

Υ.ΝΑ.Ν.Π.	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ	Ε1
-----------	----------------------------------	----

Ημερομηνία	13 Φεβρουαρίου 2017
Προς	Υ.ΝΑ.Ν.Π./ΓΔΟΥ/ΔΙΠΕΑ 4^ο
Σχετ.	Αριθ.Πρωτ. 2834.2/51450/2016/14-06-2016 Υ.ΝΑ.Ν.Π./Γ.Δ.Ο.Υ./ΔΙ.ΠΕ.Α. 4 ^ο όπως ισχύει

Πίνακας Στοιχείων Συμμετέχοντα (Συμπληρώνεται από τους συμμετέχοντες)	
Επωνυμία:	Swede Ship Marine AB, Sweden c/o Ε. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ
Έδρα:	ΝΟΤΑΡΑ 117 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Υπεύθυνος επικοινωνίας	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ
Τηλέφωνο:	210 42833 48 & 69 3736 1298
Φαξ	210 42833 49
Email:	marinetech@ath.forthnet.gr
Web:	

Πίνακας Στοιχείων Έργου (Συμπληρώνεται από την Υπηρεσία)	
Τίτλος Έργου:	Προμήθεια δέκα (10) (κατ' ελάχιστον) ταχύπλων Περιπολικών σκαφών μήκους 16-18 μέτρων.
Προμήθεια ειδών / Παροχή Υπηρεσιών	Προμήθεια ειδών
Τμηματική Υποβολή:	Υπάρχει δυνατότητα για τμηματική παράδοση έκαστου σκάφους
Πηγή Χρηματοδότησης:	ΕΤΘΑ 2014 – 2020
Είδος Διαγωνισμού:	Ηλεκτρονικός Διαγωνισμός Ανοικτής Διαδικασίας Διεθνούς Συμμετοχής
Κριτήριο Κατακύρωσης:	Πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά
Χρόνος Παράδοσης	18 μήνες από την υπογραφή της Σύμβασης

Τεχνική Περιγραφή Έργου (Συμπληρώνεται από την Υπηρεσία)
<p><u>Αποστολή σκαφών</u></p> <p>Τα σκάφη θα είναι καινούργια, αμεταχείριστα, σύγχρονα, πλήρως λειτουργικά, τα οποία θα μπορούν να επιχειρούν κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, αυτόνομα ως μονάδες και σε συνεργασία με τα άλλα επιχειρησιακά μέσα του Λιμενικού Σώματος Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.) όπως αεροπλάνα, ελικόπτερα, πλοία ανοικτής θαλάσσης, ναυαγοσωστικά σκάφη καθώς και με τα επιχειρησιακά μέσα των κρατών – μελών Ε.Ε., προκειμένου να επαυξήσουν την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα και την ικανότητα ανταπόκρισης για τον έλεγχο – αστυνόμευση, πρόληψη και αντιμετώπιση της παράνομης αλιευτικής δραστηριότητας.</p> <p>Ειδικότερα τα σκάφη θα είναι κατάλληλα για εκτέλεση αποστολών:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Πρωτίστως επιτήρησης, αστυνόμευσης, πρόληψης και καταστολής κάθε παράνομης πράξης στον θαλάσσιο χώρο αναφορικά με το αντικείμενο της αλιείας και εφαρμογή της νομοθεσίας που την διέπει. 2. Ασφάλειας ναυσιπλοΐας ,

3. Έρευνας διάσωσης (παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα στην θάλασσα άτομα, πλοία, πλοιάρια, λέμβους ή άλλα θαλάσσια μέσα και αεροσκάφη.),
4. Επιτήρησης, αστυνόμευσης, πρόληψης και καταστολής κάθε παράνομης πράξης στον θαλάσσιο χώρο (π.χ. παράνομη είσοδος προσώπων, τρομοκρατία, ναρκωτικά, λαθρεμπορία, όπλα, αμμοληψία, σπογγαλιεία, αρχαιοκαπηλία, έλεγχος ταχυπλόων σκαφών, λαθρεμπόριο, υποβρύχιες δραστηριότητες κ.λπ),
5. Πρόληψης και αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης,
6. Διενέργειας νηοψιών,
7. Σε θέματα δημόσιας τάξης και κρατικής ασφάλειας και γενικότερα για κάλυψη επιχειρησιακών αναγκών που άπτεται των αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ.
8. Σε θέματα που αφορούν την Εθνική Άμυνα της χώρας και την προάσπιση των ελληνικών θαλασσιών συνόρων

Γενικές απαιτήσεις

1. Τα υλικά κατασκευής, ο εξοπλισμός, τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα καθώς και όλα τα παρελκόμενα θα είναι καινούργια και αμεταχειρίστα. Τα σκάφη και ο εξοπλισμός τους θα σχεδιαστούν και θα κατασκευαστούν υπό την εποπτεία Νηογνώμονα (Αναγνωρισμένος Οργανισμός, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009, μέλος της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) και εξουσιοδοτημένος από τις Ελληνικές Αρχές, σύμφωνα με την Υ.Α. Αριθ. 4113.311/01/2013 ΥΝΑ (ΦΕΚ Β' 3049/29-11-2013) που θα αναλάβει την έγκριση για τον σχεδιασμό και την κατασκευή έκαστου σκάφους και ο οποίος θα διαθέτει και θα εφαρμόζει Κανόνες και Κανονισμούς για σκάφη, ως έκαστο προδιαγραφόμενο).
2. Τα σκάφη θα έχουν πλήρη επιχειρησιακή ικανότητα σε κατάσταση θαλάσσης (Sea State) κατά Douglas 4 στην ανοικτή θάλασσα σε όλες τις διευθύνσεις ανέμου και σε μετωπικούς και εγκάρσιους κυματισμούς. Επίσης η επιβιωσιμότητα των σκαφών θα είναι εξασφαλισμένη σε κατάσταση θαλάσσης (Sea State) κατά Douglas τουλάχιστον 7 στην ανοικτή θάλασσα.
3. Το υλικό κατασκευής των σκαφών θα είναι από ειδικά κράματα αλουμινίου ή ειδικά ενισχυμένα συνθετικά υλικά (HIGH TECH COMPOSITE MATERIAL-KEVLAR) ή FRP-GRP ή συνδυασμό των ανωτέρω υλικών, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα από το Νηογνώμονα κατασκευαστικά (CONSTRUCTIONAL) σχέδια. Τα υλικά και ο τρόπος κατασκευής θα είναι σύμφωνα με τους κανόνες του Νηογνώμονα.
4. Η μέγιστη ταχύτητα των σκαφών στις δοκιμές θα είναι τουλάχιστον 45 κόμβοι σε κατάσταση πλήρους φόρτου στο 80 % της μέγιστης συνεχούς ισχύος των Κ.Μ. με καθαρή γάστρα και σε ήρεμη θάλασσα (κατάσταση θάλασσας 0-2 κατά Douglas).
5. Η μέγιστη συνεχής ταχύτητα των σκαφών θα είναι τουλάχιστον 37 κόμβοι σε κατάσταση πλήρους φόρτου στο 75 % της μέγιστης συνεχούς ισχύος των Κ.Μ. με καθαρή γάστρα και σε ήρεμη θάλασσα (κατάσταση θάλασσας 0-2 κατά Douglas).
6. Η οικονομική ταχύτητα των σκαφών, με την οποία υπολογίζεται η ακτίνα ενεργείας, θα είναι τουλάχιστον 30 κόμβοι σε κατάσταση πλήρους φόρτου με καθαρή γάστρα και σε ήρεμη θάλασσα (κατάσταση θάλασσας 3-4 κατά Douglas).
7. Η ακτίνα ενεργείας θα είναι τουλάχιστον 500 ν.μ. με την οικονομική ταχύτητα των σκαφών σε κατάσταση πλήρους φόρτου. Για τον υπολογισμό της θα ληφθεί υπόψη η ταυτόχρονη λειτουργία των κυρίων μηχανών και των ηλεκτροπαραγωγών ζευγών (H/Z) των οποίων η λειτουργία είναι απαραίτητη σε κατάσταση πλεύσης. Θα φέρει κατάλληλες δεξαμενές καυσίμου προκειμένου ανταποκρίνονται σε ανωτέρω απαίτηση και προσαυξανόμενες 15% επιπλέον για λόγους ασφάλειας.
8. Η αυτονομία των σκαφών σε εφόδια, πόσιμο νερό, τρόφιμα κ.λ.π. θα είναι τουλάχιστον 2 ημέρες για 20 άτομα.
9. Το πλοίο θα διαθέτει δυνατότητα ενδιαίτησης για έξι (06) άτομα πλήρωμα. Θα παρέχει μεταφορική ικανότητα 20 ατόμων.
10. Ο ναυτιλιακός, ραδιοηλεκτρονικός, ραδιοναυτιλιακός εξοπλισμός των πλοίων θα είναι σύγχρονος σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

