

Η

ΑΡΧΗ ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ (Α.Ε.Π.Π.)

1ο ΚΛΙΜΑΚΙΟ

Συνεδρίασε την 20-8-2021 με την εξής σύνθεση: Χρήστος Σώκος Πρόεδρος, Μιχαήλ Διαθεσόπουλος, Εισηγητής και Αγγελική Πουλοπούλου, Μέλος.

Για να εξετάσει την από 19-7-2021 Προδικαστική Προσφυγή με Γενικό Αριθμό Κατάθεσης (ΓΑΚ) Αρχής Εξέτασης Προδικαστικών Προσφυγών (ΑΕΠΠ) 1449/20-7-2021 του οικονομικού φορέα με την επωνυμία «.....», νόμιμα εκπροσωπούμενου.

Κατά της αναθέτουσας αρχής «.....», νομίμως εκπροσωπούμενης.

Με την ως άνω προδικαστική προσφυγή, ο προσφεύγων ζητά την ακύρωση της κοινοποιηθείσας την 8-7-2021, με αρ. 2832.11/49535/3/2021 απόφασης, καθ' ο μέρος απέκλεισε την τεχνική προσφορά του και συνεπεία της οποίας, ματαιώθηκε η διαδικασία ανάθεσης δημόσιας σύμβασης για την «.....», εκτιμώμενης (απαλλασσόμενου του ΦΠΑ) αξίας 4.900.000 ευρώ, που απεστάλη για δημοσίευση της ΕΕΕΕ 2-10-2020, δημοσιεύθηκε στο ΚΗΜΔΗΣ με Μοναδικό ΑΔΑΜ την την 7-10-2020 και στο ΕΣΗΔΗΣ με συστημικό α/α Η αναθέτουσα υποβάλλει τις από 30-7-2021 Απόψεις και ο προσφεύγων το από 4-8-2021 Υπόμνημά του.

Η συζήτηση άρχισε αφού το Κλιμάκιο άκουσε τον Εισηγητή.

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

Σκέφτηκε κατά το Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της προσφυγής κατεβλήθη κατ' άρ. 5 ΠΔ 39/2017 και άρ. 363 Ν. 4412/2016 παράβολο με αρ. και ποσού 15.000 ευρώ.

2. Επειδή, στο πλαίσιο διαδικασίας εμπίπτουσας στην αρμοδιότητα της ΑΕΠΠ λόγω αξίας και χρόνου αποστολής προς δημοσίευση, εμπροθέσμως και μετ' εννόμου συμφέροντος ασκείται κατά παρέκταση την επόμενη εργάσιμη

ημέρα, η από 19-7-2021 προσφυγή του αποκλεισθέντος προσφεύγοντος κατά της από 8-7-2021 κοινοποιηθείσας εκτελεστής πράξης περάτωσης σταδίου τεχνικών προσφορών, καθ' ο μέρος απέκλεισε τον προσφεύγοντα, ματαιώνοντας κατ' αποτέλεσμα τούτου και ελλείψει άλλων αποδεκτών διαγωνιζόμενων, τη διαδικασία. Επομένως, η προσφυγή πρέπει να γίνει τυπικά δεκτή και να εξετασθεί περαιτέρω κατ' ουσία.

