

Nasz znak: NZ-6100/03/19-12KS

Gdynia, 26.08.2019

**Wykonawcy ubiegający się
o udzielenie zamówienia**

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pod nazwą: Dostawa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, ogłoszenie o zamówieniu opublikowane w DUUE pod nr 2019/S 128-312399, znak postępowania: NZ-ER/II/PN/03/19.

Odpowiedzi na pytania: cz. 6

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, działając jako Zamawiający informuje, iż w niniejszym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego wpłynęły od Wykonawców zapytania, które wraz z odpowiedziami zamieszczono poniżej. Zamawiający informuje jednocześnie, że zgodnie z informacją z dnia 05.08.2019 r. zamieszczoną w „odpowiedzi na pytania cz. 4 – pytanie nr 16”, po uzyskaniu informacji od DNV GL, udziela poniżej odpowiedzi na pytanie dotyczące notacji klasowej.

Pytanie nr 16 (dot. odpowiedzi na pytania cz. 4)

Znak klasy przywołany w dokumencie: DNV GL 1A1, OILREC, ICE 1C, E0, CHEMICAL RECOVERY VESSEL. W ramach przepisów DNV GL nie istnieje znak klasy CHEMICAL RECOVERY VESSEL. Prosimy o wykreślenie zapisu lub aktualizację znaku klasy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona zmiany zapisu w Opisie technicznym statku – załącznik nr 1 do SIWZ, w Rozdziale 00.2. Zasady i przepisy, w pkt. 1. Klasa statku, ppkt. c. Oznaczenie Klasy. Nowy zapis OT w zakresie oznaczenia klasy otrzyma brzmienie:

c. Oznaczenie Klasy

*KM SPECIAL PURPOSE/TUG/FIRE FIGHTING 2/CHEMICAL/OIL RECOVERY VESSEL L3 AUT ECO SEA
ECO AIR ECO BWM ECO REC

*PRM

d. Usunięto

e. Funkcjonalność określona oznaczeniem Klasy

DP1 – bez notacji klasowej

f. Powyższy zapis oznaczenia Klasy sformułowany został w oparciu o przepisy Polskiego Rejestru Statków i oznacza, że Zamawiający wymagać będzie zapisu wyszczególnionego w ppkt. c. lub równoważnego oznaczenia klasy.

Pozostałe pytania dotyczące Opisu technicznego wraz z odpowiedziami (kursywą oznaczono fragmenty zapisów OT, których dotyczą pytania).

**„Rozdział 00. WYMAGANIA OGÓLNE I PODSTAWOWE WYMAGANIA SZCZEGÓLNE
00.1. OPIS OGÓLNY I DANE PODSTAWOWE**

f. Statek ma być wyposażony w aktywną, automatyczną instalację antyprzechyłową współpracującą z systemem balastowym, zasilaną niezależną pompą.”

Pytanie nr 1:

Proszę wyjaśnić, czy pompa ma być niezależna od systemu balastowego, dedykowana tylko do antyprzechyłowej funkcji i jakiej operacji czy funkcji statku instalacja ma pracować czy niezależne zasilanie?

Odpowiedź Zamawiającego:

System ma być wyposażony w dedykowaną do systemu przechyłowego niezależną pompę z własnym zasilaniem.

„ j. Systemy statkowe DP, Zarządzanie energią oraz systemy kontroli i automatyki będą przetestowane procedura FMEA zgodnie z procedurą opisaną w IMO MSC97(73) Annex 4. Zakres do uzgodnienia na etapie projektu klasyfikacyjnego.”

Pytanie nr 2:

Proszę określić co więcej może być uzgadnianie w czasie projektu klasyfikacyjnego? FMEA jest z reguły wykonywana przez stronę niezależną i budżet winien być określony bez późniejszych zmian zależnych od Zamawiającego, skoro jest przywołana właściwa norma. FMEA jest wykonywane tylko w przypadkach DP-2, w przypadku DP-1 jakie jest wymagane nie ma potrzeby sprawdzenia zachowań statku przy tzw. „single failure”.

Odpowiedź Zamawiającego:

FMEA jest wymaganiem Zamawiającego, do sprawdzenia przez niezależnego konsultanta.

„2.2. W zakresie działań interwencyjnych Wielozadaniowy statek ratowniczy powinien być zdolny do: Holowania awaryjnego statków na Bałtyku – statek ratowniczy musi być wyposażony w windę holowniczą o uciąg dostosowanym do uciagu na palu około 100 ton i zestaw wyposażenia w sprzęt holowniczy. Umieszczenie windy, haka oraz pozostałego wyposażenia holowniczego powinno umożliwiać wykonywanie innych działań ratowniczych na pokładzie, w tym operacji podnoszenia poszkodowanych przy użyciu śmigłowca ratowniczego.”

Pytanie nr 3:

Czy określone powyżej 100 t odnosi się do uciagu na palu czy do uciagu urządzeń holowniczych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Uciąg na palu jest istotnym parametrem określającym wymagania Zamawiającego

Pytanie nr 4:

Czy jest oczekiwana jednoczesna praca urządzeń pokładowych związanych z funkcją holowniczą i działań ratowniczych a szczególnie współpracy z helikopterem?



Odpowiedź Zamawiającego:

Tak, zgodnie z Opisem Technicznym

„2.3. Biorąc pod uwagę zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego wielozadaniowy statek ratowniczy powinien być zdolny do:

- I. Awaryjnego odładowania paliwa bunkrowego z uszkodzonego zbiornika, z uwzględnieniem paliwa na statek własny i statek inny.”*

Pytanie nr 5:

Proszę wyjaśnić znaczenie „odładowania” oraz „z uwzględnieniem paliwa na statek własny i statek inny.

Odpowiedź Zamawiającego:

Odładowanie oznacza odpompowanie lub opróżnienie zbiornika statku. Operacja może być wykonywana z wykorzystaniem zbiorników „recovery” statku będącego przedmiotem zamówienia lub zbiorników innego statku.

„3. BADANIA, TESTY MODELOWE

W fazie projektowania, w celu ustalenia ostatecznej charakterystyki hydrodynamicznej kadłuba, przeprowadzone zostaną próby na basenie modelowym – próby powinny być przeprowadzone w uznanym ośrodku badawczym.”

Pytanie nr 6:

Proszę wyjaśnić czy Zamawiający zaakceptuje wyniki badań modelowych w przypadku projektu wykorzystującego tzw. „proven design” czyli kadłub już opływany i sprawdzony.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga przeprowadzenia prób modelowych, zgodnie z OT, niezależnie od uzyskanych poprzednio wyników.

„e. Próby przy prędkości zerowej na wodzie wzburzonej, nieregularnej dla jednego zanurzenia, dwóch różnych wysokości fali i dla 5 różnych kierunków napływu fali – próby tłumienia kotłusań bocznych.”

Pytanie nr 7:

Proszę określić wysokość fali.

Odpowiedź Zamawiającego:

Maksymalna fala bałtycka o wysokości 6 m.

Pytanie nr 8:

Zamawiający nie może oczekiwać, że badania modelowe będą prowadzone do uzyskania danych projektowych jak przy projekcie naukowo-badawczym, zakres badań musi być ściśle określony i zakontraktowany, bo wiąże się z określoną wartością części projektu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający prosi o sformułowanie pytania.

*„4. PODSTAWOWE WYMAGANIA KONSTRUKCYJNE:
Powierzchnia pokładu roboczego ok. 300 m² (brutto).”*

Pytanie nr 9:

Proszę wyjaśnić znaczenie pojęcia „brutto”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Powierzchnia brutto została zdefiniowana w OT, w pkt. 02. 1. A.

„4.1. Ciężar pustego statku:

4.2. Prędkość:”

Pytanie nr 10:

Proszę określić zanurzenie projektowe i zanurzenie projektowe maksymalne i różnice opisujące oba pojęcia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zanurzenie projektowe określi projekt techniczny Wykonawcy z czego max. Zanurzenie 6,5 m (OT, poz.4) W punkcie 4.2 przy prędkości Zamawiający błędnie użył słowa zanurzenie projektowe maksymalne (OT 4.2 e. i). Zamawiający dokona korekty zapisu w Załączniku nr 1 do SIWZ.

„5.3. Pojemność statku i autonomiczność.”

Pytanie nr 11:

Proszę wyjaśnić rozbieżność parametrów autonomiczności w OT z kryteriami oceny ofert patrz punkt 3.2.

Odpowiedź Zamawiającego:

W kryteriach jakości 3.2 (Jakość autonomiczność) autonomiczność została określona dla 16 osób w OT dla 28 osób. Prawidłowa wartość autonomiczności to 16 osób. Zamawiający dokona korekty stosownych zapisów.

„5.4. Trym i stateczność statku:

a. Warunki obciążenia statku powinny spełniać wymagania towarzystwa klasyfikacyjnego i polskiej administracji morskiej pod kątem stateczności. Kalkulacje obciążenia powinny obejmować wszystkie stany załadowania statku wraz z pełnym wyposażeniem, pełnymi zbiornikami retencyjnymi i/lub maksymalną liczbą rozbitków.”

Pytanie nr 12:

Proszę jasno określić ilość stanów załadowania; nie można określać tej ilości jako wszystkie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Pojęcie „wszystkie stany załadowania” jest powszechnie używane, m.in. w opracowaniach np. PRS PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW ŚRÓDLĄDOWYCH CZĘŚĆ IV STATECZNOŚĆ I WOLNA BURTA 2019 lipiec, czy w Kodeksie IS Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wykonawca jako posiadający doświadczenie, przewiduje kalkulacje obciążenia obejmujące wszystkie stany załadowania statku tak, aby spełniały wymagania TK.

a. „Statek należy wyposażyć w komputerowy program statecznościowy zainstalowany na dedykowanym sprzęcie i umożliwiający wgląd w aktualny stan stateczności zarówno na mostku, jak i w pomieszczeniu obsługi maszyn.”

Pytanie nr 13:

Proszę wyjaśnić znaczenie pojęcia „pom. obsługi maszyn” jak również dedykowanie sprzętu w obu lokalizacjach.

Odpowiedź Zamawiającego:

Pomieszczenie, z którego obsługiwany będzie sprzęt i urządzenia, np. CMK, ale mogą być inne wynikające z projektu.

„RYSUNKI, INSTRUKCJE OBSŁUGI ITP. DOKUMENTY STATKU.

6.1. Wymagania ogólne”

Pytanie nr 14:

Proszę jasno określić w jakiej kolejności ma przebiegać zatwierdzanie dokumentacji i kto właściwie będzie zatwierdzał po kim.

Odpowiedź Zamawiającego:

Dokumentację zatwierdza Zamawiający a Wykonawca z uwzględnionymi uwagami Zamawiającego ubiega się o zatwierdzenie dokumentacji przez TK. Ponadto dalsze wyjaśnienia zawarte są w pkt. 6.2.a.

„8. SYSTEM PLANOWANIA OBSŁUGI URZĄDZEŃ MASZYNOWYCH STATKU:

Wykonawca wyposaży statek w elektroniczny system planowania obsługi i części zamiennych (PMS) określony również, jako system planowego utrzymania urządzeń maszynowych i dostarczy wszystkie dane umożliwiające jego efektywne wykorzystanie.”

Pytanie nr 15:

Czy Zamawiający jest użytkownikiem systemu TMS (Technical Management System) dla swojej floty; proszę określić rodzaj systemu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie posiada takiego systemu, ale ma zamiar go wprowadzić. W oparciu o statkowy system PMS (TMS) zaproponowany przez Wykonawcę zostanie opracowany system nadzoru armatorskiego obejmujący statek będący przedmiotem zamówienia oraz inne statki. Zagadnienie związane z systemem armatorskim nie stanowi przedmiotu zamówienia.

„PMS powinien umożliwiać sprawowanie nadzoru urządzeń maszynowych przez Towarzystwo Klasyfikacyjne, ale należy rozszerzyć go o inne urządzenia niepodlegające nadzorowi klasyfikacyjnemu.”

Pytanie nr 16:

Proszę określić o jaki system nadzoru prowadzony przez Towarzystwo Klasyfikacyjne jest sugerowany i jakie Towarzystwo było przyjęte w tym przypadku; jakie inne urządzenia mają być objęte systemem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Dotyczy systemu, który pozwoli prowadzić nadzór nad przeglądami maszyn i urządzeń wymagany przez TK.

„Zamawiający wymaga zintegrowania PMS z komputerowym systemem diagnostycznym zatwierdzonym przez Towarzystwo Klasyfikacyjne i zobowiązuje wykonawcę do przeszkolenia personelu Zamawiającego oraz opracowania dokumentów niezbędnych do uzyskania aprobaty.”

Pytanie nr 17:

Proszę określić o jaki system diagnostyczny chodzi i gdzie został taki system opisany i zdefiniowany oraz o jakie szkolenie chodzi i jaką aprobatę

Odpowiedź Zamawiającego:

System diagnostyczny proponuje Wykonawca; efekt szkolenia to umiejętność korzystania załogi z systemu potwierdzona certyfikatami. Aprobata to innymi słowy akceptacja.

„Wymagane jest, aby PMS funkcjonował na niezależnej platformie sprzętowej, spełniającej wymagania Towarzystwa Klasyfikacyjnego, umożliwiał archiwizację danych, był połączony ze statkową siecią komputerową oraz dedykowanymi stacjami roboczymi Zamawiającego.”

Pytanie nr 18:

Proszę określić o jaki sprzęt w odniesieniu go wymagań TK chodzi oraz proszę zdefiniować stacje robocze Zamawiającego (ilość położenie, protokoły interfejsowe,...etc.)

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający oczekuje nowoczesnych, kompleksowych rozwiązań zaproponowanych przez Wykonawcę, zgodnie z wymaganiami dostawców sprzętu i wyposażenia.

„Dla wszystkich instalacji i urządzeń generujących ciepło, m.in. kanały spalinowe, generatory, transformatory, główne tablice rozdzielcze, pędniki i pompy należy wykonać zdjęcia w podczerwieni, a raport dostarczyć Zamawiającemu, w celu uzyskania aprobaty.”

Pytanie nr 19:

Proszę określić warunki i wymagania jakie należy spełnić, jeśli odbiegają od normalnej praktyki morskiej czy też zaleceniom Klasy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Wszystkie warunki i wymagania mają spełniać zalecenia TK w tym zakresie.

*„Rozdział 01.2. STATECZNOŚĆ I NIEZATAPIALNOŚĆ STATKU
KONSTRUKCJA DZIUBU*

Kształt dziobu odpowiedni dla pływania w warunkach zalodzenia. Wzmocnienia lodowe zgodnie z wymaganiami dla klasy lodowej. W konstrukcji dziobu przewidziany będzie minimum jeden ster strumieniowy zabezpieczony przed wpływem zalodzenia.”

Pytanie nr 20:

Proszę określić o jaki e zabezpieczenie „przed wpływem zalodzenia” zabiega Zamawiający.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zabezpieczenie do zaproponowania przez Wykonawcę/Projektanta. Takie, które zabezpieczy ster strumieniowy przed uszkodzeniem w wyniku poruszania się po strefie zalodzenia zgodnie z oznaczeniem Klasy.

„POKŁADÓWKA, STERÓWKA

Pokładówka i sterówka będą wykonane z blach i profili stalowych. W sterówce w rejonie kompasu będzie zastosowana stal niemagnetyczna. Na pokładzie pelengowym zamontowana będzie pozioma trawersa, wspierająca się na kominie i kolumnie, która będzie fundamentem dla działek wodnopianowych i masztu.”

Pytanie nr 21:

Propozycja trawersy jako fundamentu działek / monitorów systemu gaszenia obiektów obcych jest ograniczeniem rozwiązań stosowanych w praktyce morskiej, proponujemy dowolność zastosowania fundamentowania obiektów na pokładach powyżej sterówki

Odpowiedź Zamawiającego:

Ze względu na drgania w trakcie pracy pomp oraz sprawność prac konserwacyjnych Zamawiający oczekuje takiego właśnie rozwiązania lub równorzędnego.

„FUNDAMENTY

Fundamenty agregatów i mechanizmów będą konstrukcji spawanej, odpowiednie do przenoszonych obciążeń, zgodnie z wymaganiami Klasy, producentów urządzeń i Zamawiającego. Przewidziany będzie dobry dostęp do śrub mocujących i podłączeń do systemów rurociągów. Fundamenty na pokładach otwartych będą konstrukcji skrzynkowej zamkniętej.”

Pytanie nr 22:

Proszę określić jaśniej wykonanie konstrukcji „skrzynkowej zamkniętej”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga konstrukcji obudowanych tj. takich, aby do wnętrza skrzyni nie dostawała się woda morska

„Rozdział WYPOSAŻENIE POKŁADOWE
02.1. WYMAGANIA OGÓLNE

b. Wymagana minimalna powierzchnia pokładu roboczego powinna wynosić 300 m².”

Pytanie nr 23:

Proszę określić sposób liczenia powierzchni pokładu szczególnie w odniesieniu do Cz. 00.1.3.4.

Odpowiedź Zamawiającego:

Odpowiedź znajduje się w odpowiedzi na pytanie nr 9 powyżej.

„c. Pokład roboczy pokryty twardym drewnem o grubości 75 mm z gniazdami do mocowania kontenerów, w aranżacji odpowiadającej optymalnemu rozmieszczeniu sprzętu specjalistycznego w kontenerach 10/20”. Ilość i rozmieszczenie gniazd do uzgodnienia z Zamawiającym.”

Pytanie nr 24:

Proszę określić minimalną ilość gniazd wymaganą przez Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Ilość niezbędna do zamocowania sprzętu wymaganego przez Zamawiającego i wynikająca z OT oraz późniejszych uzgodnień.

„W części rufowej, gdzie pracuje hol pokład stalowy równy z pokładem drewnianym pokryty tworzywem antypoślizgowym zapewniający bezpieczeństwo pracy w atmosferze wybuchowej.”

Pytanie nr 25:

Proszę określić o jakie zabezpieczenie chodzi, materiały antypoślizgowe nie muszą być tożsame z bezpieczeństwem pracy w atmosferze wybuchowej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Materiały antypoślizgowe nieiskrzące.

„Rozdział 02.2. URZĄDZENIE STEROWE

Funkcje urządzenia sterowego spełniają azymutalne pędniki, minimum jeden ster strumieniowy dziobowy oraz pędnik dziobowy wysuwany (retractable thruster) umożliwiający manewrowanie statkiem w sytuacji, gdy z uwagi na wykonywanie pracy na rufie nie ma możliwości wykorzystania napędu głównego.”

Pytanie nr 26:

Proszę potwierdzić, że można zastosować wykorzystanie napędu elektrycznego pędników rufowych do napędu pędnika dziobowego, skoro pracują alternatywnie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Nie można. Należy przewidzieć możliwość pracy równoległej wszystkich trzech pędników.

*„Rozdział 02.3. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE, PODNOŚNE
DŹWIG POKŁADOWY GŁÓWNY:”*

Pytanie nr 27:

Standardem operacyjności dźwigów offshorowskich jest stan morza 2, proszę potwierdzić oczekiwanie do tego dźwigu i certyfikację na stan morza 2.

Odpowiedź Zamawiającego:

Wymagana jest operacyjność dźwigów przy maksymalnym proponowanym przez producentów stanie, wyższym niż 2. Zasięg 19-22 m. Udźwig max 20t. W zasadzie ograniczenia operacyjności dźwigu dotyczą kątów przechyłu i trymu statku, tak więc Zamawiający wymagać będzie maksymalnej tolerancji dla ww. parametrów.

„Zasięg pracy umożliwiający obsługę całego pokładu roboczego oraz poza burtę odwrotną do jego posadowienia, (19-22 m).”

Pytanie nr 28:

Proszę potwierdzić całkowity obszar pracy i długość wysięgnika (19-22m) czy jak w tekście 19-22m poza burtą odwrotna do posadowienia.

Odpowiedź Zamawiającego:

W tekście OT pojawiła się omyłka pisarska. Oczywiście wymaganie dotyczy maksymalnego zasięgu pracy dźwigu. Zamawiający dokona stosownych zmian w zapisie Załącznika nr 1 do SIWZ.

„Udźwig na maksymalnym wysięgu minimum 3000 kg”

Pytanie nr 29:

Proszę określić oczekiwane obciążenie na minimalnym wysięgu co będzie równoznaczne z udźwigiem maksymalnym

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraźnie określił udźwig maksymalny dla każdego z dźwigów, dla głównego dźwigu pokładowego wynosi on nie mniej niż 20 ton.

„Napęd ramienia – hydrauliczny zasilany z centralnego układu hydraulicznego.”

Pytanie nr 30:

Czy dopuszczalne jest zastosowanie autonomicznych napędów dla urządzeń pokładowych oraz napędu wciągarki również hydraulicznego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga zasilania napędów dźwigów z centralnego układu hydraulicznego, w odniesieniu do wciągarek zezwala na zaproponowanie przez Wykonawcę równoważnego rozwiązania.

