



www.umgdy.gov.pl

# URZĄD MORSKI W GDYNI



Gdynia, dnia 21.04.2017 r.

Poz. rejestru: ZP-AC-3800-9/17

## WYJAŚNIENIA TREŚCI SIWZ / ZMIANA TREŚCI SIWZ

**Dotyczy:** Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego: **Zaprojektowanie, budowa i dostawa specjalistycznej jednostki hydrograficznej wraz z wyposażeniem w postaci nowego systemu gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych dla Urzędu Morskiego w Gdyni**

W związku z otrzymaniem w dniach: 11-18.04.2017 r. prośby Wykonawcy o wyjaśnienie treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, Zamawiający działając w trybie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015, poz. 2164 ze zm.), przedstawia treść przesłanych zapytań wraz z wyjaśnieniami:

### **Pytanie nr 2**

Prosimy o potwierdzenie jak niżej:

Przyjmujemy, że przekładnia ma być hydrauliczna, tzn. hydrokinetyczna ze zmiennym wypełnieniem. Proszę zwrócić uwagę, że sprawność takiej przekładni jest niska.

### **Odpowiedź**

**W punkcie 6.1 Specyfikacji jednostki (Załącznik nr 1 do SIWZ) Zamawiający podał ogólne założenia, do których należy się zastosować.**

**Zamawiający nie narzuca szczegółowych rozwiązań dotyczących zespołu napędowego, będą one uzgadniane z Wykonawcą na etapie projektowania.**

### **Pytanie nr 3**

Dlaczego w specyfikacji pkt. 6.1 jest określenie przekładni jako „redukcyjno-nawrotna”.

Jeśli stosujemy śruby napędowe o zmiennym skoku (CPP) to uważamy, że nawrotność jest zbędna.

Prosimy potwierdzić.

### **Odpowiedź**

**Zamawiający potwierdza, że wymaga zdublowanego systemu nawrotności, co zostało opisane w pkt.6.1 specyfikacji jednostki (Załącznik nr 1 do SIWZ).**

### **Pytanie nr 4**

Wnosimy o zmianę Projektu Umowy w zakresie treści punktu 7 lit. b § 12. (Prawa własności dotyczące dokumentów i autorskie prawa majątkowe), przez wykreślenie z treści punktu 7 lit. B, tegoż paragrafu następującego fragmentu, „**w tym prawo do wybudowania innych jednostek w oparciu o Dokumentację oraz prawo do udostępnienia Dokumentacji w celu wybudowania innych jednostek przez jednostki organizacyjne Skarbu Państwa**”, tj. pozostawienia treści punktu 7, lit b, paragrafu 12 Projektu Umowy w treści zgodnej z tą, która został przekazany potencjalnym

Wykonawcom jako załącznik nr 4 do SIWZ w unieważnionym postępowaniu ZP-AC-3800-43/16 ogłoszonym w dniu 16.11.2016.

Pragniemy zwrócić Państwa uwagę na konsekwencje wprowadzonych przez Państwa zmian w treści punktu 7 lit. b, § 12. (Prawa własności dotyczące dokumentów i autorskie prawa majątkowe) w zakresie zupełnie nie przystającym do standardów przyjętych dla umów stosowanych zwyczajowo w światowym przemyśle stoczniowym. Dokumentacja projektowa a w szczególności dokumentacja wykonawcza (zatwierdzona przez towarzystwo klasyfikacyjne) umożliwiająca budowę jednostki wytworzona przez każdą z działających na świecie stoczni jest jej wyłączną własnością, zawierającą zastrzeżone przez dany zakład rozwiązania, techniczne, konstrukcyjne jak i technologiczne. Stocznia jako autor projektu, pozostaje wyłącznym właścicielem praw intelektualnych, bierze również pełną odpowiedzialność prawną za wykonany projekt techniczny oraz gwarantuje techniczne i eksploatacyjne rezultaty wybudowanych na podstawie tego projektu jednostek.

Znane są nam sytuację w których poza projektowaniem i budową kilku jednostek danego typu doszło do przekazania stronie trzeciej praw autorskich umożliwiających kontynuację budowy tych statków, jednakowoż w tych konkretnych sytuacjach zawarto umowy licencyjne na podstawie których stocznia, której myśl techniczna jest wykorzystywana przy budowie przez stronę trzecią kolejnych statków otrzymuje stosowne wynagrodzenie.

Zaproponowana przez Państw zmiana nie może się również ostać w proponowanej formie również z uwagi na fakt, iż według obecnego stanu prawnego, jednostkami Skarbu Państwa są zakłady działające komercyjnie takie jak: Morska Stocznia Remontowa Gryfia, Stocznia Remontowa Nauta, Stocznia Crist S.A. Przekazanie w tej sytuacji ww. stoczniom praw do budowy jednostek zaprojektowanych przez nasze biuro konstrukcyjne i budowanych seryjnie przez naszą stocznię w ramach budżetu, którym dysponujecie Państwo na budowę specjalistycznej jednostki hydrograficznej jest wręcz nierealne.

Konsekwencją braku zmiany treści punktu 7, lit b, paragrafu 12 Projektu Umowy będą albo bardzo wysokie ceny ofertowe w których każdy z wykonawców stosownie wycenił tzw. prace R &D albo brak ofert z uwagi na niemożliwe do zaakceptowania warunki przetargu o których powyżej.

Zwartywszy na powyższe oraz na fakt, iż w pierwotnie ogłoszonym przetargu jedyna złożona oferta była wyższa od budżetu, którym dysponował Zamawiający o ponad 13%, oferty, które wpłyną w obecnie toczącym się postępowaniu znacząco będą się różniły w zakresie cenowym od Państwa możliwości. Taki stan rzeczy z całą pewnością spowoduje kolejne unieważnienie postępowania i znacząco wpłynie wydłużenie terminu w którym przyszły Wykonawca przekaże niezbędną Urzędowy Morskiemu jednostkę.

Mając na uwadze powyższą argumentację raz jeszcze prosimy o pozostawienie treści punktu 7, lit b, paragrafu 12 Projektu Umowy w takim zakresie, jak ten który obowiązywał dla postępowania ogłoszonego w dniu 16.11.2016, znak sprawy ZP-AC-3800-43/16.

#### **Odpowiedź**

**Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisu § 12 ust. 7 lit. b projektu umowy - zmiana treści SIWZ poniżej.**

#### **Pytanie nr 5**

Uprzejmie proszę o wyjaśnienie –Opis Techniczny strona 54 punkt 4

Czy zamawiający dopuszcza inną niż wielowirnikowic konfigurację systemu bezałogowego statku powietrznego, zapewniającą większe bezpieczeństwo operacji startu i lądowania z/na ograniczonej pionowo i poziomo przestrzeni jaką jest pokład statku, a jednocześnie zapewniającą daleko lepsze parametry realizacji misji szczególnie w kontekście bezpieczeństwa stosowania w warunkach morskich?

Czy różnica pomiędzy promieniem działania (5 km) oraz lotami prostoliniowymi (35 km) oznacza, że system ma wykonywać lot prostoliniowy bez łączności radiowej?

Jaką głębokość od powierzchni (z uwzględnieniem przejrzystości) Zamawiający uznaje za wystarczającą dla wymogu wykrywania i identyfikacji przeszkody podwodnej za pomocą głowicy bezzałogowego statku powietrznego

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie wyraża zgody na inną konfigurację niż wielowirnikowiec.

Zamawiający wyjaśnia, iż określenie „loty prostoliniowe do 35 km” oznacza zasięg do 35 km, czyli zdolność przebycia dystansu 35 km w ramach jednego lotu. Spełnienie tego parametru może być wykazane poprzez funkcję prędkości i długotrwałości lotu przy danej konfiguracji. Czyli w przypadku długości lotu 60 minut prędkość liniowa powinna być nie mniejsza niż 35 km na godzinę. Parametr dotyczący zasięgu lotów w promieniu co najmniej 5 km oznacza ciągłość łączności z urządzeniem w trakcie lotu z możliwością sterowania nim ze stacji dowodzenia w tym zasięgu, uwzględniając brak przesłon i przeszkód terenowych na linii anten.

Zamawiający przewiduje wykrywanie i identyfikację przeszkód podwodnych w obszarze płytkich wód przybrzeżnych przy założeniu dobrej przezroczystości wody, za pomocą kamery światła dziennego. Urządzenie musi zapewniać możliwość skierowania obiektywu kamery prostopadle w dół.

Ponadto Zamawiający uzupełnił opis dotyczący bezzałogowego statku powietrznego (str. 54 Specyfikacji Jednostki) - zmiana treści SIWZ poniżej.

