βεβαίωση μη εφαρμογής του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG CODE) (σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Άρθρου 1 της Υ.Α. 1218.14/1/95 – ΦΕΚ 531Β 20-6-1995).

<sup>30</sup> Όπως αναλύονται στην ομότιπλη ΜΟΠΥΠ και δύνανται να κοινοποιηθούν στον ενδιαφερόμενο / συμμετέχοντα σε συγκεκριμένη διαδικασία σύναψης σύμβασης, οικονομικό φορέα, σύμφωνα με τις προβλέψεις των αντίστοιχων Ειδικών Όρων (ΕΟ)

<sup>31</sup> Τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την φόρτωση / εκφόρτωση του πλοίου, ήτοι, κρένια / μπίγκες – γερανοί



**4.4.2.3** Βεβαίωση Καταλληλότητας για την μεταφορά επικίνδυνων ειδών της κλάσεων 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 & 9 (ΠΔ 405/96).

**4.5 Δυνατότητα Συντήρησης**

Δεν απαιτείται ανάλυση της παραγράφου, με μέριμνα πλοιοκτήτη.

**4.6 Περιβάλλον**

Δεν απαιτείται ανάλυση της παραγράφου

**4.7 Σχεδίαση και Κατασκευή**

Δεν απαιτείται ανάλυση της παραγράφου

**4.8 Παρελκόμενα**

Δεν απαιτείται ανάλυση της παραγράφου

**5. ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑ – ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ – ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ**

**5.1 Συσσκευασία**

Η συσκευασία για μεταφορά αποτελεί ευθύνη της Υπηρεσίας.

**5.2 Επισήμανση**

Η επισήμανση όπου και αν απαιτείται αποτελεί ευθύνη της Υπηρεσίας.

**5.3 Ασφάλιση Φορτίων**

Η ασφάλιση των φορτίων (Μεταφερόμενων Υλικών / Μέσων) αποτελεί ευθύνη της στρατιωτικής Υπηρεσίας και θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις των Ειδικών Όρων εάν απαιτηθεί.

**6. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ - ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ**

**6.1** Όπως καθορίζονται αναλυτικά στους Γενικούς και Ειδικούς Όρους της διαγωνιστικής διαδικασίας.

**6.2** Η Υπηρεσία διατηρεί το δικαίωμα για την διεξαγωγή επιθεωρήσεων – ελέγχων ανεξαρτήτως χρόνου και ο οικονομικός φορέας (εκναυλωτής) οφείλει να παράσχει όλες τις αιτούμενες πληροφορίες και διευκολύνσεις στην αρμόδια επιτροπή για την εκτέλεση της εν λόγω επιθεώρησης – ελέγχου.

**7. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ - ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ - ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ**

**7.1 Διαδικασία Πληρωμής Ναύλου**

**7.1.1** Καταβολή του συμφωνηθέντος από την σύμβαση - ΣΠ / εκτελεστική σύμβαση του ναύλου μίσθωσης για την εκτέλεση συγκεκριμένων δρομολογίων.

**7.1.2** Η πληρωμή του ναύλου θα ενεργείται με μέριμνα του ΓΕΣ/Γ1(ΔΥΔΜ), με την έκδοση Τακτικού Χρηματικού Εντάλματος (ΤΧΕ), με την υποβολή των εξής δικαιολογητικών:

**7.1.2.1** Αντίγραφο ημερολογίου πλοίου.

**7.1.2.2** Φορολογική και Ασφαλιστική Ενημερότητα και Βεβαίωση περί μη οφειλής στο δημόσιο.

**7.1.2.3** Υπεύθυνη δήλωση του Πλοιάρχου, στην οποία θα φαίνονται τα διανυθέντα μίλια, οι ώρες ταξιδιού και τα αντίστοιχα καύσιμα που καταναλώθηκαν για το συγκεκριμένο δρομολόγιο.

**7.1.2.4** Δελτίο Φόρτωσης.

**7.1.3** Αναλυτικός υπολογισμός ναύλου:

**7.1.3.1** Στην τιμή ναύλου δεν υπολογίζονται τα καύσιμα τα οποία θα βαρύνουν το ΓΕΣ.

**7.1.3.2** Ο υπολογισμός των χορηγουμένων καυσίμων<sup>32</sup>, θα γίνεται με το τέλος κάθε δρομολογίου, σύμφωνα με το σύνολο των διανυθέντων μιλίων και την ωριαία κατανάλωση του πλοίου (εν πλω και εν όρμω) συναξιολογώντας τα παρακάτω:

**7.1.3.2.1** Τεχνική / οικονομική προσφορά του εκναυλωτή, στις οποίες αναφέρεται η ωριαία κατανάλωση των μηχανών του πλοίου σε καύσιμα (πλεύση και εν όρμω λειτουργία).

**7.1.3.2.2** Τα στοιχεία (διανυθέντα μίλια και ώρες ταξιδιού / ελλιμενισμού) όπως προκύπτουν από το ημερολόγιο του πλοίου.

**7.1.3.2.3** Μιλιομετρικές αποστάσεις βάσει του χάρτη της Ελλάδος και των στοιχείων του ημερολογίου.

## **7.2 Εγγυοδοσία**

---

<sup>32</sup> Διευκρινίζεται ότι, ο χρόνος και ποσότητα διάθεσης του καυσίμου είναι ανεξάρτητος από την διαδικασία υπολογισμού / κοστολόγησης, καθόσον, η παροχή του καυσίμου θα πρέπει να γίνεται άμεσα με την αίτηση του εκναυλωτή για αποφυγή καθυστερήσεων εις βάρος της χρονοναύλωσης (που επιβαρύνει το Δημόσιο), η δε λογιστική τακτοποίηση δύναται να διενεργηθεί σε δεύτερο χρόνο ώστε να υφίσταται και η δυνατότητα διεξοδικού ελέγχου της κατανάλωσης με βάση τα στοιχεία της προσφοράς.

Ο πάροχος εγγυάται την καλή και πιστή εκτέλεση των όρων της σύμβασης / ΣΠ καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος αυτής, υποβάλλοντας κατά περίπτωση τις εγγυητικές καλής εκτέλεσης συμβάσεων / ΣΠ – εκτελεστικών συμβάσεων, όπως αναφέρονται στους όρους της διαδικασίας.

**7.3** Λοιπά, σύμφωνα με τους ειδικούς όρους και τις κείμενες διατάξεις.

## **8. ΛΟΙΠΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

**8.1** Ο πλοίαρχος του πλοίου υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια, σύμφωνα με προγραμματισμένο πλω, από το ΓΕΣ/Γ1 (ΔΥΔΜ) ή την ΑΣΔΥΣ/ΔΙΣΧΕΥΔΜ και όπως σαφώς θα καθορίζεται στη σύμβαση / συμφωνία πλαίσιο.

**8.2** Εκπρόσωπος της εταιρείας ή ο πλοίαρχος, κατά την ανάθεση συγκεκριμένου μεταφορικού έργου, υποχρεούται να:

**8.2.1** Υλοποιεί επ' ακριβώς τα συμφωνηθέντα με το ΓΕΣ.

**8.2.2** Αναφέρει τηλεφωνικά σε συγκεκριμένες φάσεις της μεταφοράς, όπως θα ενημερωθεί από το ΓΕΣ ή την ΑΣΔΥΣ.

**8.2.3** Αναφέρει τυχόν θέματα που θα προκύπτουν άμεσα και να εισηγείται τρόπους αντιμετώπισης ή περαιτέρω χειρισμού.

## **9. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ**

**9.1** Όπως καθορίζεται στους Γενικούς και Ειδικούς Όρους.

**9.2** Επιπλέον, Απαραράβατοι Όροι και Κριτήρια Αξιολόγησης / Βαθμολόγησης σύμφωνα με τον Πίνακα της Προσθήκης Ι της παρούσας.

**9.3** Οι οικονομικοί φορείς υποχρεούνται με την οικονομική προσφορά να υποβάλουν σε ευρώ μέχρι και 2 δεκαδικά ψηφία, τα παρακάτω κόστη:

**9.3.1** Κόστος ναύλωσης (για τη συνολική διάρκεια ναύλωσης<sup>33</sup>)

**9.3.2** Λειτουργικά κόστη πλοίου

**9.3.2.1** Κατανάλωση καυσίμου<sup>34</sup> (ωριαία)

<sup>33</sup> Η αξιολόγηση της οικονομικής προσφοράς θα γίνει λαμβάνοντας υπόψη την **μηνιαία ναύλωση** ή αν αλλιώς ορίζεται στους Ειδικούς Όρους

<sup>34</sup> Βιβλιοθήκη του Ναυτικού, «Στοιχεία Ναυτικών Μηχανών για Πλοίαρχους», Ίδρυμα Ευγενίδου, Γεωργίου Φ. Δανιήλ, Αθήνα 2006, Κεφάλαιο 11<sup>ο</sup>, παράγραφος 11.1, σελ. 178, «**Ορισμός και τιμές της ειδικής ανά ίππο και ώρα κατανάλωσης**»:

**Παράγραφος Α γ):** «Για τις Μηχανές Εσωτερικής Καύσης (ΜΕΚ)»

**Δίχρονες Μηχανές πετρελαίου:** 180 – 220 γραμμάρια ανά ίππο την ώρα

**Τετράχρονες Μηχανές πετρελαίου:** 160 – 200 γραμμάρια ανά ίππο την ώρα

1 Λίτρο (L ή lt) x Ειδικό βάρος υλικού (Ε.Β.) = κιλά (Kg) ή γραμμάρια (gr)

1 lt Πετρέλαιο - Ντίζελ x Ε.Β. Πετρ. Ντίζελ (0.82- 0.87) = 820 – 870 gr

**δηλ.** 1 κιλό πετρέλαιο είναι περίπου 1,22 λίτρα ή 1.000 κιλά (1 τόνος) είναι 1.220 λίτρα περίπου

**9.3.2.1.1** Κατανάλωση εν Πλω.

**9.3.2.1.2** Κατανάλωση εν Όρμω.

**9.3.2.2** Τέλη φόρτωσης / εκφόρτωσης και λοιπά κόστη που σχετίζονται με τη διαχείριση του φορτίου (σύμφωνα με τους ειδικούς όρους).