„Dodatkowy osprzęt (opcjonalnie) – trawersa - chwytak umożliwiający podnoszenie kontenerów z wody.”

Pytanie nr 31:

Proszę określić warunki zastosowania takich opcji przy określonym budżecie projektu i określonych warunkach przetargu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Dodatkowy osprzęt dźwigów pokładowych został określony w Kryteriach Oceny Ofert. Niepełnienie warunków dodatkowych skutkujących przyznaniem dodatkowych punktów nie spowoduje wykluczenia oferty.

„DŹWIG POKŁADOWY POMOCNICZY”

Pytanie nr 32:

Proszę potwierdzić jak powyżej dla dźwigu głównego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Odpowiedź analogiczna jak w pytaniu nr 31.

„DŹWIG DZIOWY POMOCNICZY”

Pytanie nr 33:

Proszę potwierdzić jak powyżej dla dźwigu głównego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Odpowiedź analogiczna jak w pytaniu nr 31

„Rozdział 02.4. URZĄDZENIA KOTWICZNO-CUMOWNICZE, HOLOWNICZE

2.2. URZĄDZENIA CUMOWNICZE NA RUFIE:

Windy cumownicze – 2 szt.

Kabestany z napędem hydraulicznym o uciążu min. 50 kN – 2 szt.”

Pytanie nr 34:

Proszę potwierdzić czy rzeczywiście potrzebne będą zarówno windy cumownicze jak i kabestany.

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak, Zamawiający wymaga obu typów urządzeń lub urządzeń zespolonych umożliwiających realizację funkcji kabestanu i windy cumowniczej.

„Rozdział 02.5. URZĄDZENIA HOLOWNICZE

W skład urządzenia holowniczego wchodzi:

Winda hydrauliczna odpowiednia dla uciążu z amortyzatorem i urządzeniem do awaryjnego zwalniania liny holowniczego ze sterowaniem lokalnym i ze sterówki, z układarką lin z możliwością odłączenia”

Pytanie nr 35:

Proszę dokończyć zdanie powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zdanie kończy się kropką. Wyjaśniając Zamawiający wymaga możliwości odłączenia układarki holu.

„ODBIJACZE BURTOWE

Statek będzie wyposażony w odbijacze burtowe oraz rufowe, zgodnie z zaakceptowaną propozycją projektanta.

Do operacji typu ship-to-ship, statek będzie wyposażony w dwa odbijacze pneumatyczne.”

Pytanie nr 36:

Proszę określić sposób instalacji odbijaczy, czy akceptowalne będzie zastosowanie dźwigów czy dedykowane żurawiki będą wymagane.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wymaga dedykowanych żurawików.

„Kostnica dla 6 – 8 osób.”

Pytanie nr 37:

Czy można użyć kontenera chodzonego ustawionego na pokładzie do wykorzystania jako kostnica.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga dedykowanego pomieszczenia na statku.

„OCHRONA ANTUKOROZYJNA POMIESZCZEŃ”

Pytanie nr 38:

Proponujemy wykreślić cały punkt w tym miejscu, ta sama treść jest w punkcie 01.3.2. na stronie 23.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje propozycję i dokona stosownych zmian w Załączniku nr 1 do SIWZ.

„Rozdział 04.1. WYMAGANIA OGÓLNE

Zespół napędowy powinien być wyposażony w system podgrzewania pozwalający na gotowość do żeglugi w czasie krótszym niż 1 godzina. Jednocześnie system ten powinien umożliwiać żeglugę na małych prędkościach 1 – 3 w., przez okres dłuższy niż 48 godzin.”

Pytanie nr 39:

Proszę wyjaśnić intencje Zamawiającego dot. podgrzewania „zespołu napędowego” czy chodzi o podgrzewanie wewnętrzne zespołu napędowego czy agregatów prądotwórczych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga utrzymywanie statku w gotowości na wezwanie w czasie nie dłuższym niż 1 godzina. Gotowość ma być zapewniana zgodnie z zaleceniami producentów urządzeń.

„Rozdział 04.2. UKŁAD NAPĘDOWY

Wymagany jest napęd spalinowo - elektryczny (Diesel - Electric) wielosilnikowy z asynchronicznymi silnikami elektrycznymi. Optymalizacja doboru napędu polegać powinna na wyborze najkorzystniejszego rozwiązania, biorąc pod uwagę spełnienie wymagań w zakresie minimalnych parametrów, przy uwzględnieniu czynników ekonomicznych związanych z budową i eksploatacją statku.”

Pytanie nr 40:

Proszę wyjaśnić czy Zamawiający w tym miejscu opisuje napęd statku czy system wytwarzania energii przeznaczonej do napędu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Opis dotyczy całego napędu statku.

„04.2.4.AWARYJNE ŹRÓDŁO ENERGII ELEKTRYCZNEJ Z FUNKCJĄ PRACY W PORCIE:

Zgodnie z przepisami Klasy, agregat o mocy minimalnej 200 kW niewłączony do automatycznego systemu produkcji elektrycznej z możliwością synchronizacji automatycznej i semi-automatycznej na czas przełączenia zasilania ląd/statek. Instalacja agregatu i pomieszczenie powinny zapewniać dobrą izolację akustyczną i antywibracyjną.”

Pytanie nr 41:

Proszę wyjaśnić znaczenie „niewłączony”, skoro ma brać udział w przełączaniu źródeł zasilania w trybie automatycznym „na jasno”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Agregat awaryjny nie bierze udziału w wytwarzaniu energii uzupełniającej agregaty podstawowe. Zgodnie z przepisami należy zapewnić awaryjne źródło zasilania.

Pytanie nr 42:

Proszę użyć technicznego wymiaru „dobrą izolację akustyczną i antywibracyjną”; określenia dobra jest subiektywne.

Odpowiedź Zamawiającego:

Wymóg dotyczy zgodności z wymaganiami Klasy zgodnie z notacją COMF V.

„Uwaga: Na etapie projektowania należy przewidzieć w rejonie siłowni dodatkowe pomieszczenie o wymiarach kontenera 20 TEU, z możliwością wyposażenia w przyszłości w system wentylacji oraz możliwość zainstalowania w przyszłości zestawów baterii umożliwiających alternatywne zasilanie awaryjnego napędu statku.”

Pytanie nr 43:

Proszę wyjaśnić funkcję baterii zakładanych do zainstalowania w późniejszym okresie oraz kwestie „zasilania awaryjnego napędu statku”, ale również oczekiwane wyposażenie pomieszczenia na etapie dostawy statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga rozwiązań zaproponowanych przez Wykonawcę, zgodnie OT. W przyszłości statek ma mieć możliwość przebudowy na statek o dodatkowym awaryjnym napędzie elektrycznym. Ma być zapewniona kubatura-puste pomieszczenie w rejonie maszynowni, z możliwością doprowadzenia systemów wentylacji i przekazu energii elektrycznej w przyszłości.

„HYDRAULIKA SIŁOWA”

Pytanie nr 44:

Czy możliwe jest zastosowanie odrębnych układów hydraulicznych w ramach autonomiczności urządzeń o napędzie hydraulicznym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Urządzenia zainstalowane trwale na statku będą zasilane z centralnego układu hydraulicznego z uwzględnieniem wymagań Klasy.

*„ZESPOŁY PRĄDOTWÓRCZE
Obroty max. 1500”*

Pytanie nr 45:

Czy Zamawiający dopuszcza prędkość obrotową 1800 RPM jako standard dla tego typu jednostek?

Odpowiedź Zamawiającego:

Standardem Zamawiającego są obroty 1500. Zamawiający dopuści obroty 1800 jako opcję.

„Rozruch: sprężonym powietrzem dla każdego z silników, dodatkowo rozruch elektryczny dla jednego silnika.”

Pytanie nr 46:

Proszę wyjaśnić, czy chodzi i możliwość rozruch jednego dedykowanego zespołu z baterii czy każdy ma mieć możliwość rozruchu z jednej baterii.

Odpowiedź Zamawiającego:

Ma być zapewniony dodatkowo rozruch jednego agregatu za pomocą rozrusznika elektrycznego.

„Jeden (1) awaryjny, portowy zespół prądotwórczy chłodzony powietrzem:

Moc wynikająca z zapotrzebowania, zgodnie z wymaganiami Klasy i Państwa Flagi, nie mniej niż 200 kW

Obroty max. 1500”

Pytanie nr 47:

Czy Zamawiający dopuszcza prędkość obrotową 1800 RPM jako standard dla tego typu jednostek?

Odpowiedź Zamawiającego:

Standardem Zamawiającego są obroty 1500. Zamawiający dopuści obroty 1800 jako opcję.

„Rozruch hydrauliczny lub pneumatyczny oraz manualny z wykorzystaniem baterii akumulatorów.”

Pytanie nr 48:

Czy nie nastąpiła tu zamiana i powyższe zdanie winno brzmieć „Rozruch z wykorzystaniem baterii akumulatorów, oraz manualny hydrauliczny lub pneumatyczny?

Odpowiedź Zamawiającego:

Nie nastąpiła zamiana. Podstawowym rozruchem jest rozruch pneumatyczny, reszta jest uzupełniająca.

„Chłodzony płynem chłodniczym.”

Pytanie nr 49:

Standardem jest, że zespoły awaryjno-portowe są chłodzone powietrzem przy użyciu układu z radiatorem a wewnętrzny układ chłodzenia wykorzystuje płyny chłodnicze niezamarzające.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza standard określony w pytaniu.

„Agregat awaryjny z opcją portowego powinien zapewniać możliwość pracy takich urządzeń jak dźwig pokładowy czy sprężarka powietrza gospodarczego itp.”

Pytanie nr 50:

Proszę określić który dźwig mam być zasilany z sieci zasilania awaryjnego, a jeśli będzie potwierdzone wymaganie odnoszące się do wspólnego systemu hydraulicznego to moc agregatu awaryjnego znacząco wzrośnie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający odwołuje do zapisów z OT 06.3.5 i 7.

„POMPY I WYMIENNIKI CIEPŁA

Pompa pożarowa: Minimum dwie pompy o wydajności 3.600 m³/godz. napędzane silnikami elektrycznymi.”

Pytanie nr 51:

Proszę potwierdzić czy to te same pompy jak w punkcie 05.4.3.1.a a jeśli tak czy zamawiający dopuszcza napęd tychże pomp FiFi za pomocą PTO z odpowiednich silników napędowych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Pompy pożarowe mają mieć własne silniki elektryczne.

„Pompa do odładowania olejów:

Pompa do substancji olejowych o wydajności nominalnej minimum 250 m³/godz. Geometryczna wysokość podnoszenia – 25 m. Napęd i zasilanie hydrauliczne z centralnego układu hydraulicznego.”

Pytanie nr 52:

Czy Zamawiający ma na myśli rozładunek zbiorników?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający ma na myśli między innym rozładunek zbiorników własnych, ale także do odładowania zbiorników obcych statków.

„Pompa do odładowania substancji chemicznych innych niż olej:

Pompa wraz z kompletnym wyposażeniem do substancji chemicznych (wraz z armaturą), o wydajności 250 m³/godz. Geometryczna wysokość podnoszenia – 25 m. Napęd i zasilanie hydrauliczne z centralnego układu hydraulicznego.”

Pytanie nr 53:

Czy Zamawiający ma na myśli rozładunek zbiorników substancji chemicznych, czy wydajność tej pompy nie jest za duża przy zbiornikach o wielkości 150m³?

Odpowiedź Zamawiającego:

Wyższa wydajność jest wymagana ze względu na potencjalną możliwość wykorzystania tej pompy także do rozładowywania innych (ratowanych) jednostek, na których pojemność zbiorników może być znacząco większa.

„CHŁODNICE

11.4. Chłodnice wraz z urządzeniami bądź dostarczane, wykonane zgodnie ze standardem producenta.”

Pytanie nr 54:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ w następującej treści:

11.4. Chłodnice będą dostarczane wraz z urządzeniami bądź dostarczane lub wykonane zgodnie ze standardem, wymaganiami producenta urządzenia.

„11.5. Chłodnice płytowe do różnych systemów w miarę możliwości jednolitego typu (kompatybilne)”

Pytanie nr 55:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Jednolitość typu (kompatybilność) oznacza udogodnienia w zakresie serwisu i napraw.

„URZĄDZENIA DO SPAWANIA

Spawarka „migomat” do pracy w osłonie CO₂

Spawarka elektryczna

Spawarka TIG”

Pytanie nr 56:

Proszę o wyjaśnienie czy Zamawiający oczekuje wszystkich typów spawarek jak powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że wymagane są wszystkie wymienione typy spawarek

„WARSZTAT MASZYNOWY

W warsztacie maszynowym zamontowane zostaną:

Sprzęt ratownictwa technicznego”

Pytanie nr 57:

Proszę o wyjaśnienie czy sprzęt tutaj wymieniony jest innym zestawem aniżeli sprzęt ratownictwa technicznego wymieniony w punkcie 07.2.c.

Odpowiedź Zamawiającego:

Sprzęt jest ten sam tylko został dookreślony w punkcie 07.2.c.

„Zawory na zbiorniku paliwa zespołu prądotwórczego awaryjnego oraz kotła będą zamykane niezależnie za pomocą systemu hydraulicznego.”

Pytanie nr 58:

Proszę o wyjaśnienie jakiej instalacji hydraulicznej należy się spodziewać, standardowo dla zespołu awaryjnego jest to zrywanie ręczne mechaniczne, natomiast dla kotła instalacja paliwowa jest w zakresie zrywania zaworów siłowni.

Odpowiedź Zamawiającego:

Rozwiązanie ma być zgodne z wymaganiami Klasy i standardami rynkowymi. Zamawiający oczekuje propozycji Wykonawcy.

„Skrzynka zrywania zaworów będzie się znajdowała na pokładzie głównym - otwartym przy stacji musztrowania.”

Pytanie nr 59:

Proszę o zmianę zapisu na np. „wg przepisów klasyfikatora”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ wg następującej treści: Skrzynka zrywania zaworów będzie się znajdowała na pokładzie głównym - otwartym przy stacji musztrowania, chyba, że przepisy klasy stanowią inaczej.