11. Πυροσβεστικά – σωστικά μέσα σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.
12. Οι προβλεπόμενοι από το ΔΚΑΣ 72 φανοί ναυσιπλοΐας, καθώς και τα προβλεπόμενα σήματα.
13. Τουλάχιστον ένας (01) προβολέας έρευνας – εντοπισμού/αναγνώρισης υψηλών δυνατοτήτων και ισχύος τύπου led.
14. Θα διαθέτουν έκαστο, ένα (01) πλήρως λειτουργικό σταθεροποιημένο τηλεκατευθυνόμενο σύστημα στην πλώρη για τοποθέτηση βαρέως πολυβόλου 0,50'' , κατάλληλο για θαλάσσια χρήση και δυο (02) κατάλληλες βάσεις για τοποθέτηση ελαφρού πολυβόλου- 7,62mm, σε κατάλληλα σημεία εκατέρωθεν των σκαφών , ώστε να καλύπτουν το πλοίο κατά 360° .
15. Η Γέφυρα διακυβέρνησης θα είναι κλειστή, υπερωψωμένη και η θέση και η κατασκευή της θα είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται επαρκής ορατότητα.
16. Θα φέρει κόντρα γέφυρα, άνωθεν της γέφυρας διακυβέρνησης με όλο τον απαραίτητο ναυτιλιακό –ραδιοτηλεπικοινωνιακό-ραδιοναυτιλιακό εξοπλισμό.
17. Με την παράδοση των δέκα (10) περιπολικών σκαφών, να εξασφαλίζεται και παράδοση τεσσάρων (04) αμοιβών Κ/Μ ιδίου τύπου με τις προωστήριες Κ/Μ καθώς και τεσσάρων ζευγών (04) συστημάτων πρόωσης.
18. Η σχεδίαση αποδεδειγμένα να έχει λάβει υπ' όψιν της τις ιδιαίτερες συνθήκες των Ελληνικών θαλασσών.
19. Να έχει κατασκευασθεί τουλάχιστον πρωτότυπο σκάφος βασισμένο είτε στην προτεινόμενη σχεδίαση είτε σε παραπλήσια, από την οποία να προκύπτει τεκμηριωμένα η επιτυχής μετάβαση στην προτεινόμενη.

Σκάφος

1. Η στεγανή υποδιαίρεση των σκαφών θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.
2. Το κατάστρωμα θα είναι κατάλληλο για τις ανάγκες πλοίων ανάλογου τύπου. Θα εξασφαλίζεται (α) η αντιολισθητικότητα, (β) η ταχεία αποστράγγιση των υδάτων, (γ) η προστασία δικτύων και σωληνώσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη κυκλοφορία επί αυτού.
3. Τα δάπεδα των χώρων των σκαφών που θα χρησιμοποιούνται για την διέλευση ή και εργασία του πληρώματος θα έχουν αντιολισθητική επιφάνεια.
4. Στα σκάφη θα υπάρχει κατάλληλη μελέτη αποδοχής Νηογνώμονα, για την εξαγωγή των κυρίων μηχανών ,ηλεκτρομηχανών και μειωτήρων/ρεβερσας .
5. Τα σκάφη θα φέρουν εξοπλισμό αγκυροβολίας και πρόσδεσης σύμφωνα με τους κανονισμούς του Νηογνώμονα.
6. Θα εξασφαλίζεται πλήρης ενεργή καθοδική προστασία των σκαφών, σύμφωνα με ειδική μελέτη εγκεκριμένη από τον Νηογνώμονα
7. Θα υπάρχει σύστημα προστασίας από ηλεκτρόλυση όλων των μεταλλικών μερών και εξαρτημάτων των σκαφών, σύμφωνα με ειδική μελέτη εγκεκριμένη από τον Νηογνώμονα.
8. Τα σκάφη να διαθέτουν πλήρη εξοπλισμό αλεξικέραυτου και αντικεραυνικής προστασίας .
9. Τα σκάφη να διαθέτουν πλήρη ενεργητική αντιδιαβρωτική προστασία στα σημεία εισαγωγής θάλασσας (αναροφήσεις θάλασσας).

Πρόωση-Εξοπλισμός Μηχανοστασίου

1. Η ισχύς πρόωσης των σκαφών θα εξασφαλίζεται από τουλάχιστον δύο (02) κύριες μηχανές DIESEL ναυτικού τύπου, αναγνωρισμένου κατασκευαστικού οίκου (με προβλεπόμενο χρόνο λειτουργίας ανά έτος μεταξύ γενικών επισκευών ΤΒΟ άνω των 8.000 ωρών) που πληρούν τις απαιτήσεις διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων, με μειωτήρες, αναστροφείς φοράς περιστροφής, άξονες και έλικες, κατάλληλες για την επίτευξη των επιθυμητών

χαρακτηριστικών.

2. Τα αξονικά συστήματα θα είναι ευθείας μετάδοσης. Το σκάφος θα φέρει αντίστοιχο αριθμό ελίκων με τις Κ/Μ σταθερού ή μεταβλητού βήματος εντός δακτυλίου.
3. Ως σύστημα πρόωσης δύναται να εξεταστεί και το σύστημα υδροπρόωσης.
4. Τα σκάφη θα έχουν αφενός αυξημένες ελκτικές ικανότητες, και αφετέρου δυνατότητα πλού σε χαμηλές ταχύτητες ώστε να διευκολύνεται η αποστολή τους. Θα υπάρχει δυνατότητα πλεύσης των σκαφών και με μόνο μία κύρια μηχανή.
5. Θα υπάρχει η δυνατότητα εκκίνησης-κράτησης των κυρίων μηχανών από την γέφυρα και το μηχανοστάσιο με χρήση προειδοποιητικής - ασφαλιστικής διάταξης και χειρισμού ανάγκης. Θα είναι δυνατή η ασφάλιση των χειριστηρίων για αποφυγή ατυχηματικής κίνησης.
6. Κατάλληλοι αποθηκευτικοί χώροι για τα ανταλλακτικά φόρτου, υλικά καταστρώματος, φορητό οπλισμό (με εύκολη και γρήγορη πρόσβαση) και λοιπό εξοπλισμό.

Βοηθητικά Μηχανήματα και Δίκτυα

1. Όλες οι δεξαμενές και τα στεγανά των σκαφών θα έχουν κατάλληλες ανθρωποθυρίδες, ενδεικτικά, καταμετρητικά, εξαεριστικά και εσωτερικές κλίμακες καθόδου και κατάλληλη σήμανση με μεταλλικές πινακίδες.
2. Θα διατίθενται δύο (2) τουλάχιστον ηλεκτροκίνητες αντλίες κυτών / πυρκαγιάς κατανεμημένες στο πλοίο έτσι ώστε τουλάχιστον η μια αντλία να είναι πάντα διαθέσιμη σε οποιαδήποτε περίπτωση κατάκλυσης δύο στεγανών διαμερισμάτων.

Ηλεκτρολογική Εγκατάσταση

Θα φέρει τουλάχιστον δύο (02) ηλεκτρομηχανές, εκάστης δυνάμενης να καλύψει το 120% του μέγιστου ηλεκτρικού φορτίου.

Επιπλέον Εξοπλισμός και Υπηρεσίες σε έκαστο σκάφος

Ο εξοπλισμός θα περιλαμβάνει επίσης :

1. Ένα σύστημα αισθητήρων που θα είναι τοποθετημένο στον ιστό των σκαφών με δυνατότητα περιστροφής – με ορατότητα κατά 360° , τελευταίας τεχνολογίας (3ης γενιάς) - σε ειδική τουλάχιστον 3 axis stabilized βάση και θα περιλαμβάνει : hd αισθητήρα θερμικής απεικόνισης (έγχρωμο) και full hd κάμερα ημέρας, μεγάλων αποστάσεων CCD/ICCD camera και ένα αποστασιόμετρο laser. Ελάχιστη απόσταση αναγνώριση - εντοπισμού στόχου 5x5 μέτρων με τους ανωτέρω αισθητήρες τα 15 χιλιόμετρα ημέρα και νύκτα περιμετρικά των σκαφών. Η κονσόλα χειρισμού των αισθητήρων θα βρίσκεται εντός της γέφυρας του σκάφους . Η λειτουργία του θα είναι αυτόματη και χειροκίνητη κατόπιν επιλογής . Το σύστημα αισθητήρων θα μπορεί να λειτουργεί σε κατάσταση θαλάσσης (SEA STATE) τουλάχιστον κατά DOUGLAS 4 και θα έχει επιβιωσιμότητα την ίδια με των σκαφών. Πιστοποίηση κατά MIL-STD 810 και MIL-STD 461.
2. Μια φορητή θερμική κάμερα για περιβάλλον θάλασσας κατάλληλα πιστοποιημένη υψηλών δυνατοτήτων.
3. Ένα (01) Marine Radar X Band (solid state) με έγχρωμη LCD μονάδα ενδείξεων με τουλάχιστον 12 inch διαγώνιο, δυνατότητα υποτύπωσης στόχων.
4. Ο χρήστης να έχει τη δυνατότητα, αυτόματης εστίασης συστημάτων καμερών, σε στόχο που εντοπίζεται από το radar, και εγκλωβισμού του στόχου αυτού προς αναγνώριση (λειτουργία slave).
5. Σε έκαστο σκάφος θα τοποθετηθεί μια συσκευή (σταθμός) AIS (Automatic Identification System) - Secure Mode , η οποία θα διαθέτει κατόπιν επιλογής λειτουργίες STANDARD mode (κανονική λειτουργία), SILENT mode (Receive Only mode) και SECURE mode (encrypted) καθώς και δυνατότητα επιλογής μεταξύ των τριών λειτουργιών. Επισημαίνεται ότι κατά τη

λειτουργία SILENT mode, η συσκευή λειτουργεί μόνο ως δέκτης, χωρίς να εκπέμπει καμία πληροφορία, ενώ κατά τη λειτουργία SECURE mode, η συσκευή εξακολουθεί να λειτουργεί κανονικά ως δέκτης, ενώ παράλληλα μεταδίδει κρυπτογραφημένες πληροφορίες AIS, οι οποίες εμφανίζονται μόνο στο σύστημα του ΚΕΠΙΧ/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. και στα πλοία - σκάφη Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. που διαθέτουν αντίστοιχο εξοπλισμό (ο οποίος υποστηρίζει κρυπτογράφηση). Η λειτουργία SECURE mode (ENCRYPTED) θα διαθέτει τους παρακάτω δύο αλγόριθμους, με δυνατότητα επιλογής:

α) Αλγόριθμο Κρυπτογράφησης Blowfish (128bit) που να συνεργάζεται πλήρως με την υπάρχουσα σήμερα υποδομή δικτύου AIS του ΥΝΑΝΠ/ΛΣ-ΕΛ.ΑΚΤ. (ΚΕΠΙΧ/ΛΣ- ΕΛ.ΑΚΤ, Κέντρα Διοίκησης Λιμένων, Σταθμοί βάσης, Σταθμοί πλοίων).

