

Nasz znak: NZ-6100/03/19-13KS

Gdynia, 27.08.2019

**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. 7

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 (*kursywą oznaczono fragmenty zapisów OT, których dotyczą pytania*).

a. „Prowadzenia działań ratowniczych w warunkach skażenia wody i atmosfery”

Pytanie nr 1:

Co jest rozumiane, jako skażenie wody i atmosfery, o jakich substancjach mówimy wg IMDG Code?

Odpowiedź Zamawiającego:

Na etapie projektowania projektant musi uzgodnić z Klasą listy substancji dopuszczonych bądź wyłączonych z Klasą. Zamawiający oczekuje parametrów nie mniejszych w tym zakresie niż statki chemical recovery eksploatowane na obszarze akwenu Morza Bałtyckiego. Wyjaśniając dalej, intencją Zamawiającego jest posiadanie zdolności wykrywania skażeń dla wszystkich klas IMDG Code oraz zdolność do prowadzenia działań z wyłączeniem Klasy 7 (materiały radioaktywne).

„Dotyczy Opis Ogólny Pkt 4.2. / 4.2 c”

Pytanie nr 2:

Statek przy zanurzeniu projektowym może nie być załadowany zgodnie z zapisem – być może potrzebne będzie balastowanie zbiorników, aby uzyskać odpowiednie zanurzenie. Proponowane jest usunięcie zapisu dotyczącego stanu załadowania (pozostawienie tego w gestii stoczni i projektanta).

Odpowiedź Zamawiającego:

W Opisie Technicznym przedstawione są oczekiwania minimalne Zamawiającego. W celu zabezpieczenia stateczności i bezpieczeństwa oczywiście zbiorniki balastowe należy napełnić w sposób wynikających z obliczeń i kwestia ta pozostaje do decyzji stoczni i projektantów.

„Dotyczy Wyposażenie Pokładowe Pkt 02.9 / 4 b”

Pytanie nr 3:

Jaka maksymalna siła reakcji lub średnica i długość odbijaczy STS?

Odpowiedź Zamawiającego:

Do zaproponowania przez Wykonawcę (Projektanta), zgodnie z przepisami Klasy, z uwzględnieniem funkcji statku, oraz zgodnie z OT i dobrą praktyką stoczniową.

„Gazoszczelność:”

Pytanie nr 4:

Prosimy, aby Zamawiający wyjaśnił intencje zapisów i określił precyzyjnie, jaki zakres pomieszczeń ma być objęty tzw. Cytadelą.

Wg zapisu 03. Pomieszczenia na Statku / 03.1 Wymagania Ogólne:

Pełna hermetyzacja siłowni (czy zwanej w opisie maszynowni) raczej nie wchodzi w rachubę ze względu na wydatek powietrza wymagany do pracy siłowni. Prosimy o wyjaśnienie lub potwierdzenie, że chodzi tylko o posterunki i stacje dowodzenia takiej jak ECR czy SWBD room, a nie całą siłownię wraz z pomieszczeniem pędników azymutalnych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zakres Cytadeli został określony w pkt. 03.1.a na str. 30 OT. Zamawiający wymaga pełnej hermetyzacji siłowni.

„Dotyczy Pomieszczenia Na Statku Pkt 03.3 / 2.21”

Pytanie nr 5:

Dla jednostek pracujących nie zaleca się szerokości łóżek większej niż 800 mm ze względu na dyskomfort podczas pracy na fali. Proponujemy stosowanie łóżek o szerokości 800 mm dla wszystkich członków załogi.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiając pozostaje przy zapisach określonych w OT.

„Dotyczy 04. Siłownia Statku 04.2/7 „CENTRALNA JEDNOSTKA DO ZASILANIA ODBIORÓW”

Pytanie nr 6:

Czego dotyczy ten ustęp? Czy mówimy tu o głównych zespołach prądotwórczych? Czy chodzi o ogólne zapisy dotyczące Siłowni układu Diesel-Electric?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy dotyczą siłowni układu diesel-elektrycznego.

„Dotyczy 05 Systemy i rurociągi 05.3/ 1.2.1.a”

Pytanie nr 7:

Jaka jest intencja i stosowanie chłodziw płytowych centralnego systemu skoro chłodzenie ma być oparte o box coolery (niezależne dla agregatów oraz do systemów pomocniczych)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Centralny układ chłodzenia to układ, który zapewnia chłodzenie wszystkich urządzeń poza agregatami prądotwórczymi, które mają dedykowane box-coolery. Zastosowanie chłodnic płytowych zostało opisane w OT.

„Dotyczy 05 Systemy i rurociągi 05.3/ 1.3 System Paliwa”

Pytanie nr 8:

Skoro stosujemy paliwo lekkie czy zamawiający może rozważyć zastosowanie dokładniejszych filtrów (np. CJC) zamiast stosowania wirówek paliwa?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga wirówek paliwa.

„Dotyczy 05 Systemy i rurociągi 05.3/ 1.4 System Oleju Smarnego”

Pytanie nr 9:

Przy nowoczesnej konstrukcji silników agregatowych nie powinno stosować się regeneracji oleju smarnego, typowym rozwiązaniem jest wymiana oleju, – co za tym zastosowania zbiorników oleju zapasowego i zużytego wraz z pompkami transferowymi umożliwiającymi wymianę tego oleju. Czy Zamawiający zgodzi się na rozwiązanie bez użycia systemu wirówek oleju?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie będzie wymagał wirówek oleju w przypadku, gdy wymagania producentów agregatów nie dopuszczają takich rozwiązań.

„Dotyczy 05 Systemy i rurociągi 05.3/ 3”

Pytanie nr 10:

Zgodnie z poprzednimi ustępami dotyczącymi Kotła opalanego paliwem używanym również do zasilania agregatów głównych, jaka jest intencja tego zapisu?

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”

„Instalacje gaśnicze:”

Pytanie nr 11:

Dlaczego dla stacji bunkrowania miałyby być zastosowana stała instalacja proszkowa? Nie ma takich wymagań, co do stacji na paliwo konwencjonalne. Czy Zamawiający może odstąpić od tego wymagania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Dodatkowy wymóg Zamawiającego wynika ze specyfiki statku i odmiennego, różnorodnego stosowania stacji, niepolegającego wyłącznie na przyjmowaniu paliwa.

Pytanie nr 12:

Pompy pożarowe – jaka była intencja zapisu – czy mówimy tu o motopompie?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z OT. Pompy mają mieć niezależny napęd elektryczny.

Pytanie nr 13:

Rozdzielnica Główna – zamawiający narzuca architekturę okrętu wymagając położenia rozdzielnic na pokładzie głównym. Prosimy o zmianę zapisu na taki, który nie ogranicza rozplanowania przestrzennego jednostki – pozwalając położenie rozdzielnic w miejscu najbardziej korzystnym ze względów funkcjonalnych a dopuszczanych przez klasę.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ poprzez usunięcie zapisu w pkt. 06.10.a.

Pytanie nr 14:

Panel Tow Con to nazwa własna dla systemu RRM – należy to zmienić na panel obsługi windy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona korekty zapisów w Załączniku nr 1 do SIWZ poprzez usunięcie wyrażenia „Tow Con” i pozostawienie wyrażenia „panelu obsługi windy”.

„Zdalne sterowanie zaworami:”

Pytanie nr 15:

Należy usunąć ITP – oraz poprawić na zęza. – Wszelkie systemy sterowane powinny być wymienione w sposób definitywny.

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, anty-przechyłowy, załadowania zbiorników „recovery”.

Pytanie nr 16:

Zapisy tego punktu są niejasne – system PMS służy do zarządzania energią elektryczną (elektrownią) i jej odbiorami, natomiast zastosowanie tego systemu do zarządzania energią ciepłą jest raczej niestosowanym rozwiązaniem. W całym dokumencie opisu technicznego natomiast skrót PMS jest użyty wiele razy w różnych znaczeniach, co budzi konfuzję.

Odpowiedź Zamawiającego:

W tym przypadku chodzi o zarządzanie energią ciepłą odpadową, czyli ciepłem powstałym w wyniku pracy urządzeń. Zamawiający użył sformułowania w OT „pożądane”, co nie oznacza „konieczne”. PMS jakkolwiek użyty w dwóch znaczeniach został dla każdego z tych znaczeń wyraźnie określony i nie powinien budzić wątpliwości. Zamawiający nie będzie stwarzał przeszkód, jeśli w opisie technicznym przygotowanym przez wykonawcę pojawią się różne zapisy.

„Zwalczanie zagrożeń Chemicznych innych niż olej:”

Pytanie nr 17:

Punkt jest bardzo pojemny – nie ma na chwilę obecną możliwości zaprojektowania odpowiednich rozwiązań nie definiując rodzaju HNS oraz dokładnej definicji systemów zwalczania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający odwołuje do szczegółowych zapisów OT w cz. 7. Zwalczanie zanieczyszczeń chemicznych innych niż olej nie wymaga dodatkowego wyposażenia poza wymienionym w Opisie Technicznym.

Pytanie nr 18:

Zamawiający w odpowiedzi na pytania zadeklarował, że wyjaśni notację klasy – tj. kwestię możliwości uzyskania notacji Chemical Recovery Vessel wg DNV-GL. Jest to jeden z kluczowych elementów stąd zapytanie, kiedy można spodziewać się korekty notacji klasy (z naszych informacji uzyskanych od DNV-GL – taka klasa nie jest dostępna).

Odpowiedź Zamawiającego:

00.2 Punkt 1 a – Klasa statku

Zamawiający otrzymał odpowiedź od DNV GL, na podstawie której dokona zmiany zapisu w Opisie technicznym statku – załącznik nr 1 do SIWZ, w Rozdziale OO.2. Zasady i przepisy, w pkt. 1. Klasa statku, ppkt. c. Oznaczenie Klasy. Nowy zapis oznaczenia klasy przedstawiony jest poniżej:

a. Oznaczenie Klasy

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

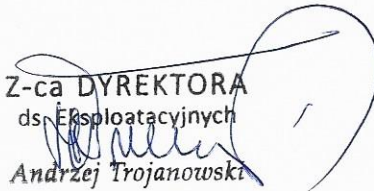
*PRM

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. a lub równoważnego oznaczenia klasy.

Z-ca DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych

Andrzej Trojanowski