#### **Pytanie nr 6**

Wnosimy o zmianę Projektu Umowy w zakresie treści § 8. Zasady postępowania w razie opóźnienia. Kary umowne, przez uzupełnienie ww. paragrafu tj. dodanie punktu 7 pozostającego w zgodzie z treścią punktu 7 załącznik nr 4 do SIWZ w unieważnionym postępowaniu ZP-AC-3800-43/16 ogłoszonym w dniu 16.11.2016., który brzmiał „Zamawiający nie naliczy kar umownych, o których mowa w ust. 2 pkt. a) niniejszego paragrafu Umowy, a kary już naliczone anuluje, jeśli Wykonawca dotrzyma terminu wykonania i dostawy Statku.”

Uważamy, iż ww. uzupełnienie jest przykładem równego traktowania stron Umowy i powinno ponownie zaistnieć w jej treści.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę zapisów umowy.

#### **Pytanie nr 7**

Prosimy o wyjaśnienie treści § 8. Zasady postępowania w razie opóźnienia. Kary umowne, umieszczonej w pkt. 8.4, a w szczególności prosimy o wyjaśnienie związku pomiędzy słowami „odszkodowanie” i „kara umowna”. Zgodnie z przyjętymi standardami, zwrot „odszkodowanie” jest powszechnie używany w terminologii ubezpieczeniowej i w tym zakresie każde odszkodowanie wynikające z przedmiotu Umowy winno być zaspokajane z polisy ubezpieczeniowej Wykonawcy, która jest wymagana SIWZ. Nie widzimy zatem związku pomiędzy wysokością odszkodowania a wysokością naliczonych kar umownych. W naszej ocenie poniesiona szkoda, jak ona by nie była winna być dochodzona z polisy ubezpieczeniowej Wykonawcy. Zważywszy na powyższe prosimy o wyjaśnienie treści pkt. 8.4 paragrafu 8.

#### **Odpowiedź**

Pojęcie: „odszkodowanie” należy rozumieć zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego, w myśl przepisów art. 14 i art. 139 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

#### **Pytanie nr 8**

W związku z powszechnie przyjętą praktyką, w kontraktach zawieranych pomiędzy armatorami a stoczniami budującymi jednostki, zastosowanie ma forma zaliczki, która umożliwia stoczni mobilizację zasobów, zamawianie materiałów, komponentów i urządzeń niezbędnych dla rozpoczęcia cyklu budowy jednostek. Zwracamy się z prośbą o zmianę projektu umowy a w szczególności treści § 4. Wynagrodzenie Wykonawcy, teŹe Umowy przez wprowadzenie zmian, które umożliwią Wykonawcy ubieganie się o zaliczkę, przy odpowiednim jej zabezpieczeniu. Dobrym przykładem takiego rozwiązania jest toczące się obecnie postępowanie ogłoszone przez Urząd Morski w Szczecinie dla budowy dwóch jednostek wielozadaniowych dla którego to postępowania projekt umowy daje możliwość ubiegania się o zaliczkę.

**Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę zapisów umowy.**

#### **Pytanie nr 9**

Mając na uwadze powyższe pytania oraz zbliżające się dni wolne od pracy (Święta Wielkanocne i tzw. majówkę) zwracamy się z uprzejmą prośbą o wydłużenie terminu składania ofert o 2 tygodnie tj. do dnia 18.05.2017. Czas który uzyskamy, pozwoli nam na wyjaśnienie z potencjalnymi dostawcami kwestii technicznych związanych z wymaganiami dotyczącymi systemów gromadzeni i obróbki danych hydrograficznych, które są niezwykle istotne dla prawidłowej i efektywnej eksploatacji przyszłej jednostki pomiarowej.

#### **Odpowiedź**

**Zamawiający nie wyraża zgody na przedłużenie terminu składania i otwarcia ofert.**

#### **Pytanie nr 10**

Prosiłbym o wyjaśnienie dotyczące ogłoszenia nr 2017/S 061-113635. W treści ogłoszenia w sekcji II w pkt II.1.5) mowa jest o budżecie w wysokości 68 516 714.48 PLN, po czym dalej w pkt II.2.6) budżet aktualnie udzielanej części zamówienia określony jest na poziomie 26 400 000.00 PLN. Jeśli aktualnie udzielana część zamówienia jest taka jak opisana w pkt II.2.4), to czym różni się ona od całości zamówienia? Czy chodzi o „wyposażenie w postaci nowego systemu gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych”, które nie zostało wymienione w pkt II.2.4)? Jeśli tak, to dlaczego rzeczony wyposażenie jest uwzględnione w specyfikacji jednostki, będącej załącznikiem nr 1 do SIWZ?

#### **Odpowiedź**

Zgodnie z art. 32 ust. 4 ustawy „jeżeli zamawiający dopuszcza możliwość składania ofert częściowych albo udziela zamówienia w częściach, z których każda stanowi przedmiot odrębnego postępowania, wartością zamówienia jest łączna wartość poszczególnych części zamówienia.