β) Αλγόριθμο Κρυπτογράφησης AES (Advance Encryption System).

Λογισμικό διαχείρισης

1. Το Λογισμικό Διαχείρισης θα δίνει τη δυνατότητα ενοποίησης των εισερχόμενων δεδομένων από τους εγκατεστημένους αισθητήρες ανίχνευσης συμπεριλαμβανομένου του radar, του συστήματος AIS και των συστημάτων αισθητήρων/ καμερών σε πολλαπλές ηλεκτρονικές οθόνες (όσες απαιτηθούν) βασισμένες σε ηλεκτρονικό ναυτικό χάρτη, και σε πραγματικό χρόνο αλλά και σε επανάληψη (playback), των σημείων και των κινήσεων πολλαπλών στόχων.

2. Επίσης θα δίνει τη δυνατότητα, αυτόματα και συνεχόμενα να ακολουθεί επιλεγμένους στόχους, να καθορίζει τη θέση τους και την πορεία τους όπως επίσης και να παρέχει οπτικό και ηχητικό συναγερμό όταν κάποιος στόχος εισέλθει στην προκαθορισμένη περιοχή παρακολούθησης και επιτήρησης.

Απεικόνιση περιστατικού σε πραγματικό χρόνο:

α) Απεικόνιση ηλεκτρονικού ναυτικού χάρτη,

β) Διανυσματικά σύμβολα εντοπισμού στόχου,

γ) Εργαλεία μέτρησης στόχου (απόσταση, πορεία, τομή στόχου, κλπ.),

δ) Ζώνη προειδοποίησης,

ε) Οπτική και ηχητική προειδοποίηση για στόχους που εισέρχονται ή/και πλησιάζουν απαγορευμένη περιοχή,

στ) Εντοπισμός/παρακολούθηση στόχου και καταγραφή/αναπαραγωγή περιστατικού,

ζ) Βοήθημα υπολογισμού τομής, το οποίο επιτρέπει στον χειριστή να καθορίσει την πορεία/ταχύτητα από ένα περιπολικό σκάφος στον στόχο/απειλή .

Ενσωμάτωση σταθμών AIS για την εμφάνιση όλων των σκαφών που είναι εξοπλισμένα με AIS εντός της περιοχής κάλυψης.

3. Δυνατότητα αυτόματης εστίασης της κάμερας σε στόχο που εγκλωβίζεται από το radar προς αναγνώριση.

4. Σύστημα μετάδοσης δεδομένων και εικόνας των ανωτέρω αισθητήρων και radar μέσω των δορυφορικών συσκευών (δορυφορική κεραία , δορυφορικό τηλέφωνο κ.α.) και μέσω GPRS των σκαφών στο Κέντρο Επιχειρήσεων ΛΣ-ΕΛΑΚΤ. Τα δεδομένα θα παρουσιάζονται πάνω σε ψηφιακό χάρτη στη μορφή διαδρομών – waypoints , αλφαριθμητικών χαρακτήρων ή διαγραμμάτων.

5. Συσκευή καταγραφής video των εικόνων από τους αισθητήρες.

6. Να παρέχεται συμβόλαιο πενταετίας με τους καλύτερους όρους αναπροσαρμογής για απεριόριστο internet 4G.

7. Να παρέχεται συμβόλαιο πενταετίας με τους καλύτερους όρους αναπροσαρμογής για 2 ώρες δορυφορικής σύνδεσης το μήνα, ανά πλοίο.

8. Να παρέχεται επιπρόσθετος εξοπλισμός: 06 αδιάβροχα κινητά τηλέφωνα (ip67) ανά πλοίο - τελευταίας τεχνολογίας καθώς και 06 ruggedized tablets προοριζόμενα να καλύψουν ανάγκες πληρώματος (επικοινωνία – αποθήκευση νομοθεσίας/αρχείων Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ, αντίστοιχα). Ομοίως 1 ruggedized laptop ανά πλοίο με δυνατότητα συνεργασίας με τον λοιπό

εξοπλισμό των σκαφών.

9. Να παρέχεται ανά μέλος πληρώματος έκαστου σκάφους σετ ενδιαίτησης (χιτώνια - παντελόνια-υποδήματα- φόρμες – μπουφάν ψύχους / αντιανεμικό / αδιάβροχο).

Εκπαίδευση Προσωπικού

1. Η εκπαίδευση του προσωπικού της Υπηρεσίας στη λειτουργία, το χειρισμό, την συντήρηση και τις επισκευές των συστημάτων των σκαφών θα γίνει με μέριμνα και μέσα του προμηθευτή. Η δαπάνη μετακίνησης – παραμονής και εκπαίδευσης του προσωπικού θα βαρύνει αποκλειστικά την προμηθεύτρια εταιρεία.

2. Η εκπαίδευση αυτή θα είναι θεωρητική και πρακτική και θα συμμετάσχουν τα μέλη του πληρώματος των σκαφών και επιπλέον τεχνικό προσωπικό της Υπηρεσίας, που θα γνωστοποιηθεί έγκαιρα στον προμηθευτή από αυτήν. Στο προσωπικό αυτό θα περιλαμβάνονται και τεχνικοί τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού, ώστε να είναι σε θέση να εντοπίζουν/επιδιορθώνουν τις σχετικές βλάβες.

Δοκιμές

Για την απόδειξη της καλής λειτουργίας και συμμόρφωσης έκαστων σκαφών με τις απαιτήσεις του Φορέα , θα εκτελεσθούν δοκιμές -έλεγχοι-επιθεωρήσεις στον τόπο παραλαβής (με έξοδα και ευθύνη του προμηθευτή) ώστε μετά την επιτυχή περάτωσή τους να ακολουθήσει η παραλαβή των σκαφών. Όλες οι δοκιμές των σκαφών κατά την παραλαβή τους θα λαμβάνουν χώρα παρουσία των εκπροσώπων του νηογνώμονα και επιτροπής εμπειρογνομόνων της Υπηρεσίας.

Εγγύηση

Ο προμηθευτής θα παρέχει εγγύηση καλής λειτουργίας για κάθε σκάφος και τον εξοπλισμό του, καθώς και διατήρησης των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του όπως αναφέρονται, ισχύος τουλάχιστον τριών (03) ετών από την ημερομηνία οριστικής ποιοτικής και ποσοτικής παραλαβής του. Ομοίως κατά το ίδιο χρονικό διάστημα θα είναι υπεύθυνος για την τεχνική υποστήριξη (& συντήρηση) του σκάφους και του εξοπλισμού του σύμφωνα με τα εγχειρίδια του κατασκευαστή/ων. Ο υποψήφιος ανάδοχος υποχρεωτικά πρέπει να δεσμευτεί στην τεχνική προσφορά του ότι θα παρέχει συμβόλαιο τεχνικής υποστήριξης (& συντήρηση) για κάθε πλοίο και του εξοπλισμού αυτού, υποβάλλοντας αναλυτικό σχέδιο για 3 - 5 και 10 χρόνια, το οποίο θα αφορά την περίοδο μετά την λήξη της εγγύησης. Το κόστος του συμβολαίου συντήρησης που θα δεσμεύει τον ανάδοχο για 5 χρόνια πρέπει να αναφέρεται ρητά στην οικονομική προσφορά. Σημειώνεται ότι οι όροι του συμβολαίου θα είναι τουλάχιστον αυτοί της εγγύησης, ενώ η υπογραφή του καθώς και η διάρκεια του είναι στην ευχέρεια του Α.Λ.Σ.- ΕΛ.ΑΚΤ.

Τόπος-Χρονοδιάγραμμα παράδοσης Σκαφών

Το έργο θα ολοκληρωθεί εντός δεκαοχτώ (18) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης. Οι υπηρεσίες εκπαίδευσης θα παρασχεθούν μέσα στο χρονικό διάστημα των δεκαοχτώ (18) μηνών από την υπογραφή της σύμβασης. Στον παραπάνω χρόνο δεν περιλαμβάνεται ο χρόνος οριστικής παραλαβής καθώς και αυτός των τελικών δοκιμών. Τόπος παράδοσης όπου θα διενεργηθούν οι τελικές δοκιμές ορίζεται το λιμάνι του Πειραιά.