„15.3. Zdalne sterowanie zaworów

Armatura usytuowana w trudno dostępnych miejscach sterowana zdalne mechaniczne lub pneumatyczne.

Zawory sterowane zdalnie będą miały sterowanie pneumatyczne. Wymagana jest graficzna wizualizacja systemów, balastowego, paliwowego, pożarowego, zenzy, wody słodkiej itp.”

Pytanie nr 60:

Czy z powyższej uwagi należy domniemywać ze wszystkie systemy powinny być zdalnie sterowane? Proszę o wyjaśnienie znaczenia itp.

Odpowiedź Zamawiającego:

Systemy w trudno dostępnych miejscach mają być zdalnie sterowane. „Itp.” Oznacza, że poza wymienionymi enumeratywnie chodzi o pozostałe systemy umożliwiające przyjazne i bezpieczne operowanie statkiem, m.in. hydrauliczny, sprężonego powietrza, antyprzechyłowy, załadowania zbiorników „recovery”.

*„1.2. Instalacja rurociągów wody chłodzącej słodkiej**1.2.1 Mechanizmy:*

Chłodnice płytowe centralnego systemu chłodzenia wodą słodką o mocy cieplnej, zgodnie z obliczeniami projektu technicznego, w ilości min. 2 szt.

Chłodnice płytowe chłodzenia urządzeń elektrycznych - ilość i parametry wg zaleceń producentów silników elektrycznych i konwerterów

Chłodnice silników i pędników azymutalnych zabudowane na urządzeniach wg. standardu producenta

Pompy obiegowe chłodzenia urządzeń elektrycznych

Zbiorniki wyrównawcze zgodnie z projektem technicznym

Silniki spalinowe zespołów prądotwórczych będą wyposażone w pompy obiegowe wody chłodzącej.

Temperatura wody będzie regulowana przy pomocy zaworów termostatycznych.

System będzie wykonany z czarnych rur stalowych (oczyszczone – malowane z zewnątrz).”

Pytanie nr 61:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego wyszczególnienia i zdefiniowanie „centralnego układu chłodzenia”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Centralny układ chłodzenia to układ, który zapewnia chłodzenie wszystkich urządzeń poza agregatami prądotwórczymi, które mają dedykowane box-coolery.

Pytanie nr 62:

Proszę o potwierdzenie możliwości wykorzystania pomp obiegowych agregatów dochłodzenia instalacji powiązanych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza możliwość do uzgodnienia na etapie PT, pod warunkiem zastosowania zaleceń producentów agregatów i pozostałych urządzeń.

„Zbiornik zwrotny paliwa- zgodnie z projektem.”

Pytanie nr 63:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego sformułowania „Zbiornik zwrotny paliwa”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zbiornik zwrotny paliwa oznacza zbiornik lub zbiorniki proponowane przez niektórych producenta agregatów do instalacji paliwowej. Do wykonania w zależności od wyboru finalnego dostawcy agregatów.

*„1.3.2. Zbiorniki paliwa:
Zbiornik rozchodowy kotła.”*

Pytanie nr 64:

Proszę o potwierdzenie ze Zamawiający chce mieć na statku dedykowany zbiornik jak wyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza wymaganie.

*„1.4.1. Mechanizmy i zbiorniki:
Jeden zbiornik regeneracyjny.”*

Pytanie nr 65:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania i funkcji „zbiornika regeneracyjnego”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zbiornik regeneracyjny oznacza zbiornik do współpracy z wirówką.

„Silniki spalinowe zespołów prądotwórczych będą w wykonaniu „z mokrą misą olejową”. Olej smarny z mis olejowych silników można będzie przetoczyć do zbiornika regeneracyjnego i oczyścić za pomocą wirówki.”

Pytanie nr 66:

Proponujemy dodać „, jeśli takie rozwiązanie zostanie zaakceptowane przez producenta i dostawcę silników”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ zgodnie z propozycją.

„SYSTEM OLEJU GRZEW CZEGO ZASILAJĄCEGO KOCIOŁ

W systemie przewidziana będzie pompa podająca olej grzewczy ze zbiornika spustowego do kotła oraz pompa obiegowa. Zbiornik spustowy oleju grzewczego usytuowany będzie w dnie podwójnym. System będzie wykonany z rur stalowych czarnych (oczyszczone, malowane z zewnątrz).”

Pytanie nr 67:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania, czy czynnikiem grzewczym ma być termo-olej, jakie są do tego przesłanki techniczne?

Odpowiedź Zamawiającego:

Czynnikiem ma być termo-olej. Zamawiający wymaga przedstawienia propozycji przez Wykonawcę. Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ zgodnie z treścią poniżej:
Zmiana tytułu na: „SYSTEM OLEJU GRZEWCZEGO” wykreślamy słowa „ZASILAJĄCEGO KOTŁA”.

„3. SYSTEM GASZENIA POŻARÓW ZEWNĘTRZNYCH

f. Gazowa instalacja gaśnicza, z czynnikiem gaśniczym stanowiącym zamiennik halonu tzw. „czysty środek gaśniczy (clean extinguishing agent)”

Pytanie nr 68:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania; do czego się odnosi w rozdziale o pożarach zewnętrznych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ poprzez usunięcie zapisu w pkt. f.

„g. Instalacja na mgłę wodną lub instalacja pianowa na pianę lekką.”

Pytanie nr 69:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania; do czego się odnosi w rozdziale o pożarach zewnętrznych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ poprzez usunięcie zapisu w pkt. g.

„3.3 SYTSEM KURTYNY WODNEJ

Materiały, rury stalowe ocynkowane/stal nierdzewna.”

Pytanie nr 70:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania; zdefiniowanie rodzaju materiału winno być jednoznaczne.

Odpowiedź Zamawiającego:

Okolice tryskaczy, najcieńsze przewody, miejsca narażone na korozję na pokładach otwartych oraz miejsca, w których wymiana będzie trudna, powinny być wykonane ze stali nierdzewnej, pozostałe elementy mogą być ze stali ocynkowanej.

„05.5. WENTYLACJA I KLIMATYZACJA

3. INSTALACJA NADCIŚNIENIOWA

Przewiduje się zainstalowanie oddzielnej instalacji systemu nadciśnienia dla cytadeli wytwarzającej nadciśnienie, zgodnie z wymaganiami Klasy.”

Pytanie nr 71:

Czy Zamawiający oczekuje niezależnej i dodatkowej instalacji systemu nadciśnienia czy w ramach instalacji filtrowentylacji sprzężonej z poprzednio opisanym systemem wentylacji i klimatyzacji?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający oczekuje niezależnej i dodatkowej instalacji systemu nadciśnienia, zgodnie z OT Punkt 05.5.3.



„05.6. INSTALACJE SANITARNE I CENTRALNEGO OGRZEWANIA

5.3. INSTALACJA CENTRALNEGO OGRZEWANIA

Woda dla systemu centralnego ogrzewania ogrzewana będzie w podgrzewaczu olejowym.”