Przedmiotowe zamówienie jest zamówieniem udzielanym w częściach, z których każda część stanowi przedmiot odrębnego postępowania w ramach Projektu: „Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni”. Łączna wartość zamówienia (wszystkich części) została podana w Sekcji II w pkt II.1.5) ogłoszenia nr 2017/S 061-113635, natomiast wartość podana w Sekcji II.2.6) jest szacunkową wartością bieżącej części (dotyczy jednostki dwukadłubowej).

### **ZMIANA TREŚCI SIWZ**

Jednocześnie Zamawiający działając w trybie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29.01.2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 z późn. zm.) zmienia treść Specyfikacji Istotnych warunków zamówienia (SIWZ) w następujący sposób:

- 1) Dotychczasowy zapis § 12 ust. 7 lit. b projektu umowy (Załącznik nr 4 do SIWZ) otrzymuje następujące brzmienie:

**„korzystania z utworu przez Zamawiającego bez ograniczeń,”**

- 2) **na stronie 54 Specyfikacji Jednostki (OPZ) ppkt 4 - Bezzałogowy statek powietrzny pionowego startu i lądowania** otrzymuje następujące brzmienie:

Bezzałogowy statek powietrzny pionowego startu i lądowania - 1 komplet o parametrach:

- konstrukcja wykonana z kompozytów szklano-węglowych,
  - możliwość wykonywania lotów po zaplanowanej trasie, w pełnej autonomii,
  - wyposażenie w głowicę 360° stabilizowaną w trzech osiach z dokładnością do 0,1°, posiadającą kamerę termowizyjną i światła dziennego,
  - napęd – osiem lub więcej niezależnych silników z możliwością kontynuowania lotu z dwoma niesprawnymi silnikami),
  - szyfrowany system transmisji danych,
- Należy zapewnić szkolenie w certyfikowanym na obszarze Polski ośrodku szkolenia operatorów BSP dla 6 osób.

*Komplet powinien składać się z następujących elementów:*

- Bezzałogowy Statek Powietrzny,
- stacja dowodzenia (sterowania),
- zespół antenowy zapewniający odpowiedni zasięg komunikacji (minimum 5 km w linii prostej bez przeszkód terenowych),
- skrzynia transportowa dla całego systemu,
- głowica światła dziennego z zoomem min. 10 x,
- głowica termowizyjna/dzienna, wyposażony w kamerę do rejestrowania obrazów (w celu m.in.: wykrywania i identyfikacji przeszkód podwodnych na akwenach trudno dostępnych lub o bardzo małej głębokości, kontrolnego sprawdzenia lokalizacji znaków nawigacyjnych oraz oceny ich stanu fizycznego lub uszkodzeń w wyniku kolizji),
- dwa komplety akumulatorów,
- zapasowy zestaw śmigieł,
- zestaw kluczy obsługowych.

Dane techniczne :

- masa startowa 7 ÷ 25 kg (w zależności od konfiguracji wyposażenia)
- udźwig do 15 kg
- warunki pracy – temp. Od -10 do +40 stopni Celsjusza, sterowność lotu przy wietrze do 15 m/s,
- promień działania 5 km
- loty prostoliniowe do 35 km
- długość lotu minimum 45 min (niezależnie od warunków pogodowych w ramach zastosowanej konfiguracji wyposażenia dostarczonego przez wykonawcę)
- pułap lotu minimum 1000 m

Ponadto Bezzałogowy Statek Powietrzny powinien być wyposażony w system oprogramowania zapewniający następujące funkcje:

- programowanie trasy przelotu, automatyczny powrót,
- bezpieczny powrót do bazy w przypadku utraty łączności ze stacją dowodzenia,

- system automatycznego startu i lądowania,
- system automatycznego lądowania w przypadku awarii,
- system kontroli zasilania i automatycznego powrotu do bazy w przypadku ryzyka wyczerpania się baterii.

Stacja dowodzenia powinna być wyposażona, oprócz manipulatorów, w dotykowy ekran, za pomocą którego możliwe jest programowanie pracy systemu. Oprogramowanie powinno umożliwiać intuicyjną obsługę. Ekran powinien mieć możliwość zmiany ustawień (światło i kontrast) celem dostosowania do różnych warunków oświetlenia.

DYREKTOR  
URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI  
*kpt. ż.w. Wiesław Piotrowski*



Otrzymują:

1. Wykonawcy - strona internetowa Urzędu Morskiego Gdynia
2. a/a