(Συμπληρώνεται από τους συμμετέχοντες. Αναγράφονται στοιχεία όπως κατασκευάστρια εταιρεία, μοντέλο, τεχνικά χαρακτηριστικά για κάθε είδος από τα ανωτέρω)

Ναυπηγείο **Swede Ship Marine AB**, Sweden

Βάση σχεδίασης το ήδη υπάρχον σκάφος, **base ship - SSM SAR 17 m PCGS class vessel** - προσαρμοσμένο, αν χρειαστεί, στο τέλος του δημόσιου διαλόγου και με την έκδοση της τελικής τεχνικής προδιαγραφής για μελλοντικό RFP με δεσμευτικές προσφορές στο μέγιστο επιτρεπτό ολικό μήκος και τις άλλες τελικές απαιτήσεις.

Πλεονεκτήματα Τεχνικής Λύσης

(Συμπληρώνεται από τους συμμετέχοντες. Αναγράφονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προϊόντος που δύνανται να αξιολογηθούν θετικά για κάθε είδος από τα ανωτέρω)

Το ως άνω σκάφος έχει κατασκευαστεί, όπως και πολλά άλλα αδελφά σκάφη, και λειτουργεί με επιτυχία σε πολλές αντίστοιχες Υπηρεσίες του εξωτερικού και του NATO. Φυσικά θα προσαρμοστεί στις τελικές προδιαγραφές καθότι, όσα μας έχουν προταθεί για διαβούλευση είναι τελείως προκαταρκτικά και πρόχειρα.

Το ναυπηγείο έχει πολυετή πείρα σε παραπλήσια μεγέθη και τύπους σκαφών, ειδικά για αυτού του είδους τις αποστολές και αυτές τις ταχύτητες, όπως έχουμε επανειλημμένα αποδείξει. Όσον δε αφορά τον ποιοτικό έλεγχο υπερηφανευόμαστε ότι οι Σουηδικές προδιαγραφές είναι από τις καλύτερες – αν όχι οι καλύτερες – παγκοσμίως, είτε αυτές γίνονται από τον φορέα FMV του Σουηδικού κράτους και τον επιβλέποντα Νηογνώμονα, με τους οποίους το YEN έχει πολύ ικανοποιητική εμπειρία, είτε με άλλο συνδυασμό φορέα και επιβλέπουσας αρχής.

Η Σουηδική Παράκτια Άμυνα και οργάνωση λόγω της δεδομένης ακτογραμμής και των χιλιάδων νησιών τους είναι η πλέον ανεπτυγμένη και καλύτερα εξοπλισμένη που υπάρχει. Σαν μέγεθος Κράτους και πληθυσμού και με εχθρικές απειλές από την Ανατολή από πολύ μεγαλύτερα κράτη, είναι παραπλήσια με την Ελλάδα, και έχει αποδειχτεί πλήρως αποτελεσματική, για περισσότερο από έναν αιώνα. Το ναυπηγείο μας δε, είναι βασικός προμηθευτής αυτής της Παράκτιας Άμυνας με πολλών τύπων σκάφη.

Τέλος έχουμε ευχέρεια και ικανότητα συνεργασίας με αδελφες υπηρεσίες, εκτός της Σουηδικής, όπως σας έχουμε αποδείξει.

Τεχνικά φυλλάδια Προτεινόμενης Λύσης

(Συμπληρώνεται από τους συμμετέχοντες για κάθε είδος από τα ανωτέρω)

Εκτός από τα ηλεκτρονικά έντυπα, σε ξεχωριστό φάκελλο σας επισυνάπτουμε φυλλάδια τα οποία δεν χρειάζονται μετάφραση.

- **17m Fast Rescue Vessel** leaflet, βάσει του οποίου έχει γίνει σχεδίαση για την μελλοντική πρόταση μας, και έχετε ήδη λάβει ηλεκτρονικά και προδιαγραφές και περιγραφή.

Swede Ship catalogue Γενικός Κατάλογος που περιλαμβάνει τα κάτωθι

- Transport boat 2000
- Amphibious Troop Transport vessel
- Fast supply vessel
- Naval training vessel
- 27m Fast missile vessel
- 24m Offshore rescue craft
- 17m Fast rescue craft
- 14.3m Light weight rescue craft
- 13m Light weight rescue craft

Swede Ship brochure

Swede Ship Magazine

Διευκρινίσεις επί της Τεχνικής Προδιαγραφής του Έργου
(Συμπληρώνεται από τους συμμετέχοντες)

Αποστολή σκαφών

Οι επιχειρήσεις τις οποίες θα ενεργούν τα σκάφη αυτά όπως περιγράφετε είναι στην απόλυτη κρίση του ΛΣ-ΕΛΛ.ΑΚΤ. Από το ναυπηγείο θα παραδοθούν σκάφη, υλικά και υπηρεσίες οι οποίες θα περιορίζονται μόνο στην απόλυτη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές, όπως θα περιγράφονται στη συμβατική υποχρέωση. Εξοπλισμός, λειτουργίες, υπηρεσίες, οι οποίες δεν περιγράφονται ακριβώς στις τεχνικές προδιαγραφές θεωρούμε ότι δεν υπονοούνται από τις επιθυμίες λειτουργίας του ΛΣ-ΕΛΛ.ΑΚΤ.

Ειδικότερα : ακολουθώντας τη δική σας αρίθμηση :

1. Παρακαλούμε να μας περιγράψετε μηχανήματα τα οποία ζητάτε για υπεράσπιση της νομοθεσίας για την προστασία της αλιείας.
2. Για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας τα σκάφη θα είναι σε πλήρη συμμόρφωση με τους διεθνείς και Ελληνικούς κανονισμούς. Εάν απαιτούνται πρόσθετα αντικείμενα ή εξοπλισμός όπως τσαμαδούρες, φανοί, κλπ. να μας περιγραφούν λεπτομερώς
3. Έρευνα - Διάσωση : Εκτός από τους περιγραφόμενους χώρους περισυλλογής ναυαγών κλπ. παρακαλώ περιγράψτε μας εάν απαιτείται ναυαγοσωστική ικανότητα με αντίστοιχο βίντσι, σύρμα ρυμούλκησης κλπ.
4. Επιτήρηση - Αστυνόμευση κλπ. Στις προδιαγραφές σας εκτός από τις τρεις (3) βάσεις για πολυβόλα και τους διάφορους αισθητήρες κλπ. τα οποία περιγράφονται λεπτομερώς, ζητάτε και πρόσθετο εξοπλισμό ; ; Σε περίπτωση θετικής απάντησης παρακαλώ να μας τον περιγράψετε λεπτομερώς και όχι να τον υπονοείτε.
5. Πρόληψη και αντιμετώπιση ρύπανσης : Όσον αφορά την πρόληψη δεν καταλαβαίνουμε πώς ένα σκάφος 16-18 μέτρων θα κάνει "πρόληψη" από άλλα σκάφη πολύ μεγαλύτερα. Όσον αφορά την αντιμετώπιση τα αντικείμενα και ο εξοπλισμός που χρειάζονται για να γίνει αυτή η αντιμετώπιση, είναι πάρα πολύ ογκώδη και στην προδιαγραφή σας απροσδιόριστα. Παρακαλούμε να μας περιγράψετε πλήρως τον εξοπλισμό που θέλετε για να μπορέσουμε να προσδιορίσουμε και το χώρο αποθήκευσης (SOPEP κλπ.).
6. Νηοψίες : εκτός από μπαλόνια γάντζους και τα δύο σημεία επιβίβασης δεξιά και αριστερά ζητάτε τίποτα πρόσθετο ; ;
7. & 8. Δημόσια Τάξη, Κρατική Ασφάλεια και Εθνική Άμυνα της Χώρας : εκτός από τον εξοπλισμό που αναφέρουμε στο Νο. 4 παρακαλώ διευκρινίστε εάν θέλετε κάτι περισσότερο διότι οι γενικές αρμοδιότητες που αναφέρετε είναι ασαφείς.

Γενικές Απαιτήσεις

1. Δηλώνουμε πλήρη συμμόρφωση και μέχρι νεωτέρας το Ναυπηγείο προτείνει ως βάση σχεδίασης το προτεινόμενο σκάφος, το οποίο έχει παραχθεί σε πολλές παραλλαγές. Λεπτομέρειες μπορείτε να βρείτε στην επισυναπτόμενη ηλεκτρονική μπροσούρα η οποία έχει και video λειτουργίας του σκάφους προς γενική σας πληροφόρηση. Το Ναυπηγείο θα μετατρέψει μόνο το μήκος στα 18 μέτρα ή στο μεγαλύτερο ολικό μήκος το οποίο η Υπηρεσία σας θα μας επιτρέψει, συν τις προσαρμογές που χρειάζονται για άλλα σημεία της τεχνικής σας προδιαγραφής.
2. & 3. Τα σκάφη θα πληρούν πλήρως τις προδιαγραφές που περιγράφονται σε αυτές τις παραγράφους.
4. Μέγιστη ταχύτητα τουλάχιστον 45 κόμβοι στο 80% μέγιστης ισχύος κυρίων μηχανών σε ήρεμη θάλασσα (0-2 κατά Douglas). Εφικτός με το ως άνω σκάφος που περιγράφουμε παρ'όλο που είθισται αυτό να απαιτείται στο 85% (15% περιθώριο ισχύος) της ισχύος και όχι στο 80% (20% περιθώριο ισχύος). Παρακαλούμε διευκρινίστε γιατί ζητάτε στο 80%.
5. Μέγιστη συνεχής ταχύτητα τουλάχιστον 37 κόμβοι στο 75% μέγιστης ισχύος

κυρίων μηχανών σε ήρεμη θάλασσα (0-2 κατά Douglas). Δυστυχώς αδυνατούμε να καταλάβουμε τον πρόχειρο υπολογισμό σας διότι αν ισχύει και το σκάφος συμμορφώνεται με τις συνθήκες της παραγράφου 4 ως άνω, η απαίτηση αυτής της παραγράφου αντιβαίνει στους γνωστούς νόμους υδροδυναμικής. Και διευκρινίζουμε : Ζητάτε αύξηση της ταχύτητας κατά 20% περίπου με αύξηση μόνο 5% της ισχύος, το οποίο είναι περίπου μια σχέση 4 προς 1, ενώ η συνηθισμένη αναλογία είναι αντίστροφα 1 προς 3. Δηλ. για αύξηση 20% της ταχύτητας απαιτείται περίπου 60% αύξηση της υποδύναμης και όχι 5% όπως ορίζετε. Με όλο το σεβασμό για την Υπηρεσία σας δεν μπορούμε να μεταφέρουμε σε Διεθνείς Οργανισμούς Προτύπων, Σουηδικά Ναυπηγεία, Νηογνώμονα και Κατασκευαστές Κ.Μ. τέτοιες τεχνικές ασυναρτησίες, για να μην γινόμαστε ρεζίλι διεθνώς.

6. Οικονομική ταχύτητα 30 κόμβοι : Εδώ ορίζεται η κατάσταση ήρεμης θάλασσας ως 3-4 κατά Douglas. Σε αντιδιαστολή στο 4 & 5 ανωτέρω, η κατάσταση ήρεμης θάλασσας ορίζεται σε 0-2 κατά Douglas. Όπως καταλαβαίνετε και οι δύο ορισμοί δεν είναι ταυτόχρονα εφαρμόσιμοι και θέλουμε να κάνετε διόρθωση και σωστό ορισμό, διότι νομίζουμε ότι απευθυνόμεθα στο Λιμενικό Σώμα το οποίο δεν νοείται να κάνει τόσο λάθος ορισμούς.
7. Ακτίνα ενέργειας 500 NM : Βάσει του ορισμού Οικον. Ταχύτητας τον οποίο ορίζετε ως βάση υπολογισμού, αυτό δίνει περίπου 17 ώρες δηλ. κάτι περισσότερο από μισή μέρα.
8. Αυτονομία δύο (2) ημερών : εφικτό εφ'όσον δεν συνδυάζεται με την ακτίνα ενέργειας η οποία είναι 17 ώρες.
9. Ενδιαίτηση 6 ατόμων και μεταφορική ικανότητα 20 ατόμων : Παρακαλώ διευκρινίστε αν στα 20 άτομα περιλαμβάνονται τα 6 του πληρώματος. Ο λόγος που ζητάμε αυτή τη διευκρίνιση είναι ότι κάναμε έρευνα αγοράς και δεν υπάρχει σκάφος 16-18 μέτρων το οποίο να έχει τον όγκο να μεταφέρει 20 άτομα συν 6 άτομα πλήρωμα με πλήρη ενδιαίτηση και ταχύτητα 45 κόμβους. Για διευκρίνιση παρακαλούμε πείτε μας εάν ο τρόπος καθισμάτων για πρόσθετα άτομα όπως στα επίσης σουηδικά CB90 τα οποία είχαμε προμηθεύσει στην Υπηρεσία σας στο παρελθόν, είναι ικανοποιητικός.
10. & 11. & 12. & 13. Εφικτή η τεχνική συμμόρφωση.
14. α) Σταθεροποιημένη βάση πολυβόλου 0,50" : Παρακαλώ διευκρινίστε εάν δέχεστε τοποθέτηση μπροστά από τις καμπίνες, το οποίο δίνει καλύτερη στόχευση αλλά με κάποιους περιορισμούς στον χώρο.
β) 2 κατάλληλες βάσεις 7,62 mm : Παρακαλώ διευκρινίστε ότι με τον ορισμό "κατάλληλες" εννοείται αυτό που συνήθως ονομάζουμε χειροκίνητο tilt & ran ή εννοείτε κάτι άλλο.
15. Γέφυρα διακυβέρνησης : Το προτεινόμενο σκάφος έχει πλήρη συμμόρφωση και επί πλέον αντικραδασμική κατασκευή. Παρακαλούμε διευκρινίστε αν αυτό είναι απαίτηση ή όχι.
16. Κόντρα γέφυρα : Τεχνική συμμόρφωση εφικτή με προσαρμογή σε πιο ανοικτό τύπο γέφυρας για Μεσογειακές καιρικές συνθήκες αντί Αρκτικές/Βαλτικής.
17. Παρακαλούμε διευκρινίστε τα κάτωθι : Α) Με παράδοση 20 Κ.Μ. γιατί ζητάτε 4 αμοιβές δηλ. 20% αμοιβά και τί σχέση έχει αυτό με προμηθευτή Ναυπηγείο το οποίο δεν κατασκευάζει μηχανές. Προτείνουμε το κόστος των αμοιβών να γίνει σε ξεχωριστή προσφορά και με τιμή μονάδος ώστε η Υπηρεσία σας να μπορεί να διαλέξει αυτό που θέλει. Το Ναυπηγείο και οι σχεδιαστές έχουν παραδώσει εκατοντάδες σκάφη στις περισσότερες χώρες του NATO και Υπηρεσίες άλλων Κρατών χωρίς καμία από τις αδελφές σας Υπηρεσίες να έχει τέτοιες απαιτήσεις.
Β) 4 αμοιβά συστήματα πρόωσης : ισχύουν ως και τα ανωτέρα Α και επί πλέον διευκρινίστε αν απαιτείτε εκτός από τους έλικες και άξονες και στην περίπτωση

water jet ακριβώς τα αμοιβά που ζητάτε.

18. "Ιδιαίτερες συνθήκες Ελληνικών Θαλασσών" : Παρακαλούμε διευκρινίστε τί ακριβώς εννοείτε γιατί αυτό σε τεχνικές προδιαγραφές είναι τελείως ασαφές. Π.χ. Εάν έχετε φάσμα Ελληνικών Θαλασσών το οποίο απαιτείται να λάβουμε υπόψη στην μελέτη, εάν όχι αυτή η παράγραφος να απαλειφθεί απο την συμβατική προδιαγραφή.
19. Υπάρχει πλήρης συμμόρφωση με μοντέλο πρωτότυπο και πολλά σκάφη σε λειτουργία για πλήρη τεκμηρίωση.

Σκάφος

1. & 2. : Κατανοητό και πλήρης συμμόρφωση.
3. Χώροι εργασίας : Παρακαλούμε διευκρινίστε εάν εννοείτε αντιολισθητικές επιφάνειες και στους εσωτερικούς χώρους.
4. Ο νηογνώμονας δεν κάνει αποδεκτές (approve) τέτοιες μελέτες απλώς τις σφραγίζει για ενημέρωση (for reference) διότι δεν υπάρχουν αντίστοιχοι κανονισμοί νηογνώμονα. Εφ'όσον το ζητάτε θα ρωτήσουμε τον νηογνώμονα και θα επανέλθουμε.
5. & 6. Πλήρης τεχνική συμμόρφωση.
7. Παρακαλούμε διευκρινίστε τί εννοείτε πρόσθετα μεταλλικά μέρη τα οποία δεν καλύπτονται από την παράγραφο 6 ως ανωτέρω.

Πρώση - Εξοπλισμός Μηχανοστασίου

1. Να γίνει διευκρίνηση του συνολικού χρόνου λειτουργίας ανά έτος με το TBO των 8000 ωρών. Όπως το περιγράφετε αυτό απαιτεί λειτουργία 22 ώρες ανά ημέρα πράγμα μη εφικτό καθότι τα περισσότερα σκάφη σας καθώς και άλλων υπηρεσιών έχουν λειτουργία κάτω από 10 ώρες την ημέρα. Την τελευταία μάλιστα φορά που είχαμε παρόμοια ανταλλαγή διαλόγου μας είχατε δώσει 1500 ώρες ανά έτος δηλ. 3-4 ώρες την ημέρα. Τέλος πείτε μας τί εννοείται "Διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων" καθότι κάθε αναγνωρισμένος κατασκευαστής έχει τα δικά του πρότυπα.
2. Τεχνικά εφικτό το αξονικό σύστημα που προτείνετε.
3. Water jet : Τί εννοείτε "δύναται να εξεταστεί". Το επιτρέπετε ή όχι σ'αυτή την προμήθεια σκαφών ;
4. Πλήρης τεχνική συμμόρφωση εφικτή αλλά θα ήταν καλύτερα να μας πείτε τις ακριβείς δοκιμές που απαιτείτε να εκτελεστούν.
5. Εφικτή η τεχνική συμμόρφωση.
6. Εφικτή η τεχνική συμμόρφωση εφόσον επιπροσθέτως μας ορίσετε τον ακριβή αριθμό και τύπο του φορητού οπλισμού που αναφέρετε. Όπως γνωρίζετε από προηγούμενες παρουσιάσεις που έχουμε κάνει στην Υπηρεσία σας, σκάφη αυτού του τύπου μπορούν να έχουν φορητό οπλισμό πιστόλια και τουφέκια μέχρι και πυραύλους heal fire. Παρακαλώ διευκρινίστε.