Pytanie nr 72:

Czy zamawiający zamierza wykorzystać termo-olej do instalacji centralnego ogrzewania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak

„06. INSTALACJE ELEKTRYCZNE

06.2. SIECI STATKOWE

Na statku przewidziano sieci kablowe prądu przemiennego, trój i dwuprzewodowe 50Hz z izolowanym punktem zerowym (sieć typu IT), bez przewodu zerowego o następujących wartościach napięcia: 3x690V: Główny/pomocniczy napęd statku, ster strumieniowy.”

Pytanie nr 73:

Czy zamawiający definitywnie odrzucił możliwość wykorzystania sieci z generatorów o napięciu 690 V i 60 Hz do zasilania urządzeń na statku, zasilania jednostek obcych podczas akcji ratowniczych i wykorzystania standardów proponowanych w obecnym budownictwie okrętowym, dających znaczące oszczędności racji parametrów sieci 60 Hz?

Odpowiedź Zamawiającego:

Standardem zamawiającego jest częstotliwość 50 Hz. Zamawiający dopuści wyższe częstotliwości jako dodatkową opcję.

„06.3. ROZDZIAŁ ENERGII I URZĄDZENIA ROZDZIELCZE:

Na jednostce zostaną zainstalowane następujące źródła energii elektrycznej:

Dwa (2) główne transformatory o mocy określonej bilansem energetycznym, 690V/400V 50Hz każdy

Dwa (2) główne transformatory oświetleniowe 110kVA, 400V/230V 50 Hz każdy.”

Pytanie nr 74:

Czy zamawiający dopuszcza w ramach oszczędności miejsca oraz masy urządzeń instalowanych zastosowanie transformatorów z odczepami po stronie wtórnej w zależności od potrzeb zasilania potwierdzonych bilansem energetycznym?

Odpowiedź Zamawiającego:

Odpowiedź na pytanie znajduje się w pkt. 06.3.7.c. TAK. Jest to dopuszczalne zgodnie z treścią przywołanego punktu.

„3. AWARYJNY ZESPÓŁ PRĄDOTWÓRCZY

Przewiduje się pracę równoległą awaryjnego zespołu prądotwórczego z głównymi zespołami prądotwórczymi, ponadto będzie on skonfigurowany do pracy dedykowanej podczas postojów w portach.”

Pytanie nr 75:

Praca równoległa agregatów i zespołu awaryjno-portowego jest możliwa tylko w przypadku pracy w reżimie portowym wg Klasy, proszę potwierdzić właściwy reżim pracy (patrz również pytania do punktu 04.2.4 poprzednio).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z przepisami Klasy.

4. WARUNKI PRACY JEDNOSTKI – BILANS ENERGETYCZNY

*Bilans energetyczny zostanie wykonany dla warunków pracy określonych w profilu eksploatacyjnym, ze szczegółowym uwzględnieniem postoju w porcie (wykorzystanie agregatu/zasilanie z lądu):
W bilansie energetycznym należy uwzględnić ewentualne zastosowanie napędu bateryjnego w celu opuszczenia obszaru pracy w atmosferze niebezpiecznej – w odległości 1 mili morskiej w czasie 15-30 min."*

Pytanie nr 76:

Proszę o wyjaśnienie znaczenia powyższego zdania; do czego się odnosi „ewentualne zastosowanie napędu bateryjnego (co to oznacza) i kolejne wymagania operacyjne nigdzie nie postawione wcześniej? Statek wg SIWZ nie posiada baterii wykorzystywanych w układzie energetycznym czy to do zasilania czy też obniżenia kosztów czy jakichkolwiek innych celów oprócz pomieszczenia do przyszłościowej instalacji zasilania awaryjnego opisanego w punkcie 04.2.4. Uwaga."

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ w sposób, jak poniżej.

Zamawiający wykreśla 06.3.4.b, tj. zdanie „: W bilansie energetycznym należy uwzględnić ewentualne zastosowanie napędu bateryjnego w celu opuszczenia obszaru pracy w atmosferze niebezpiecznej – w odległości 1 mili morskiej w czasie 15-30 min."

„ZASILANIE Z ŁĄDU

Na pokładzie głównym na PB w odrębnym pomieszczeniu usytuowane będzie tablica podłączenia z lądu 3 x 400V, 50 Hz, 150/200 A, wraz z kablem długości 50 m., alternatywnie tablica 3 x 690V/400V, 50 Hz, 200 A z dedykowanym transformatorem i kablem."

Pytanie nr 77:

Proponujemy zmianę i zastosowanie sieci 60 Hz na statku z dostosowaniem wszystkich instalacji związanych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Rozwiązanie podstawowe oparte wyłącznie o wyższą częstotliwość 60 Hz dyskwalifikuje ofertę.

„06.4. SYSTEM OŚWIETLENIA

Oświetlenia awaryjnego 24V, zasilanie z rozdzielnic awaryjnej z agregatu awaryjnego."

Pytanie nr 78:

Wg normalnej praktyki stoczniowej i budowy statków zasilanie awaryjne winno być zasilane z tego samego napięcia co podstawowe, jeśli jest agregat awaryjny, zasilanie napięciem 24 V nastręczy więcej problemów i dodatkowego wyposażenia np. transformatory nie uwzględnione wcześniej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ w sposób dopuszczający zasilanie awaryjne o napięciu 230 V.

Oświetlenie pomieszczeń publicznych wyposażone w czujniki ruchu, oświetlenie sterówki z regulacją jasności, włącznie z ekranami i wskaźnikami.

Pytanie nr 79:

Proponujemy dodać uwagę po „czujniki ruchu, jeśli dopuszczone przez Klasę”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ w sposób proponowany w pytaniu.

„Dostawca zapewni ponadto przenośny system oświetleniowy, dla którego wymagania zostaną określone na podstawie obliczeń oświetlenia na późniejszym etapie projektu.”

Pytanie nr 80:

Niedopuszczalny jest zapis, wg którego nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzowuje: przenośne reflektory LED, akumulatorowe, bryzgoszczelne/wodoszczelne, przeciwybuchowe, odporne na wstrząsy w ilości minimum 10 szt.

„System łączności zewnętrznej jednostki winien umożliwiać przesyłanie zakodowanych danych do urzędów morskich i Zamawiającego.”

Pytanie nr 81:

Proszę określić rodzaj instalacji i kodowania; przy powyższym zapisie nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

System kodowania do zaproponowana przez Wykonawcę.

„06.6.3.1. Wymagania dla sieci statkowej

Pomieszczenie serwerowni

Szafy typu rack 19”, zorganizowane w dwóch hubach (system chłodzenia wodą i dedykowane UPS).”

Pytanie nr 82:

Czy zasadne jest użycie chłodzenia wodnego dla serwera, proszę określić moce serwerowni w celu dobrania właściwego układu chłodzenia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Chłodzenie wodne jest zasadne. Zamawiający uważa je za bardziej efektywne.

„Szczegółowe rozwiązania w odniesieniu do serwerowni, sieci, ilości i specyfikacji stacji operatorskich, urządzeń peryferyjnych zostanie określona na etapie projektu technicznego.”