**9.3.2.3** Τέλη ελλιμενισμού (διάρκεια ναύλωσης).

Ο συμβαλλόμενος οικονομικός φορέας (πάροχος υπηρεσιών) είναι υποχρεωμένος στην προσφορά του να επισυνάψει συμπληρωμένο αναλυτικό φυλλάδιο με τίτλο «ΕΝΤΥΠΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ», υπόδειγμα του οποίου, με οδηγίες συμπλήρωσης, βρίσκεται αναρτημένο στην ιστοσελίδα «ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΝΟΠΛΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ» (<http://prodiagrafes.army.gr>), επιλέγοντας αρχικά «ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΕΝΤΥΠΑ – ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ» και στη συνέχεια «ΕΝΤΥΠΑ».

## **10. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ**

**10.1** Αναλυτικός τρόπος αξιολόγησης / βαθμολόγησης της τεχνικής προσφοράς, όπως καθορίζεται στην Προσθήκη II της παρούσας και στους Ειδικούς Όρους της διαδικασίας σύναψης σύμβασης – ΣΠ.

**10.2** Βασικοί – Κύριοι Ναυτιλιακοί και Λοιποί Όροι / Ορισμοί, όπως καθορίζονται στην Προσθήκη III της παρούσας και στους Ειδικούς Όρους της διαδικασίας σύναψης σύμβασης – ΣΠ.

## **11. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗΣ**

Στη διαδικτυακή τοποθεσία του ΓΕΕΘΑ, για τις προδιαγραφές Ενόπλων Δυνάμεων (<http://prodiagrafes.army.gr>) υπό το θέμα «ΕΝΤΥΠΑ», παρέχεται «ΕΝΤΥΠΟ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Ή ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΠΕΔ» με το οποίο είναι δυνατός ο σχολιασμός της παρούσας προδιαγραφής για την βελτίωσή της.

---

**Επισημαίνεται ότι**, ο ανωτέρω υπολογισμός θα γίνει σύμφωνα με τη **δηλωθείσα (υποχρεωτικά με την τεχνική προσφορά)** ιπποδύναμη των κυρίων μηχανών που χρησιμοποιούνται για την πρόωση του πλοίου και την ιπποδύναμη των ηλεκτρομηχανών που χρησιμοποιούνται εν όρμω για τις λειτουργίες του πλοίου.





**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ**  
**ΠΛΟΙΟΥ ΠΡΟΣ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΥΠΟΥ V1Ξ**

Α/Α	ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ	ΟΡΙΑ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ			ΠΑΡ/ΣΕΙΣ
					ΕΠΙΠΕΔΟ 1	ΕΠΙΠΕΔΟ 2	ΕΠΙΠΕΔΟ 3	
	<b><u>ΟΜΑΔΑ I</u></b> <b><u>ΟΜΑΔΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ</u></b> <b><u>ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ, ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ</u></b> <b><u>ΑΠΟΔΟΣΗΣ</u></b>			100.0%				
<b>A</b>	<b><u>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u></b>							
1	Το προς ναύλωση πλοίο πρέπει έχει όλα τα απαραίτητα τεχνικά / κατασκευαστικά στοιχεία για την εκτέλεση μεταφοράς πάσης φύσεως στρατιωτικού και μη στρατιωτικού εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένου «επικίνδυνων εμπορευμάτων» ), ανταλλακτικών, εργαλείων, οχημάτων , υλικών επικοινωνιών, παντός τύπου και κλάσης φορτίου υλικών, οπλικών συστημάτων, καθώς και τα διαβαθμισμένα υλικά, που χρησιμοποιούνται από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις (ΓΕΣ), σε οποιοδήποτε λιμάνι της Ελλάδος, ανεξάρτητα της ποιοτικής τους	I,II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				Αναλόγως του τύπου μεταφερόμενου φορτίου

	κατάστασης και του οποιουδήποτε χαρακτηρισμού τους (ως κυρίων ή όχι, αναλωσίμων, επικίνδυνων, ευπαθών, ελκυστικών κ.λπ.) ή του κατά περίπτωση παρουσιαζόμενου όγκου και βάρους τους							
<b>2</b>	Το πλοίο πρέπει να:							
<b>α</b>	Είναι εμπορικό πλοίο <b>Ξηρού Φορτίου τύπου V1Ξ</b> , ήτοι, « <b>Φορτηγό πλοίο</b> » (Φ/Γ, M/V: Motor Vessel, Cargo Vessel, Cargo Ship, Cargo Vessel, Motor Ship, κ.λπ.). Το εν λόγω πλοίο ανήκει στην κατηγορία <b>γενικού φορτίου – general cargo ships</b> , χωρίς να αποκλείονται τα <b>φορτηγά τεμα-χειώδους φορτίου (οχημάτων – Ro Ro)</b> , σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του Συνημμένου «3» της ΜΟΠΥΠ. Οι ελάχιστες απαιτήσεις των προδιαγραφών αφορούν σε φορτηγό πλοίο το οποίο, γενικά μεταφέρει στερεά φορτία σε τυποποιημένες συσκευασίες μεταφοράς (σε κιβώτια, δοχεία, σάκους, παλέτες, κ.λπ.)	<b>I, II</b>	ΝΑΙ / ΟΧΙ	<b>ΑΟ</b>				
<b>β</b>	Έχει τη δυνατότητα αποκλειστικής μεταφοράς (κατά προτεραιότητα και εφόσον είναι εφικτό για λόγους ασφαλείας ταυτόχρονα εντός του ίδιου πλοίου) από τους Σχηματισμούς – Μονάδες ΠΕ/ΑΣΔΕΝ προς την Ενιαία	<b>I, II</b>	ΝΑΙ / ΟΧΙ	<b>ΑΟ</b>				



	Περιοχή Συντηρήσεως (ΕΠΣ) και αντίστροφα, καθώς και μεταξύ των Σχηματισμών – Μονάδων της ΑΣ-ΔΕΝ, των παρακάτω:							
<b>(1)</b>	<b>Υλικών – Εφοδίων</b>							
<b>(α)</b>	Πυρομαχικών σε παλέτες	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(β)</b>	Καυσίμων σε βαρέλια	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(γ)</b>	Ελαιολιπαντικών σε βαρέλια	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(δ)</b>	Κάδων λίπους	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(ε)</b>	Λοιπών υλικών και εφοδίων	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(2)</b>	<b>Μέσων</b>							
<b>(α)</b>	Οχημάτων Γενικής Χρήσης	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(β)</b>	Ρυμουλκών	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(3)</b>	<b>Οπλικών Συστημάτων</b>							
<b>(γ)</b>	Λοιπών, συγκεκριμένου όγκου V1Ξ (διαστάσεων και βάρους)	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>(4)</b>	<b>Προσωπικού</b>							
	Ατομικής μεταφοράς – Συνοδών Φορτίων (τουλάχιστον δυο)	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				
<b>3</b>	Η διάκριση «φορτίων» αναλόγως όγκου (διατάσεων) και βάρους, που ισχύει για τον συγκεκριμένο τύπο πλοίου είναι:							
<b>(α)</b>	Γενικού ξηρού φορτίου <b>Τύπου «V1Ξ»</b> , με την μονάδα μετρήσεως της τυποποιημένης «μεταφερόμενης συσκευασίας» ίση ή μικρότερη των διαστάσεων 4,5μ. (Μ), 2μ (Π), 2,10μ (Υ) και βάρους 3 τόνων (τον)	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>ΑΟ</b>				

	<b>Επισημάνση:</b> Οι αναφερόμενες (ελάχιστες) διαστάσεις (σε μέτρα) και το βάρος (σε τόνους) αφορούν σε μονάδα μετρήσεως (MM) της τυποποιημένης «μεταφερόμενης συσκευασίας»							Ανάλυση σε σχετική υποσημείωση του κύριου μέρους της ΠΕΔ
<b>4</b>	<b>Βασικά Επιθυμητά Χαρακτηριστικά</b>							
<b>α</b>	Τα βασικά επιθυμητά χαρακτηριστικά του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί για την χρονοναύλωση και τη θαλάσσια εγχώρια μεταφορά, που υποχρεωτικά θα πρέπει να συνοδεύονται από την απαιτούμενη αλληλογραφία τεκμηρίωσης των δηλωμένων για περαιτέρω αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών, είναι:	<b>I, II, &amp; III</b>						
<b>(1)</b>	<b>Γενικές Πληροφορίες</b> περί του πλοίου							
<b>(α)</b>	Εθνικότητα	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>AO</b>				
<b>(β)</b>	Ηλικία	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>AO</b>				
<b>(γ)</b>	Καιρικές συνθήκες (κατάσταση θαλάσσης – Sea State) κάτω από τις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη αποδοτικότητα του πλοίου	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>AO</b>				
<b>(2)</b>	<b>Ναυπηγικά - Τεχνικά χαρακτηριστικά</b>							
<b>(α)</b>	Προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα προσδέσεώς του σε όλους τους λιμένες ενδιαφέροντος:	<b>I, II</b>	NAI / OXI	<b>AO</b>				

1/	Ολικό μήκος κατάλληλο για είσοδο / έξοδο και παραμονή / πρόσδεση στους λιμένες ενδιαφέροντος . Επιθυμητό το μικρότερο δυνατό	I, II, IV			10.0%			V(α)
2/	Βύθισμα (έμφορτο με την μέγιστη μεταφορική ικανότητα που δηλώνεται) κατάλληλο για είσοδο / έξοδο και παραμονή / πρόσδεση στους λιμένες ενδιαφέροντος. Επιθυμητό το μικρότερο δυνατό	I, II, IV			10.0%			V(α)
(β)	<b>Συνολική ιπποδύναμη</b> σε HP/ώρα, για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου:							
1/	Πρωωστήριων μηχανών	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				
2/	Ηλεκτροπαραγωγών ζευγών (ηλεκτρομηχανή)	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				
(γ)	<b>Απαιτήσεις για το μεταφερόμενο φορτίο</b>							

1/	<p><b>Ελάχιστη μεταφορική ικανότητα (ωφέλιμο φορτίο) πλοίου 1.000 μετρικοί τόνοι (Μ/Τ) , επιθυμητή η μεγαλύτερη δυνατή μεταφορική ικανότητα. Πλοίο με μεταφορική ικανότητα κάτω της προαναφερθείσας αποκλείεται της διαδικασίας σύναψης σύμβασης / ΣΠ</b></p> <p>Επισημαίνεται ότι, κατά την τεκμηρίωση της <b>πραγματικής</b> μεταφορικής ικανότητας και για την πλήρη εκμετάλλευση του επιτρεπόμενου βυθίσματος, απαιτείται να συναξιολογηθούν υποχρεωτικά με τον συντελεστή στοιβασίας / φόρτωσης του φορτίου και την αντίστοιχη κατανομή του όγκου στο κύτος (αμπάρι) με βασικό κριτήριο την επαρκή ευστάθεια του πλοίου σύμφωνα με τον νηογνώμονα.</p>	I, II	1.000 μετρικοί τόνοι (Μ/Τ)	20.0%				V(β) (γ)
2/	<p>Δυνατότητα (φυσικά / τεχνικά χαρακτηριστικά και νόμιμες πιστοποιήσεις) <b>ασφαλούς μεταφοράς</b> του φορτίου εντός της ελληνικής θαλάσσιας επικράτειας σε <b>κλειστούς</b> (υποχρεωτικά) <b>χώρους</b> του πλοίου</p>	I, II		ΑΟ				

3/	Ύπαρξη υποχρεωτικά <b>τουλάχιστον ενός υποφράγματος</b> μέσα στο αμπάρι του πλοίου, ώστε πρακτικά να διαχωρίζεται το αμπάρι σε δυο (2) χωριστά τμήματα κατά την έννοια του ύψους και να καθίσταται δυνατή η πλήρη εκμετάλλευση του διατιθέμενου ύψους του αποθηκευτικού χώρου σε συνδυασμό με τους περιορισμούς (για λόγους ασφαλείας) της καθ' ύψους στοίβαξης συγκεκριμένων φορτίων (παλετών πυρομαχικών, βαρελιών, κ.λπ.) και τη συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου	I, II		AO			
4/	Δυνατότητα φόρτωσης / εκφόρτωσης και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) τύπου 20' και 40'. Επιθυμητός ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός Ε/Κ.	I, II			5.0%		
(δ)	<b>Ταχύτητα πλοίου</b> σε κόμβους, για τον υπολογισμό:						
1/	Της κατανάλωσης καυσίμου, σε συνδυασμό με τα αναφερόμενα στη παρ.4.(β) του παρόντος (ιπποδύναμη – κατανάλωση)	I, II			35.0%		V(α) (δ)
2/	Του χρόνου άφιξης / αγκυροβόλησης στον τελικό προορισμό συγκεκριμένων λιμένων , με σκοπό να ολοκληρώνεται με το πρώτο φως ώστε να γίνεται πλήρη εκμετάλλευση της ημέρας, δεδομένου ότι υφίσταται χρονοναύλωση	I, II			5.0%		V(ε) Η απαίτηση αφορά στους κύριους λιμένες νήσων και ενδοχώρας

(ε)	<b>Μέσα φορτοεκφόρτωσης</b> κατάλληλα για την φορτοεκφόρτωση του μεταφερόμενου φορτίου που θα δηλωθεί σύμφωνα με την διάκριση των φορτίων και συγκεκριμένα, για τα πλοία τύπου V1Ξ:						
1/	Απαιτείται η διάθεση κατάλληλων (σύμφωνα με τις δυνατότητες του πλοίου εκ κατασκευής και προορισμού) ανυψωτικών μέσων. Επιθυμητή η μεγαλύτερη δυνατή ανυψωτική ικανότητα.	I, II		ΑΟ αποτελεί η ύπαρξη ανυψωτικών μέσων	10.0%		V(β) ως προς την συνολική μεταφορική ικανότητα (αθροιστικά των διατιθέμενων μέσων)
2/	Επιθυμητή η διάθεση περνοφόρου (κλάρκ) οχήματος επί του πλοίου	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ		5.0%		
(στ)	<b>Χώρο παραμονής / διαμονής</b> και χώρο ενδιαίτησεως προσωπικού στο φορτηγό πλοίο (τουλάχιστον 2 ατόμων / συνοδών φορτίου)	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ			
5	<b>Τόποι Φορτοεκφόρτωσης</b>						
α	Οι λιμένες της Ελλάδος	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ			

β	Οι ακριβείς περιοχές και θέσεις των εγκαταστάσεων φόρτωσης και τελικού προορισμού / εκφόρτωσης (λόγω της αυτονόητης διαβάθμισης των εν λόγω πληροφοριών) θα κοινοποιηθούν στον εκναυλωτή κατά την φάση της υπογραφής της σύμβασης / συμφωνίας πλαίσιο (ΣΠ) ή την διαδικασία σύναψης εκτελεστικής σύμβασης κατόπιν σχετικού αιτήματος του συμμετέχοντος ενδιαφερόμενου και την έγκριση του ΓΕΣ/Γ1. Στην περίπτωση αυτή το ΓΕΣ δεν δεσμεύεται για την παροχή στοιχείων εφόσον εκτιμήσει ότι υφίστανται ενδείξεις για θέματα εθνικής ασφάλειας, αντίθετα ο πάροχος δεσμεύεται για την διατήρηση του «εμπιστευτι-κού» της ενημέρωσης με σχετική ρήτρα	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				
6	<b>Τρόπος Φορτοεκφόρτωσης</b>							
α	Φόρτωση / εκφόρτωση στο «πλευρό» του πλοίου («sotto raniolo») ή όπως τυχόν θα επιβάλλεται από τους κανονισμούς του λιμένος και τις ιδιαιτερότητες του μεταφερόμενου φορτίου	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				

β	<p>Η εν λόγω διαδικασία επιβαρύνει το ΓΕΣ. Όταν γίνεται με μέσα και προσωπικό του λιμένος υποβάλλεται δαπάνη με μέριμνα του Σχηματισμού – Μονάδας της οικείας περιοχής, ενώ όταν γίνεται με μέσα και προσωπικό του πλοίου καταβάλλεται το κόστος σύμφωνα με τα στοιχεία της οικονομικής προσφοράς και τους όρους της σύμβασης.</p>	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				
γ	<p>Σε περίπτωση που ο λιμένας φορτοεκφόρτωσης δεν διαθέτει κατάλληλα μέσα και προσωπικό, ή για οποιοδήποτε λόγο (πλην «ανωτέρας βίας») δεν είναι δυνατή η φόρτωση / εκφόρτωση με προσωπικό και μέσα του λιμένος, τότε ο εκναυλωτής (εταιρεία που ενοικιάζει το πλοίο) είναι υπεύθυνος για την εύρεση, μίσθωση και εξόφληση ιδιωτικών μέσων και προσωπικού φορτοεκφόρτωσης. Στην περίπτωση αυτή η χρέωση των εργασιών φορτοεκφόρτωσης, θα γίνεται με βάση τα στοιχεία της οικονομικής προσφοράς και τους όρους της σύμβασης / συμφωνίας πλαισίου</p>	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				



δ	Με μέριμνα του εκναυλωτή να διατίθεται επαρκής και κατάλληλος φωτισμός στα φορτοεκφορτωτικά μέσα του πλοίου / λιμένος (κατά περίπτωση) ώστε η διαδικασία να συνεχίζεται και υπό συνθήκες περιορισμένου ή μη φυσικού φωτισμού	I, II	ΝΑΙ / ΟΧΙ	ΑΟ				
	<b><u>ΟΜΑΔΑ II</u></b> <b><u>ΟΜΑΔΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ</u></b> <b><u>ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗΣ</u></b>			ΑΟ				
<b>B</b>	<b><u>ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ</u></b>							
7	<b>Διαδικασία Παραλαβής – Φόρτωσης – Μεταφοράς</b>							
α	Η παραλαβή των προς μεταφορά υλικών και μέσων / οχημάτων θα γίνεται από λιμάνι, το οποίο θα καθορίζεται όπως περιγράφεται στους Ειδικούς Όρους της Συμβάσεως / Συμφωνίας Πλαίσιο (ΣΠ) και η παράδοση θα γίνεται σε λιμάνι που έχει προκαθορισθεί με την δυνατότητα τροποποίησης του λιμένα προορισμού «εν πλω», κατόπιν αιτήσεως της Υπηρεσίας που είναι υπεύθυνη για την παραλαβή, εφόσον τροποποιηθούν οι συνθήκες της περιοχής (κλιματικές, τεχνική κατάσταση λιμένα, υπηρεσιακές απαιτήσεις κ.λπ.) σε οποιαδήποτε ημέρα του χρόνου	I		ΑΟ				

<b>β</b>	Τα υλικά θα πρέπει να συνοδεύονται από τα κατά περίπτωση δικαιολογητικά / παραστατικά κατά την κρίση της Υπηρεσίας (ΓΕΣ/Γ1 ή ΑΣΔΥΣ/ΔΙΣΧΕΥΔΜ ή ΑΣΔΕΝ/ΔΥΔΜ)	<b>I</b>		<b>ΑΟ</b>				
<b>γ</b>	Κατά την παραλαβή του υλικού ο ίδιος ο πλοίαρχος ή ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπός του υπογράφει πρωτόκολλο ή απόδειξη παραλαβής – φόρτωσης των υλικών, στο οποίο θα φαίνεται ο κωδικός αριθμός, η ονομασία και η ποσότητα των παραλαμβανόμενων υλικών εις τριπλούν. Το πρωτόκολλο ή η απόδειξη θα υπογράφεται και από την Υπηρεσία. Με την υπογραφή των πρωτοκόλλων ή των αποδείξεων και τυχόν άλλων συνοδευτικών εγγράφων των υλικών ο πλοίαρχος και κατ'επέκταση η εταιρεία καθίσταται υπεύθυνος /-η. Από τα πρωτόκολλα ή τις αποδείξεις το ένα υποβάλλεται στο αρμόδιο Επιτελείο [ΓΕΣ/Γ1 (ΔΥΔΜ)/2β1 ή ΑΣΔΥΣ/ΔΙΣΧΕΥΔΜ ή όπως θα ορίζεται στους όρους της σύμβασης / Συμφωνίας Πλαίσιο (ΣΠ) ], το άλλο παραμένει στη βάση (Μονάδα - αποθήκη) και το τρίτο τηρείται από το μεταφορέα. Εάν κατά την παραλαβή διαπιστωθεί ότι κάποια υλικά λείπουν ή είναι σε κακή κατάσταση αυτό θα	<b>I</b>		<b>ΑΟ</b>				

	αναφέρεται στο πρωτόκολλο - παραλαβής ή απόδειξη και θα επιβάλλονται οι κατά περίπτωση κυρώσεις							
<b>δ</b>	Τα υλικά που μεταφέρονται με πλοία θα εναποθηκεύονται κάτω από το κατάστρωμα του πλοίου (under deck) στο αμπάρι, εκτός εκείνων που βρίσκονται τοποθετημένα εντός χαλύβδινων εμπορευματοκιβωτίων (container), ή σε περιπτώσεις που αυτό απαγορεύεται από τους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Κανονισμούς	<b>I</b>		<b>AO</b>				
<b>ε</b>	Επισημαίνεται ότι αποτελεί βασική ευθύνη της εταιρείας (εκναυλωτή) να ακολουθεί πιστά τυχόν ειδικές οδηγίες, περιορισμούς αποθήκευσης ή / και συσκευασίας κατά την φόρτωση – μεταφορά και γενικές συνθήκες μεταφοράς για ορισμένες κατηγορίες υλικών και μέσων	<b>I</b>		<b>AO</b>				
<b>στ</b>	Ο εκναυλωτής είναι υπεύθυνος για όλες τις φάσεις μεταφοράς, από την παραλαβή μέχρι την παράδοση του υλικού / μέσου στον λιμένα του τελικού προορισμού βάσει του δρομολογίου κίνησης	<b>I</b>		<b>AO</b>				

ζ	Αν κατά την μεταφορά των υλικών, αυτά αποστέλλονται σε λανθασμένο προορισμό, από σφάλμα ή αμέλεια του εκναυλωτή, τότε αυτός είναι οικονομικά υπεύθυνος απέναντι στο ΓΕΣ, για την διαφορά μεταξύ των δαπανών που θα απαιτηθούν και του ποσού δαπάνης που θα έπρεπε να πληρωθεί αν τα υλικά είχαν αποσταλεί στον κανονικό προορισμό τους	I		ΑΟ				
η	Αναλυτικά στοιχεία δρομολογίου, χρονικών επιδιώξεων, με λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, λόγω διαβάθμισης ασφαλείας των συγκεκριμένων πληροφοριών θα δοθούν μετά την σύναψη / υπογραφή της ΣΠ ή σύμβασης, κατόπιν σχετικής ρήτηρας εχεμύθειας και εμπιστευτικότητας, αποκλειστικά και μόνο στον ανάδοχο οικονομικό φορέα (εκναυλωτή). Η τελική διαμόρφωση του δρομολογίου και των ειδών / ποσοτήτων προς μεταφορά θα γίνεται προ της σύναψης της εκάστοτε εκτελεστικής σύμβασης (σε περίπτωση που υφίσταται σχετική ΣΠ)	I		ΑΟ				

θ	<p>Η μεταφορά των υλικών θα γίνεται σε «τυποποιημένες συσκευασίες» όπως προσδιορίζεται στην ομότιτλη ΜΟΠΥΠ . Η μεταφορά των πυρομαχικών θα γίνεται σε παλέτες ή τυποποιημένες συσκευασίες ή κατάλληλους φορείς. Με μέριμνα και αποκλειστική ευθύνη του πλοίαρχου θα καθορίζεται και η αναλυτική διαδικασία / σειρά φόρτωσης ώστε να γίνεται πλήρη εκμετάλλευση των αποθηκευτικών χώρων του πλοίου και να αποφεύγονται εσωτερικές ή και εξωτερικές μετακινήσεις των φορτίων που θα είχαν ως αποτέλεσμα την απώλεια χρόνου (εις βάρος της χρονοαύλωσης)</p>	I		ΑΟ				
8	<p><b>Διαδικασία Εκφόρτωσης – Παράδοσης – Ποιοτικού Ελέγχου</b></p>	I		ΑΟ				
α	<p>Κατά την παράδοση των υλικών στο λιμάνι (τόπος προορισμού), θα υπογράφεται σχετικό βεβαιωτικό / παραστατικό παραλαβής εις τριπλό, από τον πλοίαρχο ή εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπο και από την αρμόδια Επιτροπή του οικείου Σχηματισμού - Μονάδας που θα είναι ο παραλήπτης</p>							

β	Ο ποιοτικός έλεγχος, με την έννοια της καλής και ασφαλούς εκτέλεσης της κάθε μεταφοράς άνευ ζημιών, φθοράς ή αλλοιώσεως των φορτίων και η ποσοτική και ποιοτική παραλαβή τους, θα ενεργείται κατά την παράδοση, από την αρμόδια Υπηρεσία σύμφωνα με τις οδηγίες, τις εντολές τους, τις ισχύουσες διατάξεις και τις προβλέψεις της ΣΠ / σύμβασης							
γ	Ο συμβατικός χρόνος παράδοσης καθορίζεται κατά την ανάθεση του μεταφορικού έργου στην σύμβαση. Δύναται, σε αντικειμενικά δικαιολογημένες περιπτώσεις (λόγοι «ανωτέρας βίας») να παρατείνεται / τροποποιείται (κατά τη διάρκεια υλοποίησης της σύμβασης), ύστερα από σχετικό αίτημα του εκναυλωτή που υποβάλλεται υποχρεωτικά πριν από τη λήξη του συμβατικού χρόνου ή με πρωτοβουλία των αρμοδίων οργάνων της στρατιωτικής Υπηρεσίας κατόπιν σχετικής αποδοχής από τον εκναυλωτή, σύμφωνα και τις κείμενες θεσμικές διατάξεις και τις προβλέψεις των ειδικών όρων της διακήρυξης.							
9	<b>Αξιοπιστία</b>	<b>I</b>		<b>ΑΟ</b>				

	Όπως καθορίζεται στην ΜΟΠΥΠ και θα αναφερθεί στους Ειδικούς Όρους της διαδικασίας. Συγκεκριμένα, τα πιστοποιητικά που θα καταθέσει η ενδιαφερόμενη εταιρεία θα πρέπει να έχουν εκδοθεί από τους αρμόδιους ανά αντικείμενο Εθνικούς ή Διεθνείς φορείς πιστοποίησης και ειδικότερα:							
<b>α</b>	Εν ισχύ πιστοποιητικό αξιοπλοΐας (Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης) για το συγκεκριμένο πλοίο που θα χρησιμοποιηθεί κατά τη ναύλωση και θα έχει εκδοθεί από την αρμόδια κρατική υπηρεσία							
<b>β</b>	Πιστοποίηση για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, σύμφωνα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG CODE). Συγκεκριμένα:							
<b>(1)</b>	Βεβαίωση Καταλληλότητας για την μεταφορά επικίνδυνων ειδών της κλάσης 1 μεταξύ ελληνικών λιμένων (ΠΔ 405/96)							
<b>(2)</b>	Βεβαίωση μη εφαρμογής του Διεθνή Ναυτιλιακού Κώδικα Μεταφοράς Συσκευασμένων Επικίνδυνων Ουσιών (IMDG CODE) (σύμφωνα με την παράγραφο 1 του Άρθρου 1 της Υ.Α. 1218.14/1/95 – ΦΕΚ 531Β 20-6-1995)							

<b>(3)</b>	Βεβαίωση Καταλληλότητας για την μεταφορά επικίνδυνων ειδών της κλάσεων 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 & 9 (ΠΔ 405/96)							
<b>10</b>	<b>Συσκευασία</b>							
	Η συσκευασία για μεταφορά αποτελεί ευθύνη της Υπηρεσίας							Αφορά την Υπηρεσία
<b>11</b>	<b>Ασφάλιση Μεταφερόμενων Υλικών / Μέσων</b>							
	Αποτελεί ευθύνη της στρατιωτικής Υπηρεσίας και θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις των Ειδικών Όρων εάν απαιτηθεί							Αφορά την Υπηρεσία
<b>12</b>	<b>Επιθεωρήσεις – Έλεγχοι</b>							
	Η Υπηρεσία διατηρεί το δικαίωμα για την διεξαγωγή επιθεωρήσεων – ελέγχων ανεξαρτήτως χρόνου και ο οικονομικός φορέας (εκναυλωτής) οφείλει να παράσχει όλες τις αιτούμενες πληροφορίες και διευκολύνσεις στην αρμόδια επιτ-ροπή για την εκτέλεση της εν λόγω επιθεώρησης – ελέγχου	<b>I</b>			<b>ΑΟ</b>			
<b>13</b>	<b>Γενικές Απαιτήσεις</b>	<b>I</b>			<b>ΑΟ</b>			
<b>α</b>	Η Υπηρεσία διατηρεί το δικαίωμα επιλογής και μετά την υπογραφή της σύμβασης / ΣΠ, να προβεί σε υλοποίηση ανεξάρτητης μεταφοράς ειδών με μέσο και τρόπο που θα εξασφαλίζει τις ανάγκες της,							



	ανεξαρτήτως των προβλέψεων της σύμβασης / ΣΠ, οι οποίες (στην περίπτωση αυτή) δεν θα είναι δεσμευτικές για τις ΕΔ							
<b>β</b>	Σε όλες τις φάσεις εκτέλεσης κάθε μεταφοράς, με αποκλειστική ευθύνη του εκναυλωτή πρέπει να τηρούνται όλοι οι κανονισμοί υγιεινής, ασφαλείας και πυρασφάλειας που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία							
<b>γ</b>	Οι προς εκτέλεση μεταφορές, θα αναλαμβάνονται από τον εκναυλωτή μετά από ρητή - έγγραφη «ειδοποίηση / εντολή φόρτωσης» που θα απευθύνει το ΓΕΣ/Γ1(ΔΥΔΜ)/2β1 - ΑΣΔΥΣ/ΔΙΣΧΕΥΔΜ ή εξουσιοδοτημένο κλιμάκιο των ΕΔ όπως θα προσδιορισθεί σαφώς στη σύμβαση / ΣΠ.							
<b>δ</b>	Ο εκναυλωτής υποχρεούται κατά την εκτέλεση των μεταφορών να αποφεύγει επικίνδυνες – ευαίσθητες περιοχές, όπως εμπόλεμες ζώνες, περιοχές με δράση παραστρατιωτικών ομάδων, κλπ. Σε περίπτωση που απαιτηθεί κάποια κίνηση από περιοχή που υφίστανται ενδείξεις χαρακτηρισμού ως «ευαίσθητης περιοχής», τότε ο μεταφορέας υποχρεούται να ενημερώσει αρμοδίως το αντίστοιχο Γενικό Επιτελείο ή την							

	στρατιωτική Υπηρεσία που θα ορισθεί στη σύμβαση / ΣΠ και στη συνέχεια να ακολουθήσει ρητά τις ανάλογες γραπτές οδηγίες							
ε	Στην περίπτωση που παραστεί απαίτηση από το ΓΕΣ, για χρήση του πλοίου σε χρόνο μη προγραμματισμένο εντός ενός ημερολογιακού έτους (μη υπερβαίνοντας τη συνολική διάρκεια των συμβάσεων / εκτελεστικών συμβάσεων σε χρόνο / ημέρες - μήνες), ο εκναυλωτής υποχρεούται να διαθέσει είτε το συγκεκριμένο πλοίο, είτε άλλο «ισοδύναμο» (παρόμοιων τεχνικών χαρακτηριστικών), είτε εναλλακτικό θαλάσσιο μεταφορικό μέσο, με το αυτό μίσθωμα και με βάση τους ίδιους όρους της σχετικής σύμβασης / ΣΠ μεταφοράς, για την κάλυψη της απαίτησης του ΓΕΣ – ΑΣΔΥΣ – ΑΣΔΕΝ, εντός των παρακάτω χρόνων ενημέρωσης και απόκρισης / διάθεσης:							
(1)	Πλοίο που προβλέπεται η ναύλωσή του από την σύμβαση / ΣΠ, ενημέρωση το αργότερο εντός 2 μηνών προ της επιθυμητής ημερομηνίας έναρξης εκτέλεσης μεταφοράς.							

(2)	Πλοίο ή θαλάσσιο μεταφορικό μέσο που δεν προβλέπεται η ναύλωσή του από την σύμβαση / ΣΠ, ενημέρωση το αργότερο εντός 4 μηνών προ της επιθυμητής ημερομηνίας έναρξης εκτέλεσης μεταφοράς							
στ	Η "παράδοση" και η "επαναπαράδοση" του πλοίου θα γίνει σε λιμένα που θα καθορίζεται στη σύμβαση / ΣΠ. Η παράδοση και η επαναπαράδοση θα λάβει χώρα την ημέρα λήξης της κυρίας ή της τυχόν κατά παράταση ναύλωσης με βάση την εκτελεστική σύμβαση. Αν κατά την ημέρα επαναπαράδοσης το πλοίο ευρίσκεται εν πλω ή σε άλλο λιμάνι (εκτός του σχεδιασθέντος στην εκτελεστική σύμβαση ως τελικό προορισμό) τότε για τις ημέρες μέχρι του κατάπλου του στον συμφωνηθέντα λιμένα και της παράδοσης του μετά την πλήρη εκφόρτωσή του, στον εκναυλωτή θα καταβληθεί ναύλος από τον ναυλωτή κατ αναλογία βάσει του μηνιαίου μισθώματος του πλοίου							
ζ	Σε περίπτωση βλάβης:							
(1)	Μικρής και άμεσα επισκευάσιμης εντός 24ώρου							

	Αυτή θα πρέπει να αποκατασταθεί το αργότερο εντός είκοσι τεσσάρων (24) ωρών, άλλως σε αντίθετη περίπτωση παύει να καταβάλλεται μετά την παρέλευση του χρονικού αυτού ορίου ο ναύλος							
<b>(2)</b>	Μεγάλης βλάβης με εκτιμώμενη αποκατάσταση άνω των είκοσι τεσσάρων (24) ωρών							
<b>(α)</b>	Ο εκναυλωτής του πλοίου, υποχρεούται μετά τις είκοσι τέσσερις (24) ώρες να αντικαταστήσει το πλοίο με άλλο, με προδιαγραφές που καλύπτουν την παρούσα μελέτη - ΠΕΔ (χωρητικότητας, ταχύτητας κ.λπ.), χωρίς επιπρόσθετη οικονομική επιβάρυνση της Υπηρεσίας και με βάση τους ίδιους όρους της σχετικής σύμβασης - ΣΠ / εκτελεστικής σύμβασης μεταφοράς, άλλως ο ναυλωτής έχει το δικαίωμα να προβεί στη ναύλωση άλλου κατάλληλου πλοίου της αυτής κατηγορίας σε βάρος του εκναυλωτή. Για την επιβεβαίωση της εν λόγω δυνατότητας, ο υποψήφιος υποχρεούται, επί ποινή απορρίψεως της συμμετοχής του σε περίπτωση μη υποβολής, να υποβάλει με τον φάκελο των δικαιολογητικών συμμετοχής συμφωνητικό συνεργασίας με τον ιδιοκτήτη / εταιρεία							

	που θα διαθέσει το εν λόγω πλοίο «αντικατάστασης» και φάκελο τεκμηρίωσης της «ισοδυναμίας» που θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο, CAPACITY PLAN με DEADWEIGHT SCALE (Σχέδιο χωρητικότητας με κλίμακα νεκρού βάρους) και TRIM AND STABILITY BOOKLET, (Εγχειρίδιο Ισορροπίας και της σταθερότητας) θεωρημένα από νηογνώμονα						
(β)	Ο εκναυλωτής του πλοίου υποχρεούται να προβεί στη μεταφόρτωση υλικών και ρυμούλκηση του πλοίου με ίδια κόστη						
(γ)	Ο ναύλος δεν καταβάλλεται για το σύνολο του χρονικού διαστήματος το οποίο το πλοίο βρίσκεται εκτός εκτέλεσης θαλάσσιου δρομολογίου (πλους) και διαδικασία φορτοεκφόρτωσης (μεταφόρτωσης) του φορτίου						
(δ)	Σε περίπτωση ναύλωσης άλλου πλοίου από τον ναυλωτή, ο εκναυλωτής επιβαρύνεται με το ναύλο που θα συμφωνηθεί και χωρίς να υπερβαίνει μέχρι και το 30% του αντίστοιχου ναύλου της ΣΠ / συγκεκριμένης εκτελεστικής σύμβασης αναλογικά (ανά ημέρα ναύλωσης)						
<b>14</b>	<b>Διαδικασία Πληρωμής Ναύλου</b>	<b>I</b>		<b>ΑΟ</b>			

<b>α</b>	Καταβολή του συμφωνηθέντος από την σύμβαση - ΣΠ / εκτελεστική σύμβαση του ναύλου μίσθωσης για την εκτέλεση συγκεκριμένων δρομολογίων							
<b>β</b>	Η πληρωμή του ναύλου θα ενεργείται με μέριμνα του ΓΕΣ/Γ1(ΔΥΔΜ), με την έκδοση Τακτικού Χρηματικού Εντάλματος (ΤΧΕ), με την υποβολή των εξής δικαιολογητικών:							
<b>1/</b>	Το αντίγραφο του ημερολογίου πλοίου το οποίο θα πρέπει να είναι αρμοδίως θεωρημένο							
<b>2/</b>	Φορολογική και Ασφαλιστική Ενημερότητα και Βεβαίωση περί μη ύπαρξη οφειλής στο δημόσιο							
<b>3/</b>	Υπεύθυνη δήλωση του Πλοιάρχου, στην οποία θα φαίνονται τα διανυθέντα μίλια, οι ώρες ταξιδιού και τα αντίστοιχα καύσιμα που καταναλώθηκαν για τον συγκεκριμένο δρομολόγιο							
<b>4/</b>	Αντίγραφο του Δελτίου Φόρτωσης							
<b>γ</b>	Αναλυτικός υπολογισμός ναύλου							
<b>(1)</b>	Στην τιμή ναύλου δεν υπολογίζονται τα καύσιμα τα οποία θα βαρύνουν το ΓΕΣ							

(2)	Ο υπολογισμός των χορηγούμενων καυσίμων , θα γίνεται με το τέλος κάθε δρομολογίου (εκτελεστικής σύμβασης), σύμφωνα με το σύνολο των διανυθέντων μιλίων και την ωριαία κατανάλωση του πλοίου (εν πλω και εν όρμω) συναξιολογώντας τα παρακάτω:							
(α)	Τεχνική / οικονομική προσφορά του εκναυλωτή, στις οποίες αναφέρεται η ωριαία κατανάλωση των μηχανών του πλοίου σε καύσιμα (πλεύση και εν όρμω λειτουργία)							
(β)	Τα στοιχεία (διανυθέντα μίλια και ώρες ταξιδιού / ελλιμενισμού) όπως προκύπτουν από το ημερολόγιο του πλοίου							
(γ)	Μιλιομετρικές αποστάσεις βάσει του χάρτη της Ελλάδος							
δ	Λοιπά, σύμφωνα με τους ειδικούς όρους και τις κείμενες διατάξεις							
<b>15</b>	<b>Εγγυοδοσία</b>	<b>I</b>		<b>ΑΟ</b>				
	Ο πάροχος εγγυάται την καλή και πιστή εκτέλεση των όρων της σύμβασης / ΣΠ καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος αυτής, υποβάλλοντας κατά περίπτωση τις εγγυητικές καλής εκτέλεσης συμβάσεων / ΣΠ – εκτελεστικών συμβάσεων, όπως αναφέρονται στους όρους της διαδικασίας							

<b>16</b>	<b>Λοιπά Στοιχεία</b>	<b>I</b>		<b>ΑΟ</b>				
	Όπως θα προσδιορισθούν στους Γενικούς και Ειδικούς Όρους							

### **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

Επισημαίνεται ότι για την αξιολόγηση / βαθμολόγηση των τεχνικών προσφορών των οικονομικών φορέων απαιτείται η εξέταση των αναφερομένων και στο κύριο μέρος της ΠΕΔ