Βοηθητικά Μηχανήματα και Δίκτυα

1. Δεξαμενές κλπ. : Πλήρης τεχνική συμμόρφωση.
2. Αντλίες κλπ. : Πλήρης τεχνική συμμόρφωση.

Ηλεκτρολογική Εγκατάσταση

Είναι δυνατή η πλήρης τεχνική συμμόρφωση εφ'όσον λάβετε υπ'όψιν ότι θα επιβαρύνει όλες τις ηλεκτρικές φάσεις του κυρίως πίνακα στο 240 του μέγιστου ηλεκτρικού φορτίου.

Επιπλέον Εξοπλισμός και Υπηρεσίες σε έκαστο σκάφος

1. Σύστημα αισθητήρων : Χρειάζονται σημαντικές διευκρινίσεις. Α) η επικοινωνία του FLIR το οποίο προϋποθέτετε στους ως άνω αισθητήρες είναι ικανό να επικοινωνεί με το σύστημα διαχείρισης μάχης. Αλλά οι λεπτομέρειες εξαρτώνται από τον

ακριβή οπλισμό που η Κυβέρνηση απαιτεί και συνήθως είναι προμήθεια κρατική (GFE - Government Furnished Equipment) οπότε παρακαλούμε διευκρινίστε μας τί ακριβώς θα προμηθευτείτε για να υπάρχει εφικτή επικοινωνία.

Β) Η γεωμετρία της τοποθέτησης θα χρειαστεί ξεχωριστή μελέτη όταν θα έχουμε τις λεπτομέρειες του GFE οπλισμού.

Γ) Διευκρινίστε μας σε ένα τόσο μικρό και χαμηλό σκάφος πώς υπολογίζετε ακριβώς την ικανότητα σε στόχο 5 x 5 μέτρα και σε απόσταση 15 χιλιομέτρων ημέρα και νύχτα. Όπως σας έχουμε πει με λεπτομέρεια σε προηγούμενο παραπλήσιο δημόσιο διάλογο ακόμη και για μεγαλύτερα σκάφη από αυτό, το ζητούμενο δεν είναι εφικτό στα 15 χιλιόμετρα. Παρακαλούμε διευκρινίστε.

2. Παρακαλούμε δώστε μας τις ακριβείς προδιαγραφές για "κατάλληλη πιστοποίηση".

3. Εφικτή τεχνική συμμόρφωση.

4. Εφικτή τεχνική συμμόρφωση.

5. Συνήθως το κρυπτογραφικό τμήμα είναι GFE. Οπότε διευκρινίστε μας τί θα προμηθεύσετε:

Α) Αλγόριθμος παρακαλώ διευκρινίστε Β) AES : Παρακαλούμε διευκρινίστε

τί θα προμηθεύσει το Ναυπηγείο και τί η Υπηρεσία σας.

Λογισμικό Διαχείρισης

1. Παρακαλώ διευκρινίστε για πόσους στόχους εννοείτε όταν λέτε "πολλαπλοί στόχοι".

2. Η παράγραφος αυτή είναι ασυνεπής διότι δεν έχετε ορίσει ως μέρος της προμήθειας σύστημα ECDIS, χωρίς προδιαγραφές και χωρίς να διευκρινίζετε πόσες οθόνες θέλετε. Οι δυνατότητες που ζητάτε χωρίς ECDIS και τους κατάλληλους ηλεκτρονικούς χάρτες είναι αδύνατη. Επί πλέον για να είναι συμβατή με την υπόλοιπη Υπηρεσία σας τί ηλεκτρονικούς χάρτες θέλετε C/MAP, TRANSAS, κλπ.

3. Δεν μπορεί να γίνει συμμόρφωση εάν δεν μας δώσετε τα στοιχεία που ζητήσαμε στη παράγραφο 1 του προηγούμενου κεφαλαίου.

4. Δεν είναι εφικτή η επιβεβαίωση συμμόρφωσης χωρίς να διευκρινιστούν τα ECDIS.

5. Εφικτή η τεχνική συμμόρφωση.

6. Τα Ναυπηγεία δεν παρέχουν συνδέσεις INTERNET βάσει του καταστατικού τους. Εάν επιμένει η Υπηρεσία σας ούτως ή άλλως θα το ζητούσαμε από την COSMOTE και αδυνατούμε να καταλάβουμε πώς είναι δυνατόν ένα Σουδικό ναυπηγείο να πετύχει καλύτερους όρους από την Υπηρεσία σας.

7. Ομοίως ως ανωτέρω. Θα επικοινωνήσουμε με την COSMOTE και θα επανέλθουμε.

8. Φορητός εξοπλισμός. Τα αντικείμενα που περιγράφετε δεν έχουν ουδεμία σχέση με Ναυπηγείο. Προτείνουμε να γίνουν GFE ή ξεχωριστή οικονομική πρόταση και η Υπηρεσία σας να διαλέξει από όπου θέλει.

9. Ρουχισμός. Δεν είναι κανονική προμήθεια ναυπηγείου. Η πρότασή μας είναι όπως και για την παράγραφο 8.

Εκπαίδευση Προσωπικού

1. Η εκπαίδευση του προσωπικού πληρώματος βάσει των 6 ατόμων ανά σκάφος συν ένας πρόσθετος λογικός αριθμός είναι κατανοητή και εφικτή. Από την άλλη η έκφραση "εκπαίδευση του προσωπικού της Υπηρεσίας" είναι ασαφής και ατέρμων και αδυνατούμε να συμμορφωθούμε εάν δεν γίνει λεπτομερής περιγραφή των ατόμων και του βαθμού εκπαίδευσης. Όσον αφορά την μετακίνηση έχουμε κάνει ήδη πρόβλεψη για εκπαίδευση στον Πειραιά, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις σας, αλλά χρειάζεται να γνωρίζουμε τον ακριβή αριθμό των προς εκπαίδευση ατόμων.

2. Παρακαλούμε και πάλι να μας διευκρινίσετε τί εννοείτε λέγοντας "επί πλέον τεχνικό προσωπικό της Υπηρεσίας". Δηλ. τον πλήρη αριθμό συν αυτούς που ονομάζετε τεχνικούς τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού.

Δοκιμές

Θα θέλαμε να σας αναφέρουμε ότι για όλα τα ναυπηγεία παγκοσμίως στα οποία προσθέτει και

ο υπογράφων με τους συναδέλφους του την εμπειρία τους με παραλαβές πάνω από 200 σκαφών ανά τον κόσμο, η παράδοση και παραλαβή είναι ταυτόσημη και γίνεται στον ίδιο χρόνο και τόπο, και υπογράφεται το αντίστοιχο πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής (protocol of delivery and acceptance FDA). Ο υπονοούμενος διαχωρισμός τόπου και χρόνου παράδοσης από την παραλαβή είναι βάσει Ναυτικού Δικαίου και πεπραγμένων παράτυπος και παράνομος και αντιβαίνει μεταξύ άλλων τους κανονισμούς της ΕΕ.

Παρ'όλ'αυτά επικοινωνούμε με τους Νομικούς Συμβούλους της εταιρείας ώστε να βρεθεί μία λύση η οποία να είναι συμβατή με την ναυτιλιακή πρακτική και χωρίς να αντιβαίνει το Διεθνές Δίκαιο.

Οι τεχνικές απαιτήσεις των δοκιμών είναι πλήρως συμβατές με τις δυνατότητες του προτεινόμενου σκάφους.

Εγγύηση

Μας προτείνετε εγγύηση τριών ετών από την παραλαβή. Η συνηθισμένη εγγύηση είναι ένα έτος. Παρ'όλ'αυτά ορισμένες περιορισμένες φορές έχουμε καταφέρει και διετή εγγύηση.

Είμαστε σε επαφή με όλους τους κατασκευαστές εκτός Ναυπηγείου (Κυρίων μηχανών, ηλεκτρομηχανών, κλπ.) ώστε να καταφέρουμε να σας ικανοποιήσουμε με τριετείς εγγυήσεις και θα επανέλθουμε επ'αυτού.

Η Υπηρεσία σας ζητάει επιπρόσθετο συμβόλαιο τεχνικής συντήρησης και υποστήριξης για 3,5 και 10 χρόνια μετά την λήξη της εγγύησης κάθε σκάφους με αντίστοιχη δεσμευτική προσφορά.

Διευκρινίστε εάν το πρόσθετο κόστος της πενταετούς συντήρησης θα είναι κριτήριο ή όχι.

Όπως μας ενημερώνετε η υπογραφή είναι στην ευχέρεια του Αρχηγείου ΛΣ/ΕΜ.ΑΚΤ. Αντιστοίχως σας ενημερώνουμε ότι η συνεργαζόμενη εταιρεία με το ναυπηγείο με την οποία σας είχαμε προμηθεύσει άλλα ταχύπλοα σκάφη, έχει αναλάβει σε συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού τομέα και δημοσίου την τεχνική διαχείριση του όλου του Ναυστάθμου της αδελφής σας Υπηρεσίας της Σουηδίας. Ως εκ τούτου υπάρχει μεγάλη εμπειρία σε τέτοια θέματα για να αναλάβει το Ναυπηγείο τέτοια υποχρέωση, πλην όμως χρειαζόμαστε περισσότερο χρόνο να εξετάσουμε το θέμα με τους βασικούς προμηθευτές των σκαφών και φυσικά την μεταφορά τεχνογνωσίας και συνεργασίας στην Ελλάδα. Το Ναυπηγείο ζητάει την κατανόηση της Υπηρεσίας σας γι'αυτόν τον πρόσθετο χρόνο.

Τόπος - Χρονοδιάγραμμα παράδοσης Σκαφών

Η παράδοση των σκαφών εντός 18 μηνών από την υπογραφή της σύμβασης είναι εφικτή από το Ναυπηγείο.

Πλην όμως σ'αυτή την παράγραφο εισέρχονται τρία καινά δαιμόνια τα οποία δεν έχουν οριστεί καθόλου σε όλες τις προηγούμενες παραγράφους της παρούσας διακήρυξης.

I. Τί σημαίνει οριστική παραλαβή ; Υπάρχει και άλλη παραλαβή εκτός της οριστικής ;

Παρακαλώ διευκρινίστε.

II. Παρακαλώ πώς είναι δυνατόν να συζητάμε για οριστική παραλαβή χωρίς να έχουν γίνει οι δοκιμές, όπως υπονοείτε. Στο χρόνο των 18 μηνών περιλαμβάνουμε και τις δοκιμές στον τόπο ναυπήγησης.

III. Η Υπηρεσία σας επανεισάγει τον διαχωρισμό του τόπου και χρόνου παράδοσης με ξεχωριστό τόπο και χρόνο παραλαβής. Αυτό όπως σας είπαμε και ανωτέρω είναι δύσκολο να υποστηριχτεί και περιμένουμε να διευκρινιστεί. Ταυτόχρονα με αυτό απαιτείτε οι τελικές δοκιμές να γίνουν στον Πειραιά το οποίο προϋποθέτει διπλές δοκιμές στο ξένο Ναυπηγείο και μετά στον Πειραιά. Αυτό όπως καταλαβαίνει η Υπηρεσία σας δεν είναι συμβατό με την ναυτιλιακή πρακτική εκτός από τα νομικά προβλήματα που αναφέραμε. Επί πλέον εισάγεται η πιθανότητα να υπάρχει, σε περίπτωση διπλών δοκιμών στο Ναυπηγείο και στον Πειραιά, απόκλιση ανάμεσα στις δοκιμές στο εξωτερικό και στις δοκιμές στον Πειραιά για οποιοδήποτε λόγο. Εάν λοιπόν ισχύει αυτό που υπονοείτε (διπλές δοκιμές) ταυτόχρονα πρέπει να διευκρινιστεί ο ρόλος του Νηογνώμονα και λοιπών εμπειρογνομόνων στον τελικό

καθορισμό των δυνατοτήτων των σκαφών.

Εν κατακλείδι τα ανωτέρω δηλώνουν ακραία προκατάληψη εναντίον Ναυπηγείου του εξωτερικού και μάλιστα χώρας πολύ φιλικής απέναντι στην Ελλάδα και ειδικά στο ΛΣ/ΕΛΛ.ΑΚΤ. οπότε ο μελλοντικός διαγωνισμός εφ'όσον και όταν γίνει, δεν μπορεί να θεωρηθεί ούτε ανοικτός ούτε διεθνής.

Μέρος 2^ο

Σ'αυτό το μέρος μετά από συζήτηση με τους τεχνικούς συμβούλους μας σε Σουηδία και Ελλάδα σας παραθέτουμε γενικές απόψεις και ζητούμε διευκρινίσεις που είναι αναγκαίες εφ'όσον ο διαγωνισμός θεωρείται ανοικτός και διεθνής.

1. Εφ'όσον είναι διεθνής διαγωνισμός πρέπει να υπάρχει κείμενο και στην αγγλική γλώσσα ειδικά μάλιστα για το ναυτιλιακό υλικό το οποίο στην πλειοψηφία του ορίζεται με τεχνικές προδιαγραφές και κανονισμούς στα Αγγλικά.

2. Επίσης σε ένα διεθνή διαγωνισμό και μάλιστα για το είδος των σκαφών, συνήθως ισχύει το διεθνές Ναυτικό ή Αγγλικό Δίκαιο και Διαιτησία. Στην παρούσα περίπτωση είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί Διεθνές Δίκαιο και Διαιτησία στον Πειραιά όπου υφίσταται οργανισμός ναυτικής διαιτησίας ;

3. Αποτέλεσμα του διαγωνισμού θα είναι μία διεθνής σύμβαση. Πρέπει ως εκ τούτου να γίνει καθαρός ορισμός των δύο συμβαλλομένων μερών. Από την δική μας πλευρά είμαστε ξεκάθαροι ότι πρόκειται για να Ναυπηγεία SWEDE SHIP AB Σουηδίας. Από την δική σας πλευρά σε διάφορα σημεία των ανακοινώσεών σας αναφέρεστε στην Υπηρεσία, στον Φορέα, στο Υπουργείο, στο Αρχηγείο του Λ.Σ. κλπ. Θα σας παρακαλούσαμε, αν γίνεται, να μας ορίσετε συγκεκριμένη ονομασία για αποφυγή παρεξηγήσεων ειδικά μάλιστα διότι θα πρέπει να το μεταφράσουμε σε ξένη γλώσσα. Για ένα μόνο συμβαλλόμενο μέρος δεν νοούνται πολλαπλοί ορισμοί. Μέχρι να μας ορίσετε εσείς επακριβώς, θα χρησιμοποιούμε για την δική σας συμβαλλόμενη πλευρά την λέξη "Υπουργείο".

4. Επίσης χρειαζόμαστε ξεκάθαρο ορισμό των εννοιών που έχουν χρονική συμβατική ουσία : σε διαφορετικά σημεία των κειμένων σας αναφέρεστε σε παραλαβή, παράδοση, οριστική παραλαβή, κλπ. Ούτε στο διεθνές Ναυτιλιακό Δίκαιο, ούτε και στην Ε.Ε., από την οποία προέρχεται σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης και στην οποία φυσικά υπάγεται η Ελληνική Δημοκρατία, οι παραπάνω όροι δεν έχουν νόημα και ακόμη περισσότερο δεν έχουν νόημα στην ναυτιλιακή πρακτική. Η παραλαβή και η παράδοση είθισται να είναι ταυτόχρονες και συνήθως ορίζονται από "Πρωτόκολλο Παραλαβής και Αποδοχής" (Protocol of Delivery and Acceptance).

5. Η ναυπήγηση πλοίων/σκαφών είναι μία συνεχής και όχι στιγμιαία κατασκευαστική πράξη, και οι ως άνω νόμοι και πρακτική την έχουν ορίσει σαφώς. Ως εκ τούτου η επίβλεψη και ο αντίστοιχος ποιοτικός έλεγχος και από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη είναι και αυτά συνεχή. Άρα και το Υπουργείο σας θα πρέπει να μας ορίσει την αντίστοιχη ομάδα επίβλεψης που θα εκτελέσει αυτή την εργασία για την δική σας πλευρά.

6. Ταυτόχρονα να μας ορισθούν ο αριθμός ατόμων και η αρμοδιότητα του καθενός με δεσμευτική υποχρέωση υπογραφής για τον ποιοτικό έλεγχο. Ενημερωτικά σε αυτό το στάδιο διαβούλευσης να μας ορίσετε περίπου το χρονικό διάστημα παρουσίας ενός εκάστου στο Ναυπηγείο κατά την περίοδο των 18 μηνών καθώς επίσης και την περίοδο των αδειών τους.

7. Οι δοκιμές στο λιμάνι (harbour acceptance tests) και οι δοκιμές στην ανοιχτή θάλασσα (sea trials acceptance tests) θεωρούνται αναπόσπαστα τμήματα της κατασκευής και εντός του 18μήνου που απαιτείτε, και εκτελούνται στα αντίστοιχα Ναυπηγεία. Παρακαλώ διευκρινίστε μας γιατί ζητάτε ξεχωριστές δοκιμές στο Λιμάνι του Πειραιά, δηλ. στην περίπτωση ξένου

ναυπηγείου όπως εμείς υπονοείτε διπλές δοκιμές ;

Επιπροσθέτως η επιβλέπουσα ομάδα σας στο Ναυπηγείο, αυτούς τους 18 μήνες, θα είναι εξουσιοδοτημένη να δέχεται και να υπογράφει τις επί μέρους επιθεωρήσεις και δοκιμές ;

8. Οι αποστολές των σκαφών είναι πάντοτε στην πλήρη ευχέρεια του Υπουργείου. Όσον αφορά όμως τις τεχνικές προδιαγραφές δεν γίνεται να υπονοείτε εξοπλισμός χωρίς αυτός να περιγράφεται επακριβώς σ'αυτές. **Παράδειγμα 1^{ον}**: Ζητάτε ναυαγοσωστικές αποστολές τις οποίες εμείς κάνουμε συνήθως με βίντσι, γερανό ή γάντζο (Q.R. Hook). Εσείς όμως στις τεχνικές προδιαγραφές αναφέρετε ναυαγοσωστικές αποστολές χωρίς όμως να αναφέρετε κανένα ναυαγοσωστικό εξοπλισμό ούτε βίντσι ούτε γερανό ούτε κάτι άλλο. Τί έχετε υπ'όψιν σας ;

Παράδειγμα 2^{ον}: Αναφέρεστε σε αντιρρυπαντικές αποστολές. Αυτές χρειάζονται συγκεκριμένα υλικά και εξοπλισμό τα οποία δυστυχώς έχουν όγκο και πιάνουν πάρα πολύ χώρο. Στις προδιαγραφές σας δεν αναφέρεται καθόλου παραπλήσιος εξοπλισμός ούτε σε είδος ούτε και σε ποσότητα. Τί έχετε υπόψιν σας γι'αυτό ;

9. Νηογνώμονες. Όπως έχουμε αναφέρει ήδη, η κατασκευή γίνεται βάσει επίβλεψης από το Νηογνώμονα DNV ο οποίος όπως γνωρίζετε έχει ενωθεί με τον GL και τώρα ονομάζεται DNV/GL. Είναι βασικό μέλος του IACS και είναι εξουσιοδοτημένος από την Ελλάδα να πραγματοποιεί όλων των ειδών τις μελέτες και επιβλέψεις σχετικά με τις ναυπηγήσεις. Όμως πρέπει να ορισθούν στις τεχνικές προδιαγραφές και οι κανονισμοί που θα ακολουθηθούν και οι ακριβείς δείκτες να ορίζονται με σαφήνεια. Κυρίως να αποσαφηνιστεί εάν θα ακολουθηθεί ο κώδικας σκαφών υψηλής ταχύτητας (High Speed Code) ή όχι και στην αρνητική περίπτωση ποιοί ακριβώς κώδικες θα ακολουθηθούν.