Pytanie nr 83:

Przy powyższym zapisie nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Rozwiązanie do zaproponowania i wyceny prze Wykonawcę, spełniające wymagania funkcjonalne dla wszystkich systemów statkowych.

„06.7. URZĄDZENIA NAWIGACYJNE

1. Urządzenia elektro nawigacyjne

s. Oraz inne niewymienione, wymagane przez Klasę, Państwo Flagi lub wynikające z funkcji operacyjnych statku.”

Pytanie nr 84:

Przy powyższym zapisie nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Rozwiązania do zaproponowania przez Wykonawcę, z uwzględnieniem Klasy, Państwa Flagi a wynikające z funkcji operacyjnych statku, zgodnie z OT.

„06.8. DODATKOWE URZĄDZENIA RADIOWE

12) System kamer (TV przemysłowa) wspomagający precyzyjne manewrowanie statkiem i monitorowanie pokładów i określonych pomieszczeń statku, z możliwością przekazywania obrazu i dźwięku przez terminal satelitarny.”

Pytanie nr 85:

Przy powyższym zapisie nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Rozwiązania do zaproponowania przez Wykonawcę, z uwzględnieniem Klasy, Państwa Flagi a wynikające z funkcji operacyjnych statku, zgodnie z OT.

„21) Inne niewymienione, określone wymaganiami Klasy, Państwa Flagi oraz funkcjami operacyjnymi statku.”

Pytanie nr 86:

Przy powyższym zapisie nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Rozwiązania do zaproponowania przez Wykonawcę, z uwzględnieniem Klasy, Państwa Flagi a wynikające z funkcji operacyjnych statku, zgodnie z OT.

„06.9. PULPITY W STERÓWCE

10. System dynamicznego pozycjonowania

Przewidziane będą interfejsy dla następujących urządzeń:

System referencyjny DGPS hydroakustyczny (współpraca z ROV).”

Pytanie nr 87:

Proszę określić jaśniej jakiej współpracy z ROV oczekuje się od systemu DP przy powyższym zapisie nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Współpraca z ROV wynika z funkcjonalności statku w szczególności określonych w dziale 07 funkcji związanych z możliwością przeszukiwania dna morskiego.

„URZĄDZENIA SPECJALNE

07.1. SYSTEMY I WYPOSAŻENIE WSPARCIA AKCJI SAR

b. System radarowy

System niezależny od radarów nawigacyjnych) z możliwością wykrywania i śledzenia małych obiektów, współpracujący z systemem aktywnym IR.

Wymagania funkcjonalne:

Hydrografia – pomiary długości, częstotliwości, wysokości i kierunku fali, pomiary prędkości i kierunku prądów, mapy topografii dna morskiego do głębokości minimum 30 m.”

Pytanie nr 88:

Proponujemy dodanie sentencji „jeśli tylko jest to technicznie możliwe i będzie dostępne” jako generalna uwagę przy oczekiwaniach Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający posiada wiedzę, że jest to technicznie możliwe.

„07.2. SYSTEMY WSPARCIA I WYPOSAŻENIE DLA AKCJI RATOWANIA MIENIA a.”

Pytanie nr 89:

Przy powyższym zapisie nie można wycenić prac przy określonym budżecie i cenie statku ilości sprzętu winny być jednoznacznie opisane ilością i parametrami.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przedstawił specyfikację w OT.

„07.3. ZWALCZANIE ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ OLEJOWYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO

1.f. Systemy przeszukiwania dna morskiego akustyczne i elektromagnetyczne (sondy akustyczne, sonary, sondy wielowiązkowe) wraz z oprogramowaniem umożliwiającym wizualizację, zainstalowane na pokładzie statku oraz częściowo pojeździe pływającym.”

Pytanie nr 90:

Przy powyższym zapisie nie można wycenić wyposażenia i prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał pełnej specyfikacji sprzętu w Rozdziale 07.

„2. Systemy szybkiego holowania zapory

Realizacja zadania polega na przedstawieniu propozycji rozwiązań umożliwiających holowanie zapór przeciwolejewych z prędkością od 2,0 do 3,0 węzła, kilkakrotnie przekraczającą wartości nominalne (0,0 – 1,0 węzła) dla sposobu klasycznego. Wybór rozwiązania zostanie dokonany w oparciu o certyfikaty wydane przez uznane instytucje.”

Pytanie nr 91:

Przy powyższym zapisie nie można wycenić wyposażenia i prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający sugeruje zwrócenie się do producentów, którzy dysponują cenami.

„Urządzenia do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni wody

Statek powinien mieć dwa wymienione poniżej niezależne, systemy zbierania zanieczyszczeń 1. System zintegrowany ze statkiem

System oparty na mechanicznej metodzie zbierania zanieczyszczeń z powierzchni wody, zamontowany na obu burtach statku, w strefie pokładu roboczego. Działanie systemu polega na opuszczeniu i wysunięciu sztywnych ramion zbierających. Ramiona zbierające wyposażone są w pompy, a zanieczyszczenie transportowane jest do zbiorników.”

Pytanie nr 92:

Proszę o przytoczenie nazwy producenta lub zmianę opisu; zapór LAMOR nie są wyposażone w pompy; przy powyższym zapisie nie można wycenić wyposażenia i prac przy określonym budżecie i cenie statku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Sztywne ramiona zbierające wraz całym systemem zbierania produkowane są bądź dostarczane przez firmy holenderskie KOSEQ i MRD MARINESUPPORT. Zamawiający dopuszcza możliwość zainstalowania pomp na ramionach lub na statku.

„W odniesieniu do pomieszczeń pomocy medycznej

W rozdziale 03 Pomieszczenia statku w wykazie pomieszczeń ogólnego przeznaczenia Zamawiający wskazuje min. na następujące pomieszczenia:

- Przedsiónek – pomieszczenie dekontaminacji wstępnej
- Śluza I – pomieszczenie dekontaminacji
- Śluza II z suszarnią, WC i natryskiem

W rozdziale 03 Pomieszczenia statku w wykazie pomieszczeń części ratowniczej Zamawiający wskazuje min. na następujące pomieszczenia:

- recepcja uratowanych
- ambulatorium
- blok sanitarny
- izolatka
- kostnica

Natomiast w Rozdziale 07.7 Wyposażenie medyczne Zamawiający w punkcie 1 wskazuje elementy systemu udzielania pomocy medycznej:

- strefa ratownicza na pokładzie statku
- śluza I – wstępnej dekontaminacji
- śluza II – dekontaminacji, pełniąca funkcję recepcji poszkodowanych
- korytarz komunikacyjny
- ambulatorium
- izolatka
- miejsce na pokładzie przeznaczone do przekazywania poszkodowanych na pokład śmigłowca
- magazyn sprzętu.”

Pytanie nr 93:

W związku z rozbieżnościami w opisie pomieszczeń, prosimy o jednoznaczną listę pomieszczeń wraz z określeniem ich funkcji i ilości stanowisk dla obsługi poszkodowanych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający stoi na stanowisku, iż OT w sposób wystarczający przedstawia listę i opis pomieszczeń w zakresie umożliwiającym przygotowania oferty.

Z-ca DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych
Andrzej Trojanowski