- Έλεγχος πιστοποιητικών και λοιπών στοιχείων τεχνικής προσφοράς που υποχρεούται να υποβάλει ο υποψήφιος οικονομικός φορέας, όπως προσδιορίζονται σαφώς στο κύριο μέρος της Προδιαγραφής (υποχρεωτική η υποβολή του συνόλου των αναφερομένων στοιχείων πιστοποίησης / βεβαίωση ή κατά περίπτωση υπεύθυνης δήλωσης, κλπ. μαζί με την τεχνική προσφορά). Επίσης, για την κάλυψη μέρους / συγκεκριμένων απαιτήσεων, δυνατόν να λαμβάνονται υπόψη τα αναφερόμενα στο σχετικό Φύλλο Συμμόρφωσης του συμμετέχοντος οικονομικού φορέα, το οποίο (ΦΣ) φέρει δεσμευτικό χαρακτήρα για την εταιρεία.
- I** Μακροσκοπικός Έλεγχος (κατά την κρίση της αρμόδιας επιτροπής όπου και εάν απαιτείται)
- II** Ισχύει κατά περίπτωση για το προς ναύλωση πλοίο, αναλόγως του επιθυμητού προς μεταφορά φορτίου, όπως αναλύεται στο κύριο μέρος της ΠΕΔ
- III** Η αρμόδια επιτροπή για την αξιολόγηση της τεχνικής προσφοράς υποχρεωτικά ελέγχει τα στοιχεία του προσφερόμενου πλοίου με τα δεδομένα των λιμένων ενδιαφέροντος προκειμένου να διαπιστωθεί η κάλυψη του όρου. Κατά την εν λόγω ενέργεια δύναται να ζητήσει από τον ενδιαφερόμενο / συμμετέχοντα οικονομικό φορέα στοιχεία τεχνικής τεκμηρίωσης
- IV** **V** **Βαθμολογία** (αναλογική κατά περίπτωση)
- (α)** Καλύτερη βαθμολογία (100% της βαθμολογίας) λαμβάνουν οι μικρότερες τιμές
- (β)** Καλύτερη βαθμολογία (100% της βαθμολογίας) λαμβάνουν οι μεγαλύτερες τιμές
- Για την αντικειμενικότερη αξιολόγηση / βαθμολόγηση η αρμόδια επιτροπή εμπειρογνομόνων δύναται να ζητήσει και ο υποψήφιος συμμετέχων στις διαδικασίες, οικονομικός φορέας υποχρεούται να υποβάλλει το
- (γ)** αργότερο εντός 5 ημερολογιακών ημερών οποιοδήποτε έγγραφο / πιστοποιητικό / εγκεκριμένο σχέδιο τεκμηριώνει τα δηλωθέντα στοιχεία για την κάλυψη της συγκεκριμένης μεταφορικής ικανότητας και τύπο φορτίου
- (δ)** Καλύτερη βαθμολογία (100% της βαθμολογίας) λαμβάνει η μικρότερη κατανάλωση



- (ε) Για λόγους διαφάνειας, συντονισμού, ίσης μεταχείρισης και κοινής αντιμετώπισης, καθορίζεται συγκεκριμένη διαδικασία αξιολόγησης σε ανεξάρτητη Προσθήκη της παρούσας. Ως ταχύτητα θεωρείται η 8 κόμβοι την ώρα.



**ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ / ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ**  
**ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ**

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\*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 ΜΕΑ ΠΕ / 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. Κάλυψη της συγκεκριμένης απαίτησης του κριτηρίου λαμβάνει βαθμολογία 75.

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

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

## 2. Αναλυτικός Τρόπος Αξιολόγησης / Βαθμολόγησης Τεχνικής Προσφοράς (Προσθήκη I της παρούσας 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. **Απαράβατοι Όροι** που χρήσουν εξειδικευμένης τεκμηρίωσης

(1) **Παρ. 4.α.(1)(γ)** του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο:** «... *Καιρικές συνθήκες (κατάσταση θαλάσσης – Sea State) κάτω από τις οποίες επιτυγχάνεται η μέγιστη αποδοτικότητα του πλοίου*».

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

(2) **Παρ. 4.α.(2)(στ)** του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο:** «*Χώρο παραμονής / διαμονής και χώρο ενδιαιτήσεως προσωπικού στο φορτηγό πλοίο (τουλάχιστον 2 ατόμου / συνοδού φορτίου)*».

(β) **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). Η ύπαρξη σωστικών μέσων για την ασφαλή μεταφορά του εν λόγω προσωπικού δεν αποτελεί στοιχείο αξιολόγησης στο παρόν κριτήριο.

γ. **Βαθμολογούμενες απαιτήσεις**

Τα βασικά επιθυμητά χαρακτηριστικά του πλοίου που θα χρησιμοποιηθεί για την χρονοναύλωση και τη θαλάσσια εγχώρια μεταφορά, που υποχρεωτικά θα πρέπει να συνοδεύονται από την απαιτούμενη **αλληλογραφία (έγγραφα) τεκμηρίωσης** των δηλωμένων για περαιτέρω αξιολόγηση / βαθμολόγηση των τεχνικών προσφορών, είναι:

(1) **Παρ. 4.α.(2)(α)1/** του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο:** «*Ολικό μήκος κατάλληλο για είσοδο / έξοδο και παραμονή / πρόσδεση στους λιμένες ενδιαφέροντος . Επιθυμητό το μικρότερο δυνατό*».

(β) **Διευκρίνιση:** Η αξιολόγηση / βαθμολόγηση θα γίνει ως εξής:

1/ Πλοία με το μικρότερο δυνατό μήκος, λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή 10%**.

2/ Ο τρόπος της αναλογικής βαθμολόγησης αναλύεται στη συνέχεια του παρόντος.

(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. 4.α.(2)(α)2/** του Πίνακα

(α) **Απαιτήση / Κριτήριο:** *«Βύθισμα (έμφορτο με την μέγιστη μεταφορική ικανότητα που δηλώνεται) κατάλληλο για είσοδο / έξοδο και παραμονή / πρόσδεση στους λιμένες ενδιαφέροντος. Επιθυμητό το μικρότερο δυνατό».*

(β) **Διευκρίνιση:** Η αξιολόγηση / βαθμολόγηση θα γίνει ως εξής:

1/ Πλοία με το μικρότερο δυνατό βύθισμα, λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή 10%**.

2/ Ο τρόπος της αναλογικής βαθμολόγησης αναλύεται στη συνέχεια του παρόντος.

3/ 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).

(3) **Παρ. 4.α.(2)(γ)1/** του Πίνακα

(α) **Απαιτήση / Κριτήριο:** *«Ελάχιστη μεταφορική ικανότητα (ωφέλιμο φορτίο) πλοίου 1.000 μετρικοί τόνοι (M/T) , επιθυμητή η*

μεγαλύτερη δυνατή μεταφορική ικανότητα. Πλοίο με μεταφορική ικανότητα κάτω της προαναφερθείσας αποκλείεται της διαδικασίας σύναψης σύμβασης / ΣΠ

Επισημαίνεται ότι, κατά την τεκμηρίωση της πραγματικής μεταφορικής ικανότητας και για την πλήρη εκμετάλλευση του επιτρεπόμενου βυθίσματος, απαιτείται να συναξιολογηθούν υποχρεωτικά με τον συντελεστή στοιβασίας / φόρτωσης του φορτίου και την αντίστοιχη κατανομή του όγκου στο κύτος (αμπάρι) με βασικό κριτήριο την επαρκή ευστάθεια του πλοίου σύμφωνα με τον νηογνώμονα.».

(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 **απορρίπτονται**, ενώ πλοία με μεταφορική ικανότητα εντός του εύρους των τιμών ή / και εκτός αυτού (με **ανώτερες τιμές**) λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή 20%**.

(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. 4.α.(2)(γ)4/** 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/ Πλοία με την δυνατότητα μεταφοράς μεγαλύτερου αριθμού Ε/Κ, λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή 5%**

3/ Η αξιολόγηση θα γίνεται σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις των παρ. 5 («Τόποι Φορτοεκφόρτωσης») και παρ. 6 («Τρόπος Φορτοεκφόρτωσης») του Πίνακα.

4/ Ως τεχνικά χαρακτηριστικά / 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

Α/Α	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ / ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΤΥΠΟΣ Ε/Κ	
		40´	20´
γ	Ύψος (m)	2,38	2,38
2	Απόβαρο (kg)	3.084	1.900
3	Χωρητικότητα (m <sup>3</sup> )	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.

(5) **Παρ. 4.α.(2)(δ)1/** του Πίνακα

(α) **Απαιτήση / Κριτήριο:** «(Ταχύτητα πλοίου σε κόμβους, για τον υπολογισμό: ...) Της κατανάλωσης καυσίμου, σε συνδυασμό με τα αναφερόμενα στη παρ.4.(β) του παρόντος (ιπποδύναμη – κατανάλωση)».

(β) **Διευκρινίσεις**

1/ Για τον υπολογισμό της κατανάλωσης εν πλω, ως ταχύτητα πλεύσης θεωρείται η **ταχύτητα των 8 κόμβων** και απόσταση χίλια εξακόσια **(1.600) ναυτικά μίλια**<sup>35</sup>.

2/ Επισημαίνεται ότι, ο υπολογισμός της κατανάλωσης θα γίνει σύμφωνα με τη **δηλωθείσα** (υποχρεωτικά με την τεχνική προσφορά) **ιπποδύναμη του συνόλου** των κυρίων μηχανών που χρησιμοποιούνται για την πρόωση του πλοίου (ανεξάρτητα της δυνατότητας πλεύσης με μέρος αυτών) και την **ιπποδύναμη του συνόλου** των ηλεκτρομηχανών που χρησιμοποιούνται εν όρμω για τις λειτουργίες του πλοίου (ανεξάρτητα της δυνατότητας λειτουργίας με μέρος αυτών).