3. Επειδή, ο προσφεύγων απεκλείσθη με 9 σωρευτικές βάσεις περί παράβασης αυτοτελών τεχνικών προδιαγραφών. Κατά την έβδομη σχετική βάση, προκύπτει ότι η προδιαγραφή 11.1.1.3 της διακήρυξης όρισε ότι «Οι δέστρες (bollards) θα είναι κατ' ελάχιστο 8: τρεις (3) στην πλώρη (ΔΕ Κεντρική-AP), δύο (2) στο μέσο του σκάφους (ΔΕ-AP) και τρεις (3) στην πρύμνη (ΔΕ-Κεντρική-AP).» και απεκλείσθη κατά το επικυρωθέν δια της προσβαλλομένης πρακτικό οργάνου αξιολόγησης γιατί «Η διάταξη των δεστρών είναι τέσσερις (4) αριστερά και τέσσερις (4) δεξιά κατανομημένες σε ισαποστάσεις αντί τρεις (3) στην πλώρη (ΔΕ-Κεντρική-AP), δύο (2) στο μέσο του σκάφους (ΔΕ-AP) και τρεις (3) στην πρύμνη (ΔΕ-Κεντρική-AP).». Η κρίση αυτή της αναθέτουσας είναι ορθή και τεκμηριώνεται πλήρως από το Γενικό Σχέδιο Διάταξης Πλοηγίδας που ο προσφεύγων υπέβαλε με την προσφορά του, σε συμμόρφωση με τους όρους 12.2 και 12.8 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι, όπου απεικονίζεται, τόσο στην εξ άνωθεν, όσο και στην εκ πλαγίων όψη, με πλήρη σαφήνεια, πως το προσφερόμενο εξ αυτού σκάφος φέρει 4 δέστρες κατά μήκος της αριστερής πλευράς και 4 δέστρες κατά μήκος της αριστερής πλευράς, εκ των οποίων καμία στην πρύμνη και την πλώρη και μάλιστα, 2 μόνο πλευρικά της πρύμνης (αριστερά-δεξιά) και 2 μόνο πλευρικά της πλώρης (αριστερά-δεξιά). Συνεπώς, όπως η προσφορά τεκμηριώνει και απεικονίζει, το προσφερόμενο πλεούμενο τελεί σε παράβαση σαφούς σχεδιαστικής προδιαγραφής, ενώ κατ' απόρριψη των ισχυρισμών του προσφεύγοντος, δεν τίθεται ζήτημα διευκρίνισης του ανωτέρω, ευθύς εκ της προσφοράς προκύπτοντος στοιχείου ούτε δύναται να εφαρμοστεί το άρ. 102 Ν. 4412/2016, κατά τρόπο που θα μεταβάλει την ίδια την προσφορά και το αντικείμενο της, ήτοι τον σχεδιασμό και τα χαρακτηριστικά του προσφερόμενου πλεούμενου. Αλυσιτελώς δε ο προσφεύγων επικαλείται ότι δεν

τεκμηριώθηκε από ποιο έγγραφο της προσφοράς του προκύπτει η οικεία πλημμέλεια, καθώς αφενός η αναθέτουσα νομίμως κατ' άρ. 365 παρ. 1 Ν. 4412/2016, συμπληρώνοντας την αιτιολογία της απόρριψης του δια των Απόψεων της, υπέδειξε το συγκεκριμένο έγγραφο ρητά, αφετέρου, ούτως ή άλλως, η πλημμέλεια αυτή ακριβώς προκύπτει και είναι αληθής κατά τα έγγραφα της προσφοράς του, που συνιστούσαν το αντικείμενο αξιολόγησης για την αποδοχή της ή μη. Ομοίως αλυσιτελώς ο προσφεύγων (όπως και για κάθε άλλη βάση αποκλεισμού του) επικαλείται ότι στην προσφορά του δήλωσε την οικεία προδιαγραφή, όπως και ότι στην τεχνική περιγραφή του αντέγραψε αυτή, αφού από τα εκ του ιδίου υποβληθέντα σχέδια τεκμηριώνεται η ανακρίβεια της περιγραφής και της δήλωσης του και αποδεικνύεται αντίθετα, η μη πλήρωση της και τούτο ενώ κατ' άρ. 2.4.3.2 της διακήρυξης, δεν αρκούσε να δηλώνεται η πλήρωση των προδιαγραφών, αλλά θα έπρεπε αυτή να αποδεικνύεται με τα έγγραφα τεχνικής προσφοράς και να περιγράφεται ακριβώς η πλήρωση της, ήτοι δια περιγραφής μη αποδεδειγμένα και άνευ ετέρου αντικρουόμενης δια σαφών σχεδίων του προσφερόμενου αγαθού, που συνυποβλήθηκαν με την προσφορά και ενώ το υποβληθέν σχέδιο που αποδεικνύει τα ανωτέρω υποβλήθηκε ως αυτοτελώς υποχρεωτικά απαιτούμενο στοιχείο κατά τον ειδικότερο μάλιστα, υπό 12.8.1 όρο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι, το οποίο συνιστούσε αναγκαίο τεκμηριωτικό των απαιτήσεων και προδιαγραφών της διακήρυξης, έγγραφο. Κατά την τρίτη και τέταρτη βάση αποκλεισμού του προσφεύγοντος, οι όροι 4.2.2 και 4.2.3 τεχνικών προδιαγραφών Παραρτήματος Ι διακήρυξης, ορίζουν αντίστοιχα ότι «Ευστάθεια σε κατάσταση βλάβης. Ο συντελεστής στεγανής υποδιαίρεσης εκάστου σκάφους θα είναι ίσος με $f=1$ (το σκάφος δε θα βυθίζεται εάν κατακλυσθεί ένα οποιοδήποτε στεγανό διαμέρισμα). Εάν η στεγανή υποδιαίρεση σκάφους είναι τέτοια ώστε το σκάφος να μπορεί να επιβιώνει της κατάκλυσης δύο οποιωνδήποτε παρακείμενων διαμερισμάτων (συντελεστής στεγανής υποδιαίρεσης $f=0,5$) αυτό θα θεωρείται πλεονέκτημα από την Υπηρεσία σύμφωνα με τον Πίνακα Κριτηρίων Αξιολόγησης.» και ότι «Στεγανότητα: Ο εσωτερικός χώρος εκάστου σκάφους κάτωθι του καταστρώματος θα υποδιαιρείται σε τέσσερα (04) στεγανά διαμερίσματα με την

