

Gdynia dnia: 2022-01-28

Pismo: CRZP/9/2022/AZP

WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ_1

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie Tryb podstawowy bez negocjacji - art. 275 pkt. 1 ustawy Pzp na **"Modernizacja systemu pozycjonowania statków DP1 zamontowanego na jednostce r/v IMOR - powtórne"** – znak sprawy **CRZP/9/2022/AZP**.

Zamawiający, **Uniwersytet Morski w Gdyni**, działając na podstawie art. 284 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2021r. poz. 1129), udostępnia poniżej treść zapytań do Specyfikacji Warunków Zamówienia (zwanej dalej "SWZ") wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 1

Podpunkt „3.5.1 Napęd” w tabeli „System zasilania i generatory mocy (Power system)” jest informacja, że statek posiada 3 generatory prądotwórcze.

Natomiast na szkicu w podpunkcie „3.5.2. System elektroenergetyczny statku” są pokazane tylko 2 generatory.

Prosimy zamawiającego o dokładną informację/układu elektroenergetycznego statku r/v IMOR z uwzględnieniem 3 generatorów, aby Wykonawca mógł wykonać odpowiednią dokumentację techniczną.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

System DP czyta obciążenie wszystkich 3 generatorów, natomiast pędniki i thrusterzy zasilane są tylko z dwóch zgodnie ze schematem. Zamawiający nie wymaga pełnej dokumentacji technicznej dla klasyfikatora na etapie składania oferty, jedynie zestawienia oferowanego sprzętu, co umożliwi weryfikację zgodności z określonymi parametrami.. Obecne wyjaśnienia powinny być wystarczające do przedstawienia oferty.

Pytanie nr 2

Punkt „3.6” Systemy referencyjne dla systemu DP1.

W tabeli „ Systemy i urządzenia nawigacyjne (navigation systems and services) jest wymieniony DGPS-SAAB R5 Supreme oraz DGPS Simrad P 3007.

Prosimy Zamawiającego o dokładną informację na temat zainstalowanych systemów pozycjonowania statku r/v IMOR:

- *Jaka jest dokładnie wersja DGPS,*
- *Jakie anteny są podłączone do w/w odbiorników.*

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

1. SIMRAD P3007 z anteną MX521B GPS/DGPS (zdjęcie załączone), poprawki z DGPS (różnicowe) oraz z SBUSa, pozycja GPS i GLONASS;

2. SAAB R5 SUPREME Navigation System MkII (7000 118-386 A1), poprawki z DGPS oraz SBUSa. Antena MGL 5 DGNSS. Pozycja GPS i GLONASS;

Pytanie nr 3

Zgodnie z rezolucją MSC.1 /Circ.1580., punkt 3.4.3.Position Reference Systems statek DP1 powinien posiadać co najmniej 2 niezależne systemy pozycjonowania statkiem podłączone do DP oraz dodatkowy odbiornik GPS używany do tradycyjnej nawigacji. R/ V IMOR posiada 2 odbiorniki DGPS(Saab i Simrad), które wchodzi w skład systemu DP, jednak dodatkowo powinien posiadać jeszcze jeden

Prosimy o informację czy statek r/v „Imor” posiada dodatkowy odbiornik GPS służący wyłącznie do nawigacji?

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Statek posiada jeszcze dwa urządzenia GPS

1. AIS FURUNO FA-170 - z GPS
2. DGPS FURUNO GP-170

Pytanie nr 4

W OPZ punkt „2.1. Uwagi i zalecenia do przeprowadzonej inwentaryzacji” podpunkt „11. Wg ustaleń serwisu, system DP nie obsługuje drugiego systemu DGPS. Nie jest to wymagane, jednak znacząco ułatwia wystąpienie awarii. „

Zgodnie z rezolucją MSC.1/Circ.1580 oraz przepisów PRS statek z systemem DP1 powinien posiadać co najmniej 2 niezależne systemy pozycjonowania, jednocześnie dostępne do systemu DP.

3.4.3 Position reference systems

1. Position reference systems should be selected with due consideration to operational requirements, both with regard to restrictions caused by the manner of deployment and expected performance in working situations.
2. For equipment class 1, at least two independent position reference systems should be installed and simultaneously available to the DP control system during operation.

Prosimy o wskazanie przepisów lub rezolucji na podstawie których firma inwentaryzująca statek r/v „Imor” stwierdziła, że nie jest wymagana obsługa drugiego DGPS-u przez system DP, albo decyzje do których zapisów ma się stosować Wykonawca.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

System IMOR zgodnie z wytycznymi PRS podlega następującym przepisom.

Systemy pozycjonowania dynamicznego zainstalowane na statkach i jednostkach zbudowanych w dniu 1 lipca 1994 r. i po tej dacie, ale przed 9 czerwca 2017 r., powinny spełniać zalecenia podane w Cykularzu IMO MSC./Circ.645 – Guidelines for Vessels with Dynamic Positioning Systems (Wytyczne dla statków posiadających system pozycjonowania dynamicznego), zalecane jest jednak aby wymagania rozdziału 3 Wymagania eksploatacyjne tej Publikacji stosowane były odpowiednio do wszystkich nowych oraz istniejących statków i jednostek.

Niemniej niezależnie od przepisów Zamawiający oczekuje, aby po modernizacji system DP obsługiwał dwa urządzenia referencyjne DGPS i spełniał w tym zakresie wymagania obecnie obowiązującej rezolucji.

Pytanie nr 5

W OPZ punkt „4”, podpunkt „e”: „Wykonawca zobowiązany jest wykonać zamówienie zgodne z założeniami OPZ w terminie maksymalnie 4 tygodni od podstawienie przez zamawiającego jednostki r/v IMOR do portu Dalmor w Gdyni”

Natomiast w SWZ punkt „6. Termin Wykonania Zamówienia” jest informacja „Zamówienie musi zostać zrealizowane w terminie: do 5 tygodni od daty udostępnienia statku...”

Prosimy Zamawiającego o wskazanie, który czas realizacji jest obowiązujący dla wykonawcy.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Maksymalny termin realizacji to 5 tygodni od daty udostępnienia statku. Termin ten został wskazany w SWZ, ogłoszeniu, a także kryteria oceny ofert uwzględniają 5 tygodniowy termin, tj. maksymalnie 35 dni.

Pytanie nr 6

W OPZ punkt „3.6 Systemy referencyjne dla systemu DP1.

Tabela „C. Systemy referencyjne obecnie zainstalowane na statku.”

5. Gyrocompass - Digital GYRO ANSHÜTZ STANDARD 20 and STANDARD 22

Żyrokompas Anshutz Standard 20 jest już starym żyrokompasem, który nie jest już wspierany przez producenta a części zamienne są praktycznie niedostępne.

Dodatkowo, zgodnie z wymogami PRS dla statków z DP1 wymagany jest tylko 1 żyrokompas.

Mając powyższe na uwadze prosimy Zamawiającego o decyzję czy mimo to żyrokompas STD 20 ma zostać podłączony do systemu DP, czy też w ramach niemniejszego przetargu powinien zostać wymieniony na nowy, tak aby spełnić wymaganie podłączenia dwóch żyrokompasów do systemu DP.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

W ramach niniejszego postępowania zgodnie z zapisem w SWZ Wykonawca nie jest zobowiązany do wymiany urządzeń referencyjnych, tj. żyrokompasy a powinien wykorzystać obecnie zainstalowane urządzenia.

Pytanie nr 7

OPZ punkt „3.4.Konfiguracja Nowego systemu”, podpunkty „A” , „B” oraz „C”.

W całej wymienionej konfiguracji nowego systemu nie występuje awaryjne źródło zasilania(UPS) systemu DP, a zgodnie z rezolucją MSC.1/Circ.1580, punkt 3.4.1, podpunkt „8” jak również przepisy PRS stanowią, że statek DP1 musi posiadać co najmniej 1 źródło niezależnego zasilania (UPS).

Mając powyższe na uwadze prosimy Zamawiającego o doprecyzowanie OPZ punkt 3.4 w zakresie UPS.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

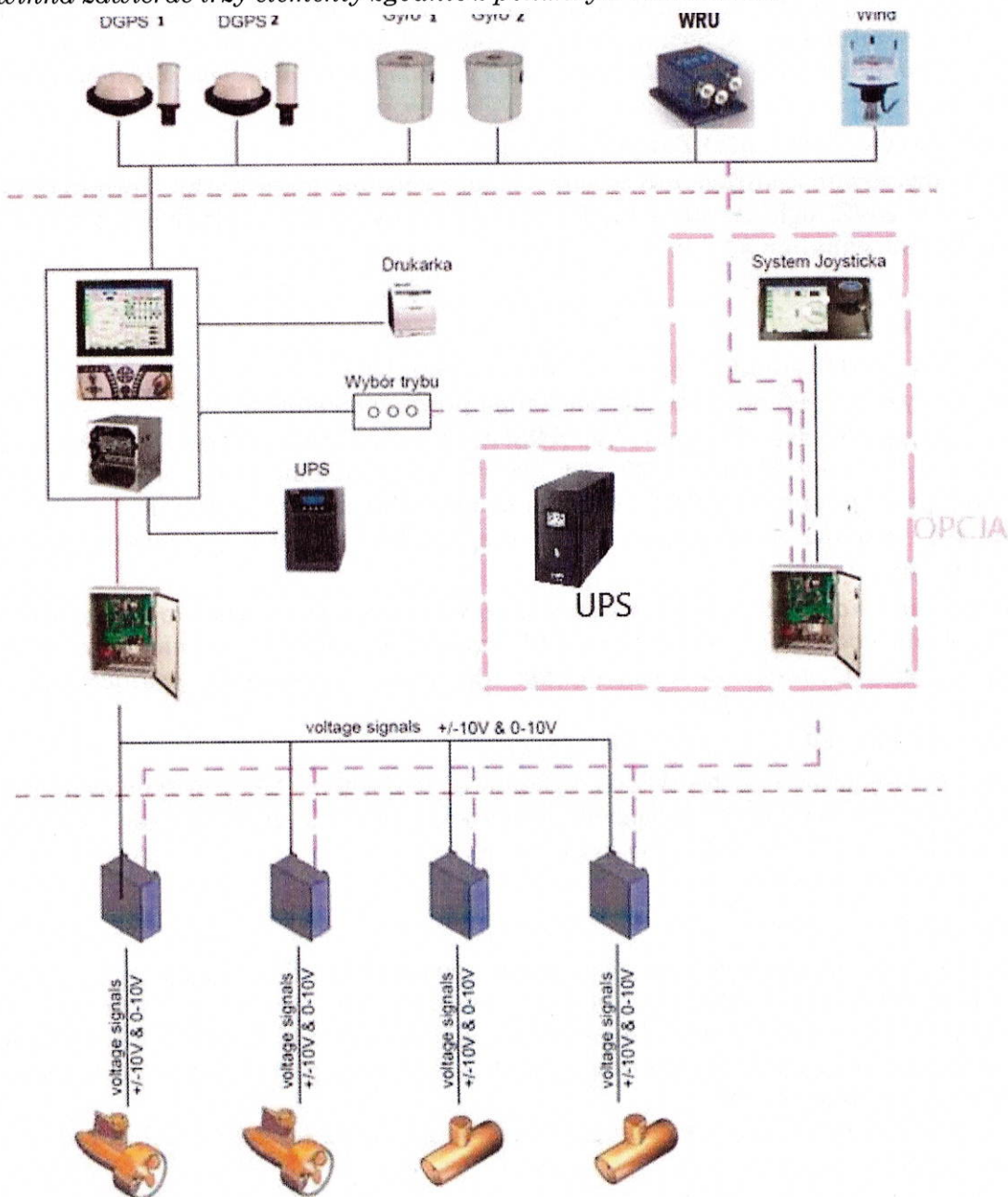
System musimy posiadać źródło niezależnego zasilania UPS zgodnie z „Schemat dla systemu DP1 na statku r/v IMOR po wykonaniu modernizacji”

Pytanie nr 8

W OPZ punkt „3.7. Możliwości rozwojowe instalacji opcjonalnych systemów dla zmodernizowanego systemu” , podpunkty „A” , „B” oraz „C”.

W całej wymienionej opcjonalnej konfiguracji nowego systemu nie ma informacji odnośnie źródła zasilania niezależnego joysticka, które zgodnie z rezolucją MSC.1/Circ.1580 punkt 3.7 powinno być niezależne od zasilania systemu sterowania DP.

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, czy opcja w zakresie niezależnego joysticka powinna zawierać trzy elementy zgodnie z poniższym schematem?



Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Tak, opcja powinna zawierać 3 elementy zgodnie z powyższym schematem.

Pytanie nr 9

Opis przedmiotu zamówienia powołuje się na wykonaną inwentaryzację która ma być przedstawiona w załączniku nr 1 do OPZ.

Prosimy o udostępnienie załącznika nr 1 do OPZ.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Zamawiający udostępnia załącznik nr 1 do OPZ.

Pytanie nr 10

OPZ zawiera jednocześnie rekomendacje wynikające z inwentaryzacji i wymogi dla nowego systemu. Jednak nie pokrywają się one w pełni.

Prosimy o informacje które wymogi są wiążące dla wykonawcy składającego ofertę.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Wiążące są wymogi Zamawiającego.

Pytanie nr 11

Zgodnie z rekomendacją „Po przedstawieniu różnych opcji ustalono że ze względów ekonomiczno-czasowych dostępności jednostki, która realizuje wiele projektów naukowo – biznesowych wybrano opcję modernizacji już zainstalowanego systemu.”

Jednak w innym miejscu pojawia się zapis

„OPIS SYSTEMU

Wykonawca w ramach zamówienia musi zastąpić obecnie zamontowany system na nowy.”

Ponieważ zgodnie z inwentaryzacją sugeruje się obecny system jest nienaprawialny, dodatkowo nie jest wspierany przez producenta i żadna jego modernizacja nie jest możliwa prosimy o jasną deklarację, czy Zamawiający zaakceptuje całkowitą wymianę systemu DP na nowy?

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Jeżeli jako modernizację wykonawca przedstawi opcję zawierającą więcej niż minimum wymagane w OPZ – wykonawca ma takie prawo. Jednym z kryteriów wyboru jest cena. Jeżeli cena i pozostałe kryteria będą najkorzystniejsze dla zamawiającego zostanie wybrana jego propozycja.

Pytanie nr 12

W punkcie OPZ

Uwagi i zalecenia do przeprowadzonej inwentaryzacji

Podczas inwentaryzacji zauważono rozbieżności między dokumentacją techniczną firmy Alstom oraz stanem faktyczny zastanym na statku.

Główne różnice to:

3 W dokumentacji nie uwzględniono również komunikacji z komputerem geodezyjnym, mimo że pobierane dane są używane podczas działania systemu.

Czy Zamawiający oczekuje podłączenia komputera geodezyjnego zgodnie ze stanem obecnym? Mamy wątpliwość ponieważ nie jest to uwzględnione na schemacie określającym jak ma wyglądać system po modernizacji.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

W ramach obecnego schematu komputer geodezyjny przesyła dane z czujnika VRU. W ramach nowego schematu dane powinny być wysyłane bezpośrednio z pominięciem komputera geodezyjnego.

VRU - Applanix POSMV

Pytanie nr 13

W OPZ Rekomendacje po przeprowadzonej inwentaryzacji : a. 2.2.7- umożliwić rozbudowę systemu o dodatkowe funkcje.

Prosimy o informację jaka to ma być funkcja?

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

W ramach inwentaryzacji ustalone zostały ograniczenia obecnego systemu, które poprzez modernizację mają być usunięte. Co najmniej drukarka do zapisu danych i alarmów, bezpośrednie podłączenie czujnika VRU. Obecnie zainstalowany komputer DP nie daje możliwości miękkiego restartu, który jest rekomendowany do czyszczenia pamięci z ewentualnych błędów. Nowy komputer rozwiąże ten problem.

Dodatkowo chcielibyśmy mieć możliwości rozwojowe dla programowania nowych dodatkowych funkcji min:

Low Speed Track
High Speed Track
ROV Tracking
Relaxed DP
Auto Pilot Mode
Speed Control
Standalone DP Logger
Online Capability plot & Motion Prediction
Gangway Monitoring
GPS Viewer
External force Compensation
Draught Compensation
Wire Line Monitoring
Windmill planning tool
Dredging Pilot Mode
Dynamic Tracking (DT) Dredge Mode
Dynamic Tracking Sail Dredge Mode
Pinpoint Dredge
Rainbow

Pytanie nr 14

Zgodnie z punktem 3 Wymagania dla wykonania Modernizacji systemu DP1 na jednostce r/v IMOR

Nowo zainstalowane oprogramowanie powinno posiadać akredytację przez PRS lub inne towarzystwo zrzeszone w IACS - Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (International Association of Classification Societies) . Klasyfikator musi wyrazić zgodę dla zainstalowanych urządzeń / modyfikacji.

Kiedy i w jaki sposób klasyfikator powinien wyrazić zgodę na zainstalowanie danego urządzenia? Jak Zamawiający planuje rozwiązać tę kwestię? Czy oznacza to, że po złożeniu ofert i wyborze oferty nastąpi dodatkowa ocena w tym zakresie? Czy też nastąpi to w toku tego przetargu? Jeśli tak na jakich zasadach i jakie warunki muszą być spełnione aby klasyfikator zgodził się na zastosowanie danego rozwiązania.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Wykonawca w momencie składania oferty musi przedstawić oprogramowanie, które spełnia wymagania /posiada akredytację jednego z towarzystw klasyfikacyjnych zrzeszonych w ramach IACS .

Pytanie nr 15

W OPZ 1. Ogólne wymagania

Wszystkie osoby biorące udział w próbach morskich w czasie uruchomienia, kalibracji i odbiorów systemu muszą posiadać min. Dokument ITR

Prosimy o wyjaśnienie co oznacza zapis min. Jakich jeszcze dokumentów lub certyfikatów oczekuje Zamawiający?

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Zamawiający wymaga aby przedstawiciele wykonawcy biorący udział w próbach morskich systemu DP posiadali co najmniej certyfikat Indywidualnych Technik Morskich.

Pytanie nr 16

W punkcie 3 OPZ **Konfiguracja nowego systemu** występuje zapis, że stacja operatorska ma się składać m in. z komputera panelowego 17”.

i. Główne element dla systemu DP1 na statku IMOR dostarczone w ramach modernizacji:

A. Sterownik DP: - komputer x1

- 8-portowy switch ethernetowy x1

B. Stacja operatorska: - **komputer panelowy 17” x1**

- brzęczyk alarmowy x1

- DP trackball x1

- joystick 3-osiowy x1

- pokrętło wyboru kierunku x1

Ponieważ wydaje się to być rozwiązanie jednego konkretnego producenta prosimy o uogólnienie tego zapisu aby umożliwić ofertowanie większej ilości rozwiązań.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dopuszczalna jest stacja operatorska składająca się m. in. z komputera panelowego co najmniej 17”.

Pytanie nr 17

W OPZ „3.7”, podpunkt „A” określono wymiary ”13” oraz że ma być dotykowy przy przenośnej konsoli z niezależnym joystickiem.

Ponieważ wydaje się to być rozwiązanie jednego konkretnego producenta prosimy o uogólnienie tego zapisu, aby umożliwić ofertowanie większej ilości rozwiązań.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dopuszcza rozwiązanie mające co najmniej 13”.

Pytanie nr 18

Ze względu na panującą pandemię, duży wzrost zachorowań na COVID 19 oraz wprowadzane kolejne zalecenia i ograniczenia z tym związane, czy Zamawiający przewiduje zastosowanie procedury COVID-19?

Zauważamy duże ryzyko opóźnienia wykonania prac wynikające z niezwykle krótkiego czasu realizacji i ewentualnego zakażenia wśród załogi czy też serwisantów. Prosimy o zastosowanie zapisów mających na celu zabezpieczenie wykonawcy na wypadek zaistnienia sytuacji kiedy prace nie będą mogły być prowadzone. Na chwilę obecną umowa nie przewiduje przesunięcia terminu realizacji umowy, nawet jeśli to po stronie Zamawiającego wystąpi opóźnienie spowodowane COVID-19. Tym samym całą odpowiedzialność i kary, nawet za sprawy na które Wykonawca nie ma wpływu, takie jak np. obostrzenia administracyjne, spoczywa na Wykonawcy.

Stanowisko (wyjaśnienie) Zamawiającego:

Zamawiający posiada wytyczne dotyczące realizacji projektów w czasach zwiększonych problemów epidemiologicznych związanych z COVID19, tj.

- Załogi jednostek wchodząc na zmianę są testowane metoda PCPR
- Codzienne pomiary temperatury ciała wszystkich przebywających na statku
- Testy antygenowe dla osób wchodzących na statek. Przy stałych serwisach są to badania na koszt armatora lub wykonawcy raz na 3 dni. Testy przed samym wejściem na statek.
- Praca w maseczkach.
- Środki do dezynfekcji dłoni.

Zgodnie z § 10 ust. 1 umowy w przypadku innych zmian i restrykcji wprowadzonych przez władzę zastosowanie będą miały odgórne wyższe akty, tj. ustawy czy też rozporządzenia.

Kierownik Zamawiającego lub osoba
upoważniona

Zespół
ds. Zamówień Publicznych

Specjalista
Anna Osiecka