3/ Λαμβάνοντας υπόψη τα αναφερόμενα<sup>36</sup> στη βιβλιοθήκη του Ναυτικού, «Στοιχεία Ναυτικών Μηχανών για Πλοιάρχους», Ίδρυμα Ευγενίδου, Γεωργίου Φ. Δανιήλ, Αθήνα 2006, Κεφάλαιο 11<sup>ο</sup>, παράγραφος 11.1, σελ. 178, «**Ορισμός και τιμές της ειδικής ανά ίππο και ώρα κατανάλωσης**»:

**Παράγραφος Α γ):** «Για τις Μηχανές Εσωτερικής Καύσης (ΜΕΚ)»

**Δίχρονες Μηχανές πετρελαίου:** 180 – 220 γραμμάρια ανά ίππο την ώρα.

**Τετράχρονες Μηχανές πετρελαίου:** 160 – 200 γραμμάρια ανά ίππο την ώρα.

1 Λίτρο (L ή lt) x Ειδικό βάρος υλικού (E.B.) = κιλά (Kg) ή γραμμάρια (gr)

<sup>35</sup> ΜΟΠΥΠ «Θαλάσσιος Εγχώριος Μεταφορέας» Μάιος 2019, παρ. 5.γ.(1)

<sup>36</sup> ΜΟΠΥΠ «Θαλάσσιος Εγχώριος Μεταφορέας» Μάιος 2019, παρ. 8.α.(4)(α)



1 lt Πετρέλαιο - Ντίζελ x Ε.Β. Πετρ. Ντίζελ (0.82- 0.87) = 820 – 870 gr

**δηλ.** 1 κιλό πετρέλαιο είναι περίπου 1,22 λίτρα ή 1.000 κιλά (1 τόνος) είναι 1.220 λίτρα περίπου.

3/ Από τον υπολογισμό της κατανάλωσης εν όρμω, θα εξαχθεί ένα κόστος «Κ2».

4/ Η συνολική κατανάλωση καυσίμου «Κ» αποτελεί τον μέσο όρο των «Κ1» + «Κ2», δηλ. «Κ»= («Κ1» + «Κ2») / 2. Η κατανάλωση αποτελεί μια από τις πλέον βασικές οικονομικές παραμέτρους για την οικονομική αξιολόγηση μιας προσφοράς και 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.

5/ Πλοία με την χαμηλότερη κατανάλωση («Κ») καυσίμου, λαμβάνουν αναλογική βαθμολογία με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή 35%**.

(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. Στην τελευταία περίπτωση τα υποβληθέντα στοιχεία θα δεσμεύουν τον συμμετέχοντα σε περίπτωση που αναδειχθεί μειοδότης / ανάδοχος για τον υπολογισμό χορήγησης καυσίμων.

(δ) **Παράδειγμα** υπολογισμού κατανάλωσης «Κ1»:

Υποβληθέντα στοιχεία οικονομικού φορέα:

- Ιπποδύναμη (συνολική) των κυρίων μηχανών (τετράχρονων) του πλοίου: 500 HP

Δεδομένα

- Μέγιστη εκτιμώμενη διανυόμενη απόσταση («Α»): χίλια εξακόσια (1.600) ναυτικά μίλια.
- Ταχύτητα πλεύσης («Τ»): **8 κόμβοι** (ναυτικά μίλια / ώρα)
- Κατανάλωση τετράχρονων μηχανών πετρελαίου («ΚΑΤ/HP»): **160 – 200 γραμμάρια ανά ίππο την ώρα**

Υπολογισμός κατανάλωσης «Κ1»

Μηνιαία λειτουργία («Ω») των κινητήρων πρόωσης:

$$\Omega = 1.600 \text{ νμ} / 8 \text{ νμ/ω} = \mathbf{200 \omega (I)}$$

Κατανάλωση τετράχρονων μηχανών πετρελαίου («**ΚΑΤ/ΗΡ**») ανά ίππο:

**ΚΑΤ/ΗΡ** = (I) X 160 γρ/ω = 200ω X 160 γρ/ω = 32.000 γρ. (ελάχιστο) (II)

**ΚΑΤ/ΗΡ** = (I) X 200 γρ/ω = 200ω X 200 γρ/ω = 40.000 γρ. (μέγιστο) (IIα)

Κατανάλωση («**Κ1**»):

**Κ1α** = (II) X 500 = 32.000γρ X 500 = 16.000.000 γρ. (ελάχιστο) (III)

**Κ1β** = (II) X 500 = 40.000γρ X 500 = 20.000.000 γρ. (μέγιστο) (IIIα)

**Κ1** = [(III) + (IIIα)] / 2 = (16.000.000 + 20.000.000) / 2 = 18.000.000 γρ (IV)

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα 1.000 κιλά (1 τόνος) είναι 1.220 λίτρα περίπου, η μετατροπή του (IV) από γραμμάρια σε λίτρα γίνεται:

18.000.000 γρ -> 18.000 κιλά -> (18.000 κιλά X 1.220 λίτρα) / 1.000 κιλά -> **21.960 λίτρα πετρελαίου.**

(6) **Παρ. 4.α.(2)(δ)2/** του Πίνακα

(α) **Απαιτήση / Κριτήριο:** «(Ταχύτητα πλοίου σε κόμβους, για τον υπολογισμό: ...) Του χρόνου άφιξης / αγκυροβόλησης στον τελικό προορισμό με σκοπό να ολοκληρώνεται με το πρώτο φως ώστε να γίνεται πλήρη εκμετάλλευση της ημέρας, δεδομένου ότι υφίσταται χρονοναύλωση».

(β) **Διευκρινίσεις**

1/ Για την αξιολόγηση του εν λόγω κριτηρίου, η αρμόδια επιτροπή λαμβάνει υπόψη της, τα στοιχεία ταχύτητας και των αποστάσεων μεταξύ των ακόλουθων κύριων λιμένων:

A/A	ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΦΙΞΗΣ
1	ΡΟΔΟΣ	ΚΩ
2	ΚΩ	ΣΑΜΟΣ
3	ΣΑΜΟΣ	ΧΙΟΣ
4	ΧΙΟΣ	ΛΕΣΒΟΣ
5	ΛΕΣΒΟΣ	ΛΗΜΝΟΣ
6	ΛΗΜΝΟΣ	ΚΑΒΑΛΑ

2/ Στην προαναφερθείσα θαλάσσια διαδρομή (κατά απόλυτη αναγραφόμενη σειρά λιμένων) θα πρέπει, βάση των τεχνικών χαρακτηριστικών και επιδόσεων του πλοίου, να αναχωρεί το αργότερο στις 17:00 της ημέρας D και να φτάνει (σε κατάσταση ετοιμότητας για έναρξη φόρτωσης / εκφόρτωσης) στις 08:00 της επόμενης ημέρας D+1.

3/ Πλοία με την εν λόγω δυνατότητα βαθμολογούνται με άριστα, ενώ μηδενική βαθμολογία λαμβάνουν πλοία που δεν

καλύπτουν την απαίτηση του όρου, με **μέγιστο** προβλεπόμενο **συντελεστή 5%**. Μερική απαίτηση του όρου βαθμολογείται αναλογικά.

(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. Στην τελευταία περίπτωση τα υποβληθέντα στοιχεία θα δεσμεύουν τον συμμετέχοντα σε περίπτωση που αναδειχθεί μειοδότης / ανάδοχος για τον υπολογισμό χορήγησης καυσίμων.

(7) **Παρ. 4.α.(2)(ε)1/** του Πίνακα

(α) **Απαίτηση / Κριτήριο**: *«(Μέσα φορτοεκφόρτωσης κατάλληλα για την φορτοεκφόρτωση του μεταφερόμενου φορτίου που θα δηλωθεί σύμφωνα με την διάκριση των φορτίων και συγκεκριμένα, για τα πλοία τύπου V1Ξ:*

*Απαιτείται η διάθεση κατάλληλων (σύμφωνα με τις δυνατότητες του πλοίου εκ κατασκευής και προορισμού) ανυψωτικών μέσων. Επιθυμητή η μεγαλύτερη δυνατή ανυψωτική ικανότητα».*

(β) **Διευκρίνιση**: Το εν λόγω κριτήριο αφορά στην ύπαρξη **μέσων φορτοεκφόρτωσης κατάλληλα για την φορτοεκφόρτωση του μεταφερόμενου φορτίου που θα δηλωθεί σύμφωνα με την διάκριση των φορτίων και συγκεκριμένα, για τα πλοία τύπου V1Ξ**, με επιθυμητή την μεγαλύτερη δυνατή ανυψωτική ικανότητα.

Συνεπώς η αξιολόγηση / βαθμολόγηση θα γίνει αναλόγως. Η μη κάλυψη της απαίτησης ύπαρξης μέσων φόρτωσης και εκφόρτωσης σημαίνει **απόρριψη της προσφοράς**, ενώ ύπαρξη της μεγαλύτερης συνολικής ανυψωτικής ικανότητας βαθμολογείται αναλογικά με μέγιστο συντελεστή ήτοι **10%**.

(γ) Για την αποφυγή παρερμηνειών, απαιτείται η υιοθέτηση των ορισμών του Παραρτήματος «Α» της σχετικής ΜΟΠΥΠ, το οποίο υποχρεωτικά θα πρέπει να επισυναφθεί στην αντίστοιχη διακήρυξη.

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

### 3. **Υπολογισμός «Αναλογικής Βαθμολογίας»**

Τα βαθμολογούμενα κριτήρια βαθμολογούνται «αναλογικά» με τη συγκριτική μέθοδο, που σημαίνει ότι βαθμολογείται με τον μέγιστο βαθμό η ευνοϊκότερη για τις Ένοπλες Δυνάμεις τεχνική προσφορά, ενώ οι υπόλοιπες προσφορές βαθμολογούνται συγκριτικά με αυτήν και αναλογικά με μικρότερη βαθμολογία.

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

$$X' = X_0 + C_0 * (X - X_{\min}) / (X_{\max} - X_{\min})$$

με προσέγγιση 2 δεκαδικών ψηφίων τουλάχιστον.

Όπου:

$X_0$ : Ελάχιστη αποδεκτή βαθμολογία σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υπηρεσίας, δηλαδή «75». Σε περίπτωση που αναγράφεται ρητώς στην μελέτη / προδιαγραφή συγκεκριμένη ελάχιστη απαίτηση, τότε το « $X_0$ » λαμβάνει την τιμή 75.

$C_0$ : Συντελεστής (υπόλοιπο της άριστης βαθμολογίας, μείον της ελάχιστης αποδεκτής βαθμολογίας, στο εύρος της οποίας θα λάβει χώρα η αναλογική βαθμολογία, δηλαδή  $100 - 75 = 25$ )

$X_{\min}$ : Ελάχιστη (χειρότερη) προσφερόμενη τιμή

$X_{\max}$ : Βέλτιστη (καλύτερη) προσφερόμενη τιμή

$X$ : Συγκεκριμένη προσφερόμενη τιμή

#### 4. Αναλυτικός Τρόπος Αξιολόγησης Στοιχείων Οικονομικής Προσφοράς

α. Η ανάθεση της σύμβασης / ΣΠ, θα γίνει με κριτήριο, την **συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά**, λαμβανομένων υπόψη των οικείων διατάξεων των άρθρων όπως προαναφέρθηκαν στο παρόν, σε συνδυασμό με τις προβλέψεις του άρθρου περί «ασυνήθιστα χαμηλών προσφορών» και σύμφωνα με την σχετική ανάλυση στους ειδικούς όρους της διαδικασίας.

β. Ως **Τιμή Προσφοράς (ΤΠ)** θεωρείται η τιμή που προκύπτει από τον παρακάτω μαθηματικό τύπο:

$$ΤΠ = [MN + (200 \times KAT_{ΕΠ} \times ΤΛΚ) + (520 \times KAT_{ΕΟ} \times ΤΛΚ) + (2 \times T_{ΕΛ}) + K_{Φ/Ε}]$$

όπου,

**MN**: Προσφερόμενη Τιμή Μηνιαίας Ναύλωσης

**KAT<sub>ΕΠ</sub>** = «**K1**»: Ωριαία Κατανάλωση Καυσίμων (Εν πλω) σε ταχύτητα [υπολογιζόμενη σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 2.γ.(5)]

**KAT<sub>ΕΟ</sub>** = «**K2**»: Ωριαία Κατανάλωση Καυσίμων (Εν όρμω) [υπολογιζόμενη σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παρ. 2.γ.(5)]

**ΤΛΚ**: Τιμή λίτρου καυσίμου την προηγούμενη ημέρα υποβολής της οικονομικής προσφοράς.

**Τ<sub>ΕΛ</sub>:** Τέλη ελλιμενισμού. Αναγράφεται το συνολικό κόστος εξόδων ελλιμενισμού του προσφερόμενου προς ναύλωση πλοίου, για την παραμονή διάρκειας 2 ημερών στους λιμένες Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Βόλου, Λέσβου, Χίου, Σάμου, Κω, Ρόδου, Ηρακλείου και Χανίων.

**Κ<sub>Φ/Ε</sub>:** Κόστος φορτοεκφόρτωσης για 2.500 τόνους σε περίπτωση που θα χρησιμοποιηθεί το προσωπικό και τα μέσα του πλοίου.









**ΒΑΣΙΚΟΙ – ΚΥΡΙΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΙ ΟΡΟΙ / ΟΡΙΣΜΟΙ**

1. Θεωρείται ως χρήσιμο να παρατεθούν οι παρακάτω ναυτιλιακοί όροι με σκοπό την αποφυγή τυχόν παρερμηνειών και λανθασμένων αξιολογήσεων.

2. **Βασικοί – Κύριοι Ναυτιλιακοί Όροι**<sup>37</sup>

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 ή δυπύθμενο (double hull ) πλοίο που μεταφέρει ξηρά φορτία, όπως μεταλλεύματα, άνθρακα, ζάχαρη ή δημητριακά. Παρόμοια σκάφη μπορεί να διαθέτουν τους δικούς τους γεραμούς, 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).

---

<sup>37</sup> ΠΗΓΗ: <https://eclass.unipi.gr/modules/...>

η. **Χωρητικότητα εκτοπίσματος (deadweight tonnage):**

Το βάρος που ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει όταν είναι φορτωμένο μέχρι την ισαλογραμμή με 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 πλοίου**<sup>38</sup>:

(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  $L_{BP}$  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  $L_{WL}$  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. ( $B_{OA}$ ). 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),

<sup>38</sup>[https://el.wikipedia.org/wiki/Κύριες\\_διαστάσεις\\_πλοίου](https://el.wikipedia.org/wiki/Κύριες_διαστάσεις_πλοίου)

διακριτικό d. Είναι η απόσταση της εμφόρτου ισάλου γραμμής από τη βασική γραμμή.

κα. **Χωρητικότητα εκτοπίσματος<sup>39</sup> (Dead Weight Tonnage - DWT)** πλοίου: Το βάρος που ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει όταν είναι φορτωμένο μέχρι την 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)<sup>39</sup>**. Είναι το «ωφέλιμο φορτίο» (PAYLOAD) όπως προσδιορίζεται από τον μαθηματικό τύπο: **WLO = DWT – (WF+WPR+WP+WCR+B)**.

### 3. Λοιποί Όροι

α. Απαιτήσεις / κριτήρια που προσδιορίζονται με τους όρους «μέχρι» ή «τουλάχιστον» ή «ελάχιστο» ή «μέγιστο» τότε προσφορές που υπερβαίνουν τα προαναφερθέντα όρια κρίνονται «μη κανονικές» καθόσον θεωρούνται ότι δεν πληρούν τις προϋποθέσεις των εγγράφων της σύμβασης (τεχνικής προδιαγραφής) και απορρίπτονται από τη συνέχεια της διαδικασίας.

β. **Ανυψωτικό μέσο / μηχανήμα<sup>40</sup>**: είναι μηχανήμα που προορίζεται για την ανύψωση και μετατόπιση στο χώρο φορτίων αναρτημένων σε άγκιστρο ή με τη βοήθεια άλλης διάταξης ανάρτησης ή ανύψωσης.

γ. **Γερανός<sup>41</sup>**: Ο γερανός (ονομάζεται και βαρούλκο) είναι ανυψωτικό μηχανήμα που χρησιμεύει για την ανύψωση μεγάλων αντικειμένων, για τη μεταφορά τους από ένα μέρος σε άλλο κ.λπ. Το σχήμα ενός γερανού είναι τριγωνικό. Αυτό διαμορφώνεται από μία κατακόρυφη περιστρεφόμενη δοκό ή από

<sup>39</sup> 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.

Ο υποψήφιος οικονομικός φορέας οφείλει, κατόπιν αιτήσεως από την αρμόδια Υπηρεσία να υποβάλει, εκτός των προαναφερθέντων **WLO, WF, WPR, WP, WCR, B (τα οποία υποχρεωτικά αναλύονται στην τεχνική προσφορά του συμμετέχοντος)** στο αρχικό εδάφιο της εν λόγω υποσημείωσης, εντός 10 εργασίμων ημερών τα αντίστοιχα στοιχεία που θα ζητηθούν.

<sup>40</sup> ΚΥΑ υπ. αριθ. 15085/593 (ΦΕΚ Β´ 1186 / 25-8-2003), Άρθρο 1, παρ. 1

<sup>41</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/Γερανός\\_\(μηχάνημα\)](https://el.wikipedia.org/wiki/Γερανός_(μηχάνημα))

ένα σύστημα δοκών με τη μορφή πύργου και από δύο άλλα δοκάρια που συγκλίνουν σ' ένα σημείο στο οποίο υπάρχει μια τροχαλία. Μέσα από αυτήν την τροχαλία περνά ένα συρματόσχοινο, στη μια άκρη του οποίου συνδέεται το άγκιστρο που χρησιμεύει για την ανάρτηση των βαρών και στην άλλη άκρη το τύμπανο του βαρούλκου. Στις σύγχρονες κατασκευές αυτά τα δύο δοκάρια συγκλίνουν σ' ένα βραχίονα που είτε είναι οριζόντιος είτε έχει κλίση σταθερή ή μεταβλητή. Το περιστρεφόμενο δοκάρι που ονομάζεται «στήλη», έχει αντικατασταθεί από ένα φορέα. Η προσαρμογή των μηχανών αυτών σε ποικίλες συνθήκες δουλειάς οδήγησε στη διαφοροποίησή τους

δ. **Φόρτωση πλοίου**<sup>42</sup>: Χαρακτηρίζεται η διαδικασία παραλαβής (εκτός πλοίου) και τοποθέτησης φορτίου επί του πλοίου με κατάλληλη βέβαια στοιβάση. Ο όρος αυτός αποδίδεται για τα πάσης φύσεως φορτία ανεξάρτητα συσκευασίας, π.χ. εμπορεύματα, αυτοκίνητα κ.λπ.

ε. **Εκφόρτωση πλοίου**: Η αντίστροφη διαδικασία της φόρτωσης, ήτοι, διαδικασία παραλαβής από οποιοδήποτε σημείο επί του πλοίου και τοποθέτησης αυτού (φορτίου) εκτός πλοίου.

στ. **Χώροι παραμονής / διαμονής**: Κατάλληλα διαμορφωμένοι κλειστοί χώροι εντός του πλοίου που δύνανται να παραμείνουν για λίγα λεπτά (μέχρι ολοκλήρωσης συγκεκριμένων εργασιών φόρτωσης / εκφόρτωσης φορτίων) το στρατιωτικό προσωπικό.

η. **Χώροι ενδιαιτήσεως**<sup>43</sup>: Είναι οι κοιτώνες, τα εστιατόρια, τα αναρρωτήρια, οι μεσόδομοι (αίθουσες ψυχαγωγίας, καπνιστήρια), τα γραφεία και οι χώροι υγιεινής.

ζ. Ισχύουν οι ορισμοί / τεχνικοί προσδιορισμοί στις παραπομπές των υποσημειώσεων του κυρίου μέρους της μελέτης (ΜΟΠΥΠ, ΜΕΑ ΠΕ) και ΠΕΔ.

<sup>42</sup> [https://el.wikipedia.org/wiki/Φόρτωση\\_πλοίου](https://el.wikipedia.org/wiki/Φόρτωση_πλοίου)

<sup>43</sup> ΠΔ 259/81 (ΦΕΚ Α' 72/26-3-1981), Άρθρο 1, παρ. ιστ.