ύπαρξη τριών (03) εγκάρσιων στεγανών διαφραγμάτων (φρακτών) ως κάτωθι: * στο πρωραίο μέρος θα υπάρχει στεγανό σύγκρουσης με στεγανή ανθρωποθυρίδα, * δύο (2) στεγανά διαφράγματα θα οριοθετούν το χώρο του μηχανοστασίου. Τονίζεται ότι ο αριθμός των στεγανών διαφραγμάτων θα πρέπει να είναι τέτοιος ούτε ώστε να ικανοποιεί την απαίτηση της παραγράφου 4.2.2.», ενώ η αντίστοιχη αιτιολογία τρίτης βάσης αποκλεισμού περί του όρου 4.2.2 ήταν η εξής «Οι υποβληθείσες μελέτες ευστάθειας έναντι βλάβης και κατακλυσίμων μηκών, λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη 7 στεγανών διαφραγμάτων αποδεικνύεται ότι είναι επαρκείς έτσι ώστε ο συντελεστής στεγανής υποδιαίρεσης f να θεωρηθεί ίσος με 0,5 για τη συγκεκριμένη σχεδίαση. Δεδομένου όμως ότι οι απαιτήσεις περί στεγανότητας διαφέρουν (στοιχείο 4.2.3) από τις ανωτέρω, ο συντελεστής αυτός δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις του στοιχείου 4.2.2.2.» και η αιτιολογία τέταρτης βάσης αποκλεισμού περί παράβασης του όρου 4.2.3 ήταν η εξής «Από τα υποβληθέντα σχέδια και μελέτες τεκμηριώνεται διαφορετικός αριθμός στεγανών διαφραγμάτων από την απαίτηση της τεχνικής προδιαγραφής. Συγκεκριμένα κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών το πλοίο χωρίζεται σε 8 στεγανά διαμερίσματα με τη βοήθεια 7 στεγανών διαφραγμάτων, έναντι 4 στεγανών διαμερισμάτων με 3 στεγανά διαφράγματα που αποτελεί απαίτηση της τεχνικής προδιαγραφής.». Άρα, ο μεν όρος 4.2.2 απαίτησε συνολικό μέγιστο συντελεστή στεγανής υποδιαίρεσης, που συνίσταται στη μη βύθιση αν κατακλυστεί 1 εκ των 4 στεγανών διαμερισμάτων, υπερβαθμολογώντας τη μεγαλύτερη στεγανότητα, ήτοι τον μικρότερο συντελεστή και συγκεκριμένα, τη μη βύθιση σε περίπτωση κατάκλυσης 2 εκ των 4, ήτοι του 50% των στεγανών διαμερισμάτων. Ο δε όρος 4.2.3 περαιτέρω προσέθεσε απαιτήσεις που συμπληρώνουν τον όρο 4.2.2 και εξηγώντας μάλιστα γιατί οι οικείοι συντελεστές του όρου 4.2.2 αναφέρονται σε 1 και 2 διαμερίσματα, καθορίζοντας, όχι κατ' ελάχιστον, αλλά ακριβή απαίτηση για τα στεγανά διαμερίσματα μεταξύ άλλων, τα οποία πρέπει να είναι ακριβώς 4, χωρίς δυνατότητα του προσφέροντος να υποβάλει κάθε τυχόν δυνατή διαμόρφωση και αριθμό διαμερισμάτων, με μόνο όριο την πλήρωση των συντελεστών του όρου 4.2.2. Τέτοια ερμηνεία άλλωστε, ως η εκ του

