

Nasz znak: NZ-6100/03/19-11KS

Gdynia, 08.08.2019

**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. 5

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.

Pytanie nr 1:

W załączniku nr 1 do SIWZ, rozdział 7, str. 13 & 14, nie przywołano żadnych konkretnych wymogów odnoszących się do zakresu szkoleń a jedynie instrukcje dotyczące późniejszych uzgodnień przedmiotowego zakresu z Zamawiającym, co nie pozwala jednoznacznie określić zakresu budżetu projektu dedykowanego do tej części projektu szczególnie jeśli Zamawiający powołuje się na stwierdzenie „...w miarę możliwości i wymaganych potrzeb. ..”, „...zapewnić w pełni satysfakcjonujące przeszkolenie personelu ...”, jak również, odwołanie się do szkolenia po dostawie statku nasuwa podejrzenia o akceptacje terminu dostawy.

Proponujemy określić budżet szkoleń do wykorzystania przez Zamawiającego, np. możliwe jest określenie wielkości % całości projektu; takie rozwiązanie spowoduje możliwość dostosowania szkoleń i metod ich przeprowadzania wg potrzeb i oczekiwań Zamawiającego jeśli tylko będzie to możliwe w ramach założonego budżetu.

Odpowiedź Zamawiającego:

"(...) satysfakcjonujące przeszkolenie personelu ..." to takie, które zapewni, że każda osoba przeszkolona będzie umiała obsługiwać przypisane mu urządzenie zamontowane na statku, na co uzyska stosowny certyfikat. Powyższe ma na celu sprawne i pełne korzystanie z wszystkich funkcji statku przez załogę. Zamawiający w żaden sposób nie może określić zakresu szkoleń ani budżetu, gdyż zależą one od zamówionych urządzeń, a te leżą w gestii Wykonawcy oraz od kosztów wewnętrznych i struktury Wykonawcy, tj. np. czy będzie korzystał z zasobów własnych, itp. Zamawiający wskazuje również, iż część szkoleń może zostać przeprowadzona po dostawie statku i nie wpłynie to na odbiory.

Pytanie nr 2:

W odniesieniu do narzuconego warunku dotyczącego elektrycznego napędu pomp pożarowych gaszenia obiektów obcych; proszę rozważyć czy inny napęd tej wielkości pomp nie będzie bardziej uzasadniony, np. napęd za pośrednictwem PTO.

Jednocześnie niezbędne się wydaje wyjaśnienia dalszej części tego akapitu w odniesieniu do ilości i wydajności działek (5-7K oraz średniej wydajności) oraz rozróżnienia pokładu pelengowego i dachu sterówki.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy OT. Zamawiający zostawia dowolność w doborze wydajności działek, zaznaczając jednak, iż muszą być w ilości nie mniejszej niż: dwie sztuki o dużej wydajności, zainstalowane na najwyższym pokładzie (pokład ponad dachem sterówki) i dwie o średniej wydajności, zainstalowane na dachu sterówki, pod warunkiem spełnienia wymogu nie mniejszego niż przewidziany klasą FIF12. Szczegółowe rozwiązanie w zakresie rozmieszczenia i wydajności pozostaje przedmiotem projektu technicznego Wykonawcy.

Pokład pelengowy Zamawiający rozumie jako najwyższy pokład ponad pokład sterówki.

Pytanie nr 3:

Z narzuconych kryteriów wynika, że Wykonawca nie jest w stanie spełnić postawionych wymagań w przypadku zaoferowania jednoosobowego przystąpienia do przetargu, ponieważ nie ma takiego wykonawcy, który posiada w swoich zasobach pracowniczych biura projektowego spełniającego postawione zadania/warunki. Obecna sytuacja rynkowa, doprowadziła do sytuacji że stocznie nie posiadają własnych zasobów tak więc nie mogą się wykazać takim doświadczeniem jeśli nie wejdą w strukturę konsorcjalną z „projektantem”, a takie wymaganie powoduje inne uwarunkowania przetargowe, których Wykonawca nie chce lub nie może wypełnić jako konsorcjant. Idąc dalej, zapisane wymagania uniemożliwiają zatrudnienie „projektanta” jako podwykonawcy. Tym sposobem Zamawiający eliminuje wszystkie Polskie Stocznie lub narzuca konieczność współpracy na zasadzie konsorcjum. Proponujemy uznanie „doświadczenia projektowego” w sytuacji gdy projekt wykonuje podwykonawca (będący lub nie członkiem tego samego holdingu, grupy kapitałowej czy też struktury właścicielskiej), a służby stoczniowe odbierają i weryfikują tę dokumentację na zgodność z zapisami Specyfikacji, ale również, a może przede wszystkim standardem stoczniowym i dobrą praktyką okrętową. Wobec tego Wykonawca posiada doświadczenie związane z projektem statku i zagadnieniami projektowymi, a jednocześnie standardami stoczniowymi i technologią realizacji projektu nie mniejsze niż dobrany „projektant”. W przypadku, gdy system Zarządzania Jakością i jego działanie, potwierdzone przez certyfikacje instytucji do tego powołanych, co ma miejsce w grupie firm, z których jedna jest potencjalnym Wykonawcą, a ich ścisła współpraca jest opisana Systemem Zarządzania Jakości w procesie projektowania i budowy statków, i takim systemem i certyfikatami legitymuje się Wykonawca, czy będzie potrzebne inne wypełnianie oczekiwań Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza w SIWZ "doświadczenie projektowe" w sytuacji, gdy projekt wykonuje podwykonawca. W takiej bowiem sytuacji dla Armatora stroną zawsze pozostaje Wykonawca, a nie jego podwykonawca, i to właśnie Wykonawca oferuje Armatorowi kompleksową usługę w postaci

zaprojektowanego i wybudowanego statku. Tym samym Zamawiający uznaje „doświadczenie projektowe” w sytuacji, gdy projekt wykonuje podwykonawca a służby stoczniove taki projekt odbierają i weryfikują go.

Pytanie nr 4:

Nadzór projektu w ramach „projektowania” nie może być postawiony jako warunek konieczny, jako że Wykonawca ma prawo do wyboru nadzorującego i nie musi to być autor projektu technicznego (autorzy tego rodzaju dokumentacji nie prowadzi bezpośredniego nadzoru, jedynie autorski a jeśli to na oddzielne zamówienia) ani też autora projektu roboczego. Stocznie odchodzą od takiej praktyki jakiej oczekuje Zamawiający z racji kosztów, ale również braku zasobów po stronie „projektowej”. Nadzór konstrukcyjny Wykonawcy zostanie zapewniony w zakresie potrzeb Wykonawcy w oparciu o zatwierdzony projekt. Jeśli Zamawiający chce zapewnić dla swoich potrzeb nadzór projektowy, przewidziany przez wykonawcę projektu technicznego czy roboczego, poza własnym „Inżynierem Kontraktu”, to winien to określić w warunkach.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje swoje stanowisko opisane w SIWZ i załącznikach do SIWZ. Zamawiający podkreśla, że ma prawo wymagać, aby projektant nadzorujący budowę przedmiotowego statku miał doświadczenie w prowadzeniu tego rodzaju nadzorów. Budżet przeznaczony na wybudowanie przedmiotowej jednostki, zdaniem Zamawiającego, w pełni pozwala na zatrudnienie Głównego Projektanta o najwyższych kwalifikacjach i z doświadczeniem. Zamawiający podkreśla, że kwestia projektowania i budowy tego samego statku są procesami nierozdzielnie z sobą związanymi. Traktowanie ich jako rozłączne, może doprowadzić do licznych rozbieżności w wykonaniu tego, co zaprojektowane. Zamawiający wskazuje jednocześnie, że doświadczenie w nadzorze nie musi oznaczać doświadczenia jako Generalny Projektant.

Z-ca DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych
Andrzej Trojanowski