10. Σε σκάφη 16-18 μέτρων μήκους και με περιορισμένη ακτίνα δράσης, όπως ορίζεται στις τεχνικές προδιαγραφές, το συνηθισμένο πλήρωμα είναι 2 με 4 άτομα. Εσείς ζητάτε πλήρωμα 6 ατόμων και 20 επιβαίνοντες, τα οποία θεωρούμε μάλλον υπερβολικά για τόσο μικρό σκάφος. Παρακαλούμε να μας διευκρινίσετε και πόσες καμπίνες απαιτείτε για τα 6 άτομα πλήρωμα. Επίσης εάν οι 20 επιβαίνοντες πρέπει να είναι σε κλειστό χώρο ή δύνανται να είναι στο κατάστρωμα.

11. Λογισμικό. Η περιγραφή που μας δίνετε είναι πολύ ασαφής. Θα θέλαμε να μας δοθούν υποδείγματα ή/και παραδείγματα για να μας βοηθήσουν να αντιληφθούμε τί ζητάτε.

12. Χρόνος παράδοσης. Δεν μπορούμε να το καταλάβουμε. Στον χρόνο παράδοσης είναι διεθνώς αποδεκτό να περιλαμβάνονται και οι δοκιμές όπως αναφέραμε πιο πάνω (παρ. 7) και αυτό εννοούμε κι εμείς. Όμως αναφέρετε και άλλες έννοιες σ'αυτή την παράγραφο και θέλουμε τις κάτωθι διευκρινίσεις : (α) Τί θα πει οριστική παραλαβή ; Πρόκειται να υπάρξει και άλλη παραλαβή ; Παρακαλούμε διευκρινίστε. (β) Τί θα πει τελικές δοκιμές ; Υπονοείτε ότι θα υπάρξουν και προσωρινές δοκιμές ; Εκτός από τις απαντήσεις στα (α) και (β) οι έννοιες αυτές θα πρέπει να ορίζονται σαφώς στην Σύμβαση. Θα θέλαμε, ει δυνατόν, αυτοί οι ορισμοί να μας δοθούν από τώρα και όχι να μείνουν σε εκκρεμότητα. Σας υπενθυμίζουμε ξανά ότι στην ίδια παράγραφο αναφέρεστε στον Φορέα και στην Υπηρεσία : Ποιά είναι η διαφορά ;

13. Δοκιμές στον Πειραιά. Σε περίπτωση που αληθεύει η υπονοούμενη έννοια διπλών δοκιμών, και στον χώρο του Ναυπηγείου και στον Πειραιά, διαμαρτυρόμεθα διότι δημιουργεί χονδροειδή ανισότητα μεταξύ Ελληνικών και αλλοδαπών ναυπηγείων και αντιβαίνει του διεθνούς ναυτικού δικαίου και των κανονισμών της Ε.Ε. από την οποία προέρχεται σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης.

14. Οικονομικοί όροι. Α) Παρακαλούμε δώστε μας λεπτομέρειες για χρηματοδότηση ΕΤΘΑ 2014-2020. Β) Τρόποι πληρωμής: υπάρχει υπόδειγμα ;

15. Στις τεχνικές προδιαγραφές υπάρχουν κεφάλαια/παράγραφοι για εξοπλισμό και υπηρεσίες οι οποίες δεν έχουν καμμία σχέση με ναυπηγεία όπως είμαστε εμείς. Διευκρινίζουμε : Τί νόημα έχει Σουηδικό ναυπηγείο να υπογράψει σύμβαση με τον ΟΤΕ/COSMOTE για 5 χρόνια για παροχή ραδιοτηλεφωνίας και internet όπου όμως τα συμβαλλόμενα μέρη δεν θα είναι το Ναυπηγείο μας αλλά το Υπουργείο και ο κρατικός/ημικρατικός ΟΤΕ/COSMOTE. Νομίζουμε ότι είναι σωστότερο και πλέον εφικτό να συμβληθεί απευθείας το Υπουργείο σας με τον ΟΤΕ/COSMOTE ή με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία τηλεπικοινωνιών εσείς επιλέξετε. Επίσης παραπλήσιος, άσχετος για ναυπηγεία, εξοπλισμός απαιτείται, όπως ρουχισμός, κινητά τηλέφωνα, tablets, lap tops. Επιπροσθέτως δεν είμαστε βέβαιοι εάν σε διαγωνισμό ναυπήγησης επιτρέπεται από τον Νόμο η προσάρτηση και προμήθεια τόσο διαφορετικών υλικών, είτε στην Ελλάδα είτε στην Σουηδία.

16. Όλα τα σκάφη θα έχουν εξοπλιστεί με εργαλεία και αμοιβά για απεριόριστους πλόες όπως ορίζεται από τον Νηογνώμονα και τον IACS. Πέραν αυτών δεν καταλαβαίνουμε τί νόημα έχουν τα υπερβολικά πρόσθετα αμοιβά που ορίζετε όπως : 4 αμοιβές κύριες μηχανές, 4 αξονικά συστήματα, 4 μειωτήρες, κλπ. Νομίζουμε ότι θα ήταν καλύτερο και πιο ξεκάθαρο το Υπουργείο σας να αγοράσει κατευθείαν από τον κατασκευαστή αυτά τα αμοιβά χωρίς την μεσολάβηση του Ναυπηγείου το οποίο δεν είναι ο πραγματικός κατασκευαστής των μηχανών, κλπ. και επιπλέον θα αυξηθεί και η τελική τιμή.

17. Εφ'όσον το Υπουργείο σας επιμένει στην προμήθεια των όσων αναφέρονται στις παραγρ. 15 και 16 ανωτέρω, προτείνουμε να γίνει ξεχωριστή πρόταση και κοστολόγηση επιπλέον της ναυπήγησης ακριβώς όπως ζητάτε και για την Σύμβαση Συντήρησης. Ενημερωτικά και μόνον κατά προσέγγιση, όλα αυτά τα έξτρα μη προερχόμενα από την ναυπήγηση επιβαρύνουν το κόστος με περί τα 2 εκατομ. ευρώ σχεδόν όσο είναι το κόστος του προϋπολογισμού σας για ένα σκάφος. Θεωρούμε απαραίτητο οι υπηρεσίες και ο εξοπλισμός που αναφέρονται στις παραγρ. 15 και 16 ανωτέρω δεν θα υπολογίζονται στην βαθμολογία της τεχνικής προσφοράς του ναυπηγείου καθότι αφορούν αντικείμενα τελείως άσχετα με το ναυπηγείο.

18. Τέλος όσον αφορά την εγγύηση 3 ετών που απαιτείτε, υπάρχει πρόβλημα με τον ορισμό ομαλής λειτουργίας εφ'όσον πρόκειται για στρατιωτικές ή αστυνομικές λειτουργίες όπως σε αυτά τα σκάφη και αμφιβάλλουμε εάν όλοι οι κατασκευαστές του εξοπλισμού θα το δεχθούν. Εμείς είμαστε σε συνεχή επαφή με τους προμηθευτές και ζητήσαμε για λογαριασμό σας επέκταση του χρόνου εγγύησης, από τον συνήθη 1 χρόνο σε 3 χρόνια, και θα επανέλθουμε. Θέλουμε όμως να μας πείτε σε περίπτωση που κάποιοι κατασκευαστές αρνηθούν, τί λύση προτείνετε.

Εκτιμώμενο κόστος προσφερόμενης λύσης για κάθε είδος από τα ανωτέρω.	Το κόστος θα υπολογιστεί μετά την δημοσίευση της οριστικής Τεχνικής Προδιαγραφής.
Προτεινόμενος Χρόνος Παράδοσης για κάθε είδος από τα ανωτέρω	18 μήνες.
Υπαγωγή είδους σε Εναρμονισμένα Πρότυπα για κάθε είδος από τα ανωτέρω	ΝΑΙ/ΟΧΙ (αναγράφονται πρότυπα/πιστοποιήσεις) ΝΑΙ Βάσει κανονισμών Νηογνώμονα DNV/GL και ακριβώς των standards όπως αυτά θα ορίζονται στην οριστική Τεχνική Προδιαγραφή.