προσφεύγοντος προβαλλόμενη, καθιστά ανίσχυρο τον όρο 4.2.3 και το αυτοτελές κανονιστικό του περιεχόμενο και άγει σε έμμεση, πλην ανεπίκαρη πλέον, αμφισβήτηση της δεσμευτικότητας και σκοπιμότητας του τελευταίου, κατ' αποδοχή μόνο της τήρησης των συντελεστών του όρου 4.2.2, ως ελάχιστο και υπερβαθμολογούμενο αντίστοιχα χαρακτηριστικό, ασυνάρτητα και απομονωμένα από τις ρητές αναφορές τόσο του όρου 4.2.2 για τη σχέση του συντελεστή με συγκεκριμένο αριθμό διαμερισμάτων που κατακλύονται, ώστε οι συντελεστές να προκύψουν, όσο και του διακριτού όρου 4.2.3 περί ακριβούς αριθμού απαιτούμενων διαμερισμάτων. Ο δε προσφεύγων ουδόλως αντικρούει άλλωστε, ότι προσφέρει πλοίο με 8 στεγανά διαμερίσματα και άρα, ευθέως συνομολογεί την παράβαση της προδιαγραφής 4.2.3, περαιτέρω δε, το γεγονός ότι καταρχήν πληροί τους συντελεστές του όρου 4.2.2, λαμβάνει χώρα κατά παράβαση τόσο του όρου 4.2.3, όσο και των παρατακτικών σε σχέση με τους συντελεστές, περιγραφές αντιστοίχισης σε αριθμούς διαμερισμάτων, με συνέπεια να παραβιάζεται και η μη εξαντλούμενη απλώς στους συντελεστές, με κάθε τρόπο και σχεδιασμό, αλλά επιτάσσουσα τήρηση συντελεστών επί συγκεκριμένου αριθμού συνολικών στεγανών διαμερισμάτων, προδιαγραφή 4.2.2. Συνεπώς, κατ' απόρριψη των ισχυρισμών του προσφεύγοντος, η τρίτη και η τέταρτη βάση αποκλεισμού του είναι νόμιμες και ορθές, ενώ απορριπτέοι είναι και οι ισχυρισμοί του περί δυνατότητας διευκρίνισης των ανωτέρω, αφού άλλωστε, ο λόγος απόρριψης του ανάγεται ακριβώς στον σχεδιασμό του προσφερόμενου πλοίου, η τροποποίηση του τελευταίου θα συνιστούσε απαράδεκτη μεταβολή της προσφοράς. Όσον αφορά την πρώτη και δεύτερη βάση αποκλεισμού, ο προσφεύγων απεκλείσθη αντιστοίχως για παράβαση του όρου 3.3.2 προδιαγραφών, που ορίζει ότι «Η μέγιστη ταχύτητα (maximumspeed, VMAX) των σκαφών θα είναι τουλάχιστον 24 κόμβοι στο 95% της συνολικής μέγιστης συνεχούς ισχύος των κύριων μηχανών, σε κατάσταση πλήρους φόρτου, με καθαρή γάστρα και σε ήρεμη θάλασσα (κατάσταση θάλασσας 0-2 κατά Douglas).», με την αιτιολογία ότι «Από την υποβληθείσα μελέτη 'Preliminary Study for Engines MAN D2676-500 (LE471)' δεν προκύπτει η ικανότητα ανάπτυξης μέγιστης ταχύτητας 24 kn στο 95% της συνολικής

μέγιστης συνεχούς ισχύος των κυρίων μηχανών, σε κατάσταση πλήρους φόρτου, με καθαρή γάστρα και σε ήρεμη θάλασσα. Χρησιμοποιώντας τα διαγράμματα ισχύος/στροφών μηχανών-ελίκων καθώς και τα διαγράμματα απαιτήσεων ισχύος/ταχύτητας της γάστρας του πλοίου προσεγγιστικά αναφέρεται μέγιστη δυνατή ταχύτητα 22 kn.» και του όρου 3.3.3 που ορίζει ότι «Η υπηρεσιακή ταχύτητα (servicespeed, VS) των σκαφών θα είναι τουλάχιστον 20 κόμβοι στο 80% της συνολικής μέγιστης συνεχούς ισχύος των κύριων μηχανών, σε κατάσταση πλήρους φόρτου, με καθαρή γάστρα και σε ήρεμη θάλασσα (κατάσταση θάλασσας 0-2 κατά Douglas). Ως κατάσταση πλήρους φόρτου νοείται η κατάσταση του σκάφους με το σύνολο των επιβαίνόντων (πλήρωμα και πλοηγό) και όλα τα εφόδια, εξοπλισμό, παρελκόμενα, καύσιμα, κ.λπ., που απαιτούνται για την επίτευξη της προβλεπόμενης αυτονομίας κατά την εκτέλεση της αποστολής του ως σκάφος μεταφοράς πλοηγών.», με την αιτιολογία ότι «Από την υποβληθείσα μελέτη 'Preliminary Study for Engines MAN D2676-500 (LE471)' δεν προκύπτει η ικανότητα ανάπτυξης υπηρεσιακής ταχύτητας 20 kn στο 80% της συνολικής μέγιστης συνεχούς ισχύος των κυρίων μηχανών, σε κατάσταση πλήρους φόρτου, με καθαρή γάστρα και σε ήρεμη θάλασσα. Χρησιμοποιώντας τα διαγράμματα ισχύος/στροφών μηχανών-ελίκων καθώς και τα διαγράμματα απαιτήσεων ισχύος/ταχύτητας της γάστρας του πλοίου προσεγγιστικά αναφέρεται υπηρεσιακή ταχύτητα 16 kn.». Καταρχάς, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς του προσφεύγοντος, οι ως άνω ταχύτητες 24 και 20 κόμβων αντίστοιχα, θα έπρεπε να πληρούνται στα αντίστοιχα ποσοστά 95% και 80% επί της «συνολικής μέγιστης συνεχούς ισχύος κυρίων μηχανών» και ο προσφεύγων υπέβαλε με την προσφορά του βεβαίωση κατασκευαστή των μηχανών που αναφέρει και βεβαιώνει ονομαστική ισχύ 368 kw, ομοίως μετά του φύλλου τεχνικών δεδομένων που ανέφερε 368 kw ή 500 ίππους στις 1800 στροφές. Το δε διάγραμμα στην ως άνω, υποβληθείσα κατά τις απαιτήσεις υποβολής προμελέτης αυτονομίας και αναλυτικού υπολογισμού αυτονομίας, των όρων 12.8.8 και 12.8.18 μελέτη μηχανών, εκ του οποίου διαγράμματος, η εκ της αναθέτουσας εκτίμηση ταχύτητας, συνιστά διάγραμμα υπολογισμού αντίστασης βάσει των στοιχείων του πλοίου, σε επίπεδο διαφόρων επιπέδων

ισχύος, ακόμη και θεωρητικών, ήτοι χωρίς να εκφράζουν απαραίτητα τις αληθείς τιμές μέγιστης ισχύος του μεμονωμένου κινητήρα ή της προπέλας, αλλά ακόμη και υπερβαίνοντας αυτές και τούτο, διότι το διάγραμμα δεν σκοπεύει στον εντοπισμό ή δήλωση μέγιστης ισχύος μεμονωμένης μηχανής ή μέγιστης ταχύτητας, η οποία προκύπτει εκ της βεβαίωσης κατασκευαστή, αλλά στην απόδοση σε όρους σχέσης ισχύος/αντίστασης/ταχύτητας, της σχεδιαστικής κατασκευής του πλοίου, υπό την έννοια ότι με δεδομένη την τελευταία, συγκεκριμένη θεωρητική ισχύς και θεωρητική ταχύτητα, συσχετίζονται με συγκεκριμένη αντίσταση. Εξάλλου, το παραπάνω διάγραμμα έχει λογική ακριβώς επειδή, προσφέρονται 2 μηχανές και άρα, η ταχύτητα εξαρτάται από τη συνολική ακριβώς ισχύ, όπως και οι ως άνω προδιαγραφές ορίζουν, των 2 μηχανών, όπως βέβαια, συναρτάται η ισχύς κάθε μηχανής με την απορρόφηση της από την κινητήριο προπέλα και άρα η διπλή τέτοια απορρόφηση και απόδοση στην προπέλα. Τούτο επιρρωνύεται από το ότι η ίδια η συνυποβληθείσα τεχνική περιγραφή του πλοίου αναφέρει μέγιστη ταχύτητα 24,6 κόμβους, ενώ το διάγραμμα ανωτέρω εκθέτει έκταση της διαγραμματικής καμπύλης ακόμη και σε ταχύτητα 30 κόμβων, ήτοι ταχύτητα μη επιτυγχανόμενη από το πλοίο. Άλλωστε, το ότι το σκάφος θα δύνατο να επιτύχει συγκεκριμένη ταχύτητα, αν δύνατο να επιτύχει ο κινητήρας συγκεκριμένη ισχύ, δεν σημαίνει ότι ο κινητήρας δύναται όντως να επιτύχει τη συγκεκριμένη ισχύ ούτε προφανώς, ότι το σκάφος δύναται να επιτύχει τη συγκεκριμένη ταχύτητα, όπως a *re titio principis* προβάλλει ο προσφεύγων, παρότι κατά τα έγγραφα της προσφοράς του, το σκάφος του δεν δύναται να επιτύχει ούτε τη μέγιστη ταχύτητα του διαγράμματος ούτε τη μέγιστη ισχύ κινητήρα του διαγράμματος. Άρα, η μόνη ληπτέα υπόψη ισχύς, για τον υπολογισμό των ανωτέρω ταχυτήτων και άρα και της μέγιστης ισχύος, προς υπολογισμό του 95% και 80% αυτής και εκ τούτου και της αντιστοιχούσας ταχύτητας, είναι ακριβώς η εκ του κατασκευαστή αναφερόμενη ονομαστική ισχύς κινητήρα, ήτοι η ωφέλιμη μηχανική ισχύς που μπορεί να αποδώσει με τροφοδότηση ονομαστικής τάσης, ήτοι με τάση τροφοδοσίας με την οποία ο κινητήρας μπορεί να εργάζεται συνεχών χωρίς κίνδυνο υπερθέρμανσης, αποδίδοντας ονομαστική ροπή, ήτοι

τη ροπή που μπορεί να παραλαμβάνει ο άξονας χωρίς κίνδυνο υπερθέρμανσης, δηλαδή εν προκειμένω 368 kw στις 1.800 στροφές/λεπτό. Άλλωστε, από το διάγραμμα ισχύος μηχανής του ως άνω εγγράφου-μελέτης, η μέγιστη απεικονιζόμενη ισχύς σε συνθήκες πλήρους φορτίου (κόκκινη καμπύλη «full loaded curve» και όχι η μπλε, που αφορά την καμπύλη ισχύος άξονα, ενώ οι ως άνω όροι αναφέρονται σε πλήρες φορτίο) είναι 368 kw ή 500 ίππους και άρα, το 95% αυτής είναι 349,6 kw ή 475 ίππους, που επιτυγχάνεται στις 1500 στροφές, σημείο όπου η απορροφώμενη ισχύς προπέλας είναι περίπου 210 kw και για 2 μηχανές, όπως προσφέρονται, 420 kw (που αντιστοιχούν σε 563 ίππους) και το 80% αυτής είναι 294,4 kw ή 400 ίπποι στις 1300 στροφές, σημείο όπου η απορροφώμενη ισχύς προπέλας είναι 142 kw και για δύο μηχανές 284 kw, που αντιστοιχούν σε 381 ίππους, η δε ταχύτητα που αντιστοίχως αποδίδεται στις τιμές αυτές, κατά το διάγραμμα ταχύτητας-ισχύος του ίδιου εγγράφου είναι προσεγγιστικά 22 κόμβοι και 16 κόμβοι αντίστοιχα και πάντως μικρότερη των 24 και 20 κόμβων αντίστοιχα, ελάχιστες απαιτούμενες τιμές που ουδόλως τεκμηριώνονται και δύνανται να επιτευχθούν κατά το ανωτέρω διάγραμμα. Επομένως, τόσο η πρώτη, όσο και η δεύτερη βάση αποκλεισμού είναι ορθές, κατ' απόρριψη των ισχυρισμών του προσφεύγοντος και ενώ, πέραν του ότι νομίμως κατ' άρ. 365 Ν. 4412/2016, η αναθέτουσα αναλύει τα ανωτέρω, συμπληρώνοντας την αιτιολογία αποκλεισμού του προσφεύγοντα με τις Απόψεις της, ούτως ή άλλως, η αρχική αιτιολογία αναφέρεται ακριβώς στο σύνολο των οικείων διαγραμμάτων και ακριβώς την ανωτέρω μελέτη της προσφοράς, επιπλέον δε, εκ των ως άνω εγγράφων, η μη επίτευξη των προδιαγραφών αυτών τεκμηριώνεται και άνευ ετέρου αντικειμενικά αποδεικνύεται, χωρίς δυνατότητα μεταβολής όσων εξ αυτών και των οικείων διαγραμμάτων προκύπτουν και άρα, χωρίς δυνατότητα και αντικείμενο εφαρμογής του άρ. 102 Ν. 4412/2016, προς διάσωση της προσφοράς. Όσον αφορά την έκτη βάση αποκλεισμού περί της προδιαγραφής 9.2.1 «Οι δεξαμενές καυσίμων θα είναι δύο (2) κύριες, ίσης χωρητικότητας, συμμετρικά τοποθετημένες και κατασκευασμένες από κατάλληλο υλικό, ήτοι από ανοξείδωτο χάλυβα ή κράμα αλουμινίου ναυτικού τύπου

(marinegradealuminumalloy). Οι δεξαμενές αυτές καυσίμων θα είναι ανεξάρτητες, ανυψωμένες επί βάσεως από ανοξείδωτο χάλυβα, προφυλαγμένες και εφοδιασμένες με τα απαραίτητα στόμια πληρώσεως, εξαεριστικά, αποστραγγίσεις (drain), ανθρωποθυρίδες επιθεώρησης και καθαρισμού και ενδεικτικά χαμηλής και υψηλής στάθμης. Οι δύο (02) κύριες δεξαμενές καυσίμων θα είναι εξαρμόσιμες και θα εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξαγωγής τους στην ξηρά για λόγους συντήρησης.» και με αιτιολογία αποκλεισμού ότι «Η δεξαμενή καυσίμου είναι μια (1) κεντρική αντί δύο (2), ίσης χωρητικότητας, συμμετρικά τοποθετημένες.», αλλά και την ένατη βάση αποκλεισμού περί της προδιαγραφής 12.8.3 «Σχέδιο χωρητικότητας δεξαμενών» και με αιτιολογία ότι «Στο υποβληθέν σχέδιο χωρητικότητας συμπεριλαμβάνεται μια (01) κεντρική δεξαμενή καυσίμου αντί δύο (2) κύριων, ίσης χωρητικότητας, συμμετρικά τοποθετημένων και ανεξάρτητων το οποίο έρχεται σε αντίθεση με την απάντηση του προμηθευτή στο στοιχείο 9.2.1.», προκύπτει ότι πρώτον, κατά το υποβληθέν σύμφωνα με τον όρο 12.8.3 σχέδιο χωρητικότητας δεξαμενών, της προσφοράς και όσον αφορά ακριβώς τη δεξαμενή καυσίμων, απεικονίζεται ακριβώς μόνο μία, ενιαία δεξαμενή καυσίμου και όχι δύο ανεξάρτητες, διακριτές και συμμετρικά τοποθετημένες, χωρίς να προκύπτει από καμία εκ των όψεων του σχεδίου οιοδήποτε στοιχείο που παραπέμπει σε διαχωρισμό σε 2 διακριτές δεξαμενές, όπως ο προσφεύγων αβάσιμα επικαλείται, ενώ άλλωστε, τούτο επιρρωνύεται εκ του ότι ακόμη και οι διαστάσεις της δεξαμενής, μήκος, πλάτος και βάθος, απεικονίζονται με μία καθ' έκαστο μέγεθος τιμή στο σχέδιο, όσον αφορά τη δεξαμενή, κατά τρόπο που καθιστά αυταπόδεικτο ότι δεν πρόκειται για δύο, έστω όμοιες, αλλά για μία και μόνη δεξαμενή. Εξάλλου, τα ανωτέρω επιβεβαιώνονται και από την προσκομισθείσα ως αναγκαίο κατ' άρ. 12.8.6 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι προκαταρκτική μελέτη διαγωγής και ευστάθειας σε άθικτη κατάσταση, στη σελ. 18 της οποίας, αφενός αναφέρεται αποκλειστικά μία δεξαμενή καυσίμου με μόνο ένα ενιαίο πίνακα στοιχείων, διαστασιολόγησης και μετρήσεων, αφετέρου αναφέρεται ως μέγιστη, 100%, χωρητικότητα πληρότητας μέγεθος 1.291 κμ, δηλαδή ένα και μόνο μέγεθος χωρητικότητας για τη μόνη δεξαμενή και όχι 2

δεξαμενές των 650 κμ, όπως όχι απλά αναπόδεικτα, αλλά και αντικρουόμενα από τα ως άνω σχέδια και τεχνικά στοιχεία των υπό 12.8.3 και 12.8.6 υποβαλλομένων, αναφέρεται μόνο στον τίτλο του σχεδίου της δεξαμενής στο έγγραφο 12.8.3 και στις λεκτικές μνείες της τεχνικής περιγραφής του πλοίου. Όμως, πρώτον, οι ως άνω όροι δεν ζήτησαν απλά δηλώσεις και περιγραφές, αλλά συγκεκριμένα απαίτησαν τεκμηρίωση από σχέδια και διαγράμματα και άρα, τα τελευταία έχουν έννομη σημασία και για την αξιολόγηση του όρου 9.2.1, που συναρτάται ακριβώς με το προς τούτο τεκμηριωτικό έγγραφο που απαιτεί ο όρος 12.8.3, δεύτερον, το σχέδιο χωρητικότητας δεξαμενών δεν χαρακτηρίζεται από τον απλό τίτλο του, όταν τα ίδια τα απεικονιστικά σχέδια, που συγκροτούν την ουσία του, αντικρούουν τον τίτλο, τρίτον, αν υποθεθεί ότι τελικά οι δεξαμενές ήταν δύο, τότε θα ήταν ουσιαστικά πλημμελής η υπό 12.8.6 προκαταρκτική μελέτη, αφού αυτή ερείδεται σε σχεδιασμό με μία και όχι με 2 δεξαμενές και άρα και πάλι ο προσφεύγων θα ήταν αποκλειστέος και τέταρτον, τα ανωτέρω προκύπτουν εκ των ιδίων των απαιτηθέντων εγγράφων της προσφοράς και της μελέτης αυτών, χωρίς να προκύπτει χρεία και επιπλέον αιτιολογίας, επί ορθών και προκυπτουσών εκ των εγγράφων της προσφοράς και πέμπτον, αυτά προκύπτουν μάλιστα ευθέως και άνευ ετέρου, χωρίς κανένα αντικείμενο ή περιθώριο διευκρινίσεων, χωρίς μεταβολή του σχεδιασμού του σκάφους και άρα και της προσφοράς. Άρα, κατ' απόρριψη των οικείων ισχυρισμών του προσφεύγοντα, νομίμως απεκλείθη αυτός κατά την πρώτη, δεύτερη, τρίτη, τέταρτη, έκτη, έβδομη και ένατη βάση αποκλεισμού του, εκ των οποίων εκάστη μόνη της αρκούσε για τον άνευ ετέρου αποκλεισμό του και τούτο ασχέτως των ισχυρισμών του κατά των λοιπών βάσεων αποκλεισμού του, η εξέταση των οποίων, λόγω του νομίμου κατά τα ως άνω, άνευ ετέρου αποκλεισμού του, παρέλκει.

4. Επειδή, επομένως πρέπει να απορριφθεί η Προδικαστική Προσφυγή.

5. Επειδή, ύστερα από την προηγούμενη σκέψη, πρέπει να καταπέσει το παράβολο.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Απορρίπτει την Προδικαστική Προσφυγή.

Ορίζει την κατάπτωση του παραβόλου.

Κρίθηκε και αποφασίσθηκε στις 20-8-2021 και εκδόθηκε στις 6-9-2021.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΩΚΟΣ**

**Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΕΝΟΣ**