

WYROK
z dnia 26 listopada 2020 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Agata Mikołajczyk
Protokolant: Klaudia Kwadrans

po rozpoznaniu w Warszawie na rozprawie w dniu **23 listopada 2020 r.** odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 2 listopada 2020 r. przez odwołującego: wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia (Konsorcjum) - **Pro Air Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z Gdyni** (Lider Konsorcjum) oraz (Członkowie Konsorcjum) **Tes Yacht Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z Gdyni, K. G. prowadząca działalność gospodarczą pod firmą Przedsiębiorstwo Inter-G K. G. z Ustki M. D. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą PPHU „System-Mast” z Nieborowa** (ul. Chwaszczyńska 172, 61-571 Gdynia) w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego: **Gmina Pruszcz Gdański** (ul. Zakątek 1, 83-000 Juszkowo), przy udziale wykonawcy: **Yachtsport spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z Mysłowic** (ul. Mickiewicza 59, 41-400 Mysłowice), zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego,

orzeka:

1. Oddala odwołanie;
 2. Kosztami postępowania obciąża odwołującego: wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia (Konsorcjum) - **Pro Air Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z Gdyni** (Lider Konsorcjum) oraz (Członkowie Konsorcjum) **Tes Yacht Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z Gdyni, K. G. prowadząca działalność gospodarczą pod firmą PPHU „System-Mast” z Nieborowa** (ul. Chwaszczyńska 172, 61-571 Gdynia) i:
 - 2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **15.000 zł 00 gr** (słownie: piętnaście tysięcy złotych, zero groszy) uiszczoną przez odwołującego tytułem wpisu od odwołania;
 - 2.2. zasądza od odwołującego na rzecz zamawiającego: **Gmina Pruszcz Gdański** (ul. Zakątek 1, 83-000 Juszkowo) kwotę **3.550 zł 00 gr** (słownie: trzy tysiące pięćset pięćdziesiąt złotych zero groszy) tytułem wynagrodzenia pełnomocnika.
- Stosownie do art. 198a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.) na niniejszy wyrok – w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego **w Gdańsku**.

Uzasadnienie

Odwołanie zostało wniesione przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia (Konsorcjum): ProAir Sp. z o.o., Tes Yacht Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Inter-G K. G., PPHU „System – Miast” z Gdyni (Odwołujący) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.), [ustawa Pzp lub Pzp lub Ustawa PZP] przez Zamawiającego: Gmina Pruszcz Gdański z Juszkowa. Gmina Pruszcz Gdański na podstawie art. 16 ust. 1 ustawy Pzp, jest Zamawiającym upoważnionym do przeprowadzenia postępowania oraz do udzielenia zamówienia w imieniu własnym i na rzecz 21 Gmin (zamawiających) wymienionych w rozdziale I.4 SIWZ: *Zamawiający: Gmina Pruszcz Gdański, Gmina Puck, Miasto Malbork, Gmina Cedry Wielkie, Gmina Miasta Gdańska, Gmina Kosakowo, Gmina Miasta Sopotu, Gmina Miejska Łeba, Gmina Władysławowo, Gmina Konarzyny, Gmina Stężyca, Gmina Kartuzy, Gmina Żukowo, Gmina Kępice, Gmina Sierakowice, Gmina Miasto Ustka, Gmina Kobylnica, Gmina Czarna Dąbrówka, Gmina Karsin, Gmina Czersk, Gmina Rzeczynica, Gmina Czarne, Gmina Kościerzyna, w imieniu których działa Gmina Pruszcz Gdański*. Przedmiotem zamówienia jak wskazano w rozdziale I.1. SIWZ jest: (...) dostawa nowych, identycznych 93 szt. łodzi żaglowych wraz z wyposażeniem służących powszechnemu nauczaniu żeglarstwa, podnoszeniu kwalifikacji żeglarskich, udziałowi w regatach oraz rekreacji dzieci i młodzieży zwanych dalej „łodziami” („Dostawa łodzi”). Wartość tego zamówienia przekracza kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 PZP. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 8 lipca 2020 r. pod numerem referencyjnym 2020/S 130-318681. Zamawiający opublikował na dedykowanej platformie zakupowej specyfikację istotnych warunków zamówienia (SIWZ) wraz z wymienionymi w jej treści załącznikami. Podnoszone w odwołaniu zarzuty dotyczą czynności Zamawiającego: (1) wyboru w postępowaniu oferty Yachtsport spółki z o.o. z Mysłowic (wykonawca Yachtsport); (2) zaniechania wykluczenia wykonawcy Yachtsport w sytuacji gdy Wykonawca ten podlegał wykluczeniu jako niespełniający warunku udziału w postępowaniu. Wskazanym czynnościom Odwołujący zarzucił naruszenie przepisów ustawy Pzp:

art. 24 ust. 1 pkt 12 PZP w związku z rozdziałem 4 ust. 1 pkt 1 SIWZ - zaniechanie wykluczenia wykonawcy Yachtsport, który nie wykazał spełnienia warunków udziału w postępowaniu, nie potwierdził spełnienia warunków udziału w zakresie wykonania należycie wszystkich dostaw - brak dowodu w postaci referencji i jednocześnie nieudowodnienie uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze na podstawie której Wykonawca nie był w stanie uzyskać dokumentów wystawionych przez podmiot na rzecz którego dostawy były wykonywane;

art. 24 ust. 1 pkt 12 PZP w związku z rozdziałem 4 ust. 2 pkt 2 SIWZ polegającego na nie spełnieniu warunków udziału w postępowaniu - nieprzedłożenie wymaganej pełnej dokumentacji ujętej w rozdziale 4 ust. 2 pkt 2 ppkt. k) SIWZ w postaci planu urządzenia mieczowego;

art. 89 ust. 1 pkt 2 PZP - zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy Yachtsport, której treść nie odpowiada treści SIWZ w zakresie poszczególnych parametrów przedmiotu zamówienia określonych. Wskazał na załącznik nr 6 do SIWZ i następujące pozycje:

⁹unkt I Założenia konstrukcyjne:

3.1.1. poz. 4: Wymaganiem Zamawiającego było zastosowanie w konstrukcji kadłuba laminatu poliestrowo- szklanego, tymczasem w dokumentacji projektowej wskazano, że wstawki wzmacniające będą wykonane ze sklejk,

3.1.2. poz. 5: „Maszt i bom muszą być wykonane z profili ze stopów aluminiowych anodyzowanych” - tymczasem w opisie i na rysunkach brak potwierdzenia zastosowania profilu na maszt i bom ze stopów aluminiowych anodyzowanych,

3.1.3. poz. 6: „Takielunek stały, okucia i drobny osprzęt musi być wykonany z materiałów odpornych na korozję w wodzie morskiej”, tymczasem w opisie i na rysunkach nie podano rodzaju stali i sposobu zabezpieczenia przed korozją w wodzie morskiej,

3.1.4.poz. 9: „Miecz musi być wykonany jako pletwa obrotowa z możliwością blokowania podczas żeglugi”, tymczasem w opisie i na załączonych rysunkach nie przedstawiono sposobu blokowania pletwy mieczowej. Brak dokumentacji konstrukcyjnej,

3.1.5.poz. 11: „Łódź musi być zaprojektowana i zbudowana tak, aby wytrzymywała warunki eksploatacji pod względem stateczności, pływerności oraz innych obowiązujących wymagań dla kategorii projektowej C”, tymczasem w dokumentacji wskazano, iż oferowany jacht został zaprojektowany jako jednostka turystyczna spełniająca kryteria kategorii projektowej D lub C.

3.1.6.poz. 15: „Konstrukcyjne wzmocnienie pawęży do zamontowania uchwytu (pantografu) silnika zaburtowego o mocy do 4 KM (2,92 kW)”, tymczasem treść oferty nie uwzględnia wzmocnienia pawęży do zamontowania pantografu.

3.1.7.poz. 16: „Kolor kadłuba i pokładu - biały”, tymczasem brak opisu i potwierdzenia koloru w dokumentacji.

3.1.8.poz. 17: „Łódź musi umożliwiać trening technik aktywnego balastowania”, tymczasem w przedstawionym opisie i projektowej dokumentacji technicznej i konstrukcyjno-technicznej, nie przedstawiono wykorzystania podczas żeglowania możliwości technik aktywnego balastowania,

3.1.9.poz. 17: „Projekt łodzi musi uwzględniać rozwój klasy, od podstawowego poziomu wyposażenia do zamontowania genakera z wymaganym osprzętem”, tymczasem w załączonym opisie i projektowej dokumentacji technicznej i konstrukcyjno-technicznej nie przedstawiono kierunku rozwoju klasy,

3.1.10. poz. 19: „Konstrukcja kadłuba musi umożliwiać montaż siedziska dla osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi”, tymczasem w opisie i załączonej dokumentacji nie wykazano możliwości i miejsca, z koniecznymi wzmocnieniami, montażu siedziska dla osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi;

kt II Bezpieczeństwo

3.1.11. poz. 1 lit. a: „Łódź musi posiadać dokumentację projektową i konstrukcyjno-techniczną umożliwiającą właściwe odczytanie i zrozumienie projektu, budowy, działania i oceny zgodności. Minimalny zakres dokumentacji na podstawie której Zamawiający potwierdzi zgodność oferty z opisem przedmiotu zamówienia zawiera: opis techniczny łodzi”, tymczasem w ofercie wskazano, że jacht został zaprojektowany jako jednostka rekreacyjna i turystyczna spełniająca kryteria kategorii projektowej D lub C, co sprawia, że jest to niezgodne z wymaganiem Zamawiającego, którego przedmiotem zamówienia jest dostawa nowych identycznych 93 sztuk łodzi żaglowych wraz z wyposażeniem służących powszechnemu nauczaniu żeglarstwa, podnoszeniu kwalifikacji żeglarskich, udziałowi w regatach oraz rekreacji dzieci i młodzieży. Łódź musi być wykonana tak, aby wytrzymała warunki eksploatacji pod względem stateczności, pływerności oraz innych wymagań dla kategorii projektowej C, wskazanie przez Wykonawcę w ofercie, że oferowana przez niego dostawa spełnia kryteria kategorii D lub C, jest niezgodny ze względu na wymóg SIWZ wyłącznie kategorii projektowej C,

3.1.12.poz. 1 lit. d: „przekrój podłużny kadłuba i przekroje poprzeczne w charakterystycznych miejscach”, tymczasem brak dokumentacji istotnego elementu konstrukcyjnego skrzyni mieczowej i miecza,

3.1.13.poz.1 lit. h: „plan rozmieszczenia wyposażenia pokładowego”, tymczasem dokumentacji ofertowa jest niekompletna. Brak określenia lokalizacji punktów zaczepienia talii szotów grota, kipów, listew szotowych, bloków zwrotnych i knag brasów, knag blokujących fał i kontrafał wytyku, fał i kontrafał miecza,

3.1.14.poz. 1 lit. k: „plan urządzenia mieczowego”, tymczasem brak dokumentacji, tj. planu urządzenia mieczowego i skrzynki mieczowej,

3.1.15.poz. 3 lit. a „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, a w szczególności posiadać: deklarację zgodności UE” (Dyrektywa UE), tymczasem w ofercie nie przedstawiono takiego wzoru,

3.1.16.poz. 3 lit. b „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy UE, a w szczególności posiadać: oznakowanie nadane przez producenta tj. numer identyfikacyjny CIN - Craft Identification Number”, tymczasem nie wskazano miejsca na kadłubie,

3.1.17. poz. 3 lit. c „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy UE, a w szczególności posiadać: trwale przymocowaną tabliczkę znamionową”, tymczasem nie wskazano miejsca na kadłubie,

3.1.18.poz. 3 lit. d „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy UE, tymczasem brak instrukcji w przedstawionej dokumentacji,

3.1.19.poz. 5: „Zamontowany system balastowania musi zapewnić załodze podczas balastowania skuteczność i bezpieczeństwo wykonywanych czynności”, tymczasem brak opisu w dokumentacji rysunkowej, co uniemożliwia kontrolę i stwierdzenie czy oferowany przedmiot zamówienia spełnia wymagania stawiane w SIWZ,

3.1.20. poz. 7: „Łódź powinna być zabezpieczona przed zagłębieniem masztu poniżej linii wodnej w razie wywrotki”, tymczasem brak opisu i dokumentacji rysunkowej.

kt IV Funkcjonalność

3.1.21. poz. 4: „Wózek do slipowania z łóżami o nośności przekraczającej masę łodzi i wózka, na kółkach pneumatycznych o średnicy min. 300 mm. Konstrukcja wózka slipowego zabezpieczona na działanie korozji spowodowanej wodą morską”, tymczasem brak opisu i dokumentacji rysunkowej na temat wózka.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i: (1) nakazanie Zamawiającemu wykluczenia wykonawcy Yachtsport z postępowania, (2) unieważnienie czynności wyboru najkorzystniejszej oferty oraz (3) dokonanie ponownej oceny i wyboru najkorzystniejszej oferty. Także o zasądzenie od Zamawiającego na rzecz Odwołujących kosztów postępowania odwoławczego według norm przepisanych.

Odwołujący wskazał, że posiada interes w uzyskaniu zamówienia. W szczególności podał, że (...) w wyniku potwierdzenia podniesionych zarzutów i unieważnienia dokonanego przez Zamawiającego wyboru najkorzystniejszej oferty i odrzucenia oferty Wykonawcy Yachtsport sp. z o.o., zgodnie z zastosowaną przez Zamawiającego procedurą odwróconą zostałaby dokonana ocena oferty Odwołujących, i realna szansa na jej wybór i w konsekwencji uzyskanie przez nich zamówienia. W wyniku naruszenia przez Zamawiającego wskazanych w odwołaniu przepisów Ustawy PZP interes Odwołujących w uzyskaniu zamówienia doznał uszczerbku, ponieważ Odwołujący są Wykonawcą zainteresowanym pozyskaniem przedmiotowego zamówienia i mogą ponieść szkodę na skutek naruszeń, których dopuścił się Zamawiający. Szkodą tą polega na wyłączeniu możliwości pozyskania przedmiotowego zamówienia, a w konsekwencji osiągnięcia zysku w związku z jego realizacją”.

W uzasadnieniu podnoszonych zarzutów Odwołujący wskazał w szczególności:

Zamawiający - Gmina Pruszcz Gdański, na podstawie art. 16 ust. 1 Pzp jest upoważniony do przeprowadzenia postępowania oraz udzielenia zamówienia w imieniu i na rzecz następujących Zamawiających: Gmina Puck, Miasta Malbork, Gmina Cedry Wielkie, Gmina Miasta Gdańska, Gmina Kosakowo, Miasta Sopotu, Gmina Miejska Łeba, Gmina Władysławowo, Gmina Konarzyny, Gmina Stężyca, Gmina Kartuzy, Gmina Żukowo, Gmina Kępice, Gmina

Sierakowice, Gmina Miasta Ustka Gmina Kobylnica, Gmina Czarna Dąbrówka, Gmina Karsin, Gmina Czersk, Gmina Rzeczenica, Gmina Czarne, Gmina Kościerzyna. Przedmiotem zamówienia jest dostawa nowych, identycznych 93 sztuk łodzi żaglowych wraz z wyposażeniem służących powszechnemu nauczaniu żeglarskiego, podnoszeniu kwalifikacji żeglarskich, udziałowi w regatach oraz rekreacji dzieci i młodzieży zwanych dalej „łodziemi”. W dniu 11 sierpnia 2020 r. nastąpiło otwarcie złożonych w postępowaniu ofert. Wpłynęły trzy oferty. W dniu 20 października 2020 r. Zamawiający ogłosił wybór najkorzystniejszej oferty. Decyzję swoją podjął na podstawie jednego wyznacznika - ceny, która w praktyce stanowiła nie 60% a 100% wyznacznika wskazanego w SIWZ gdyż wskazany 40% współczynnik dotyczący okresu gwarancyjnego, który w dzisiejszych standardach rynku jachtowego najczęściej wynosi 60 miesięcy, a wartość ta to maksymalna oceniana wartość w SIWZ.

W zakresie zarzutu naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 12 PZP w związku z rozdziałem 4 ust. 1 pkt 1 SIWZ (zaniechanie wykluczenia wykonawcy Yachtsport, który nie wykazał spełnienia warunków udziału w postępowaniu, w sytuacji gdy Wykonawca ten nie potwierdził spełnienia warunków udziału w postępowaniu w zakresie wykonania należycie wszystkich dostaw poprzez brak załączenia dowodu w postaci referencji i jednocześnie nieudowodnienie uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze na podstawie której Wykonawca nie był w stanie uzyskać dokumentów wystawionych przez podmiot na rzecz którego dostawy były wykonywane) wskazał, że zamawiający (...) w piśmie z dnia 29 września 2020 r. wezwał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień w zakresie przedstawionych referencji do wykazu dostaw (załącznik nr 7). W odpowiedzi z dnia 6 października 2020 r. Wykonawca poza uzupełnieniem brakujących referencji wskazał, iż pomimo wielu próśb nie uzyskał ostatecznie referencji od Klienta R. S., A. S. oraz P. d. V. jednocześnie nie przedstawiając jakiegokolwiek dowodu potwierdzającego uzasadnioną przyczynę o obiektywnym charakterze na podstawie której Wykonawca nie był w stanie uzyskać dokumentów wystawionych przez podmiot na rzecz którego dostawy były wykonywane. Wykonawca nie wykazał, że podjął jakiejkolwiek działania w celu uzyskania referencji, a to przesądza o niespełnieniu przez niego warunku określonego w treści SIWZ.

W zakresie zarzutu naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp zwrócił uwagę na aspekty związane z parametrami technicznymi jachtu wybranej oferty, które w wielu przypadkach (zdaniem Odwołującego) są niezgodne z warunkami określonymi w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia (SOPZ) o którym mowa w załączniku nr 6 do SIWZ w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę łodzi żaglowych wraz z wyposażeniem. Przede wszystkim wskazane uchybienia w dokumentacji stanowią naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 2 PZP z powodu niezgodności oferty wykonawcy Yachtsport, której treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej SIWZ) w zakresie poszczególnych parametrów przedmiotu zamówienia. Odwołujący wskazał na tabelę w której ujął zarzuty oraz zastrzeżenia ponad te, które wskazał w punkcie 3 i uzasadnienie dla wskazanych niezgodności treści oferty z treścią SIWZ.

Powyższe w zakresie zarzutu z punktu 3 odwołania (ponad wskazane w punkcie 3 odwołania) przedstawia się następująco:

Punkt I Założenia konstrukcyjne:

3.1.1. poz. 4:

Zastrzeżenia: Projekt zawiera wstawki wzmacniające, obok blachy A1 o nieokreślonym gatunku/rodzaju, zamiennie, z nieokreślonym gatunkiem/rodzajem sklejek.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Wprowadzenie sklejek osłabia konstrukcję łodzi w zakresie: 1) wprowadzania do wykonania kadłuba i pokładu materiałów o odmiennych właściwościach wytrzymałościowych; 2) obniżania trwałości produktu [zachodzące procesy gnilne w środowisku wilgotnym]; 3) istnieje niebezpieczeństwo wystąpienia zjawiska osmozy

3.1.2. poz. 5:

Zastrzeżenia: Brak potwierdzenia, w opisie i na rysunkach, zastosowania profilu na maszt i bom ze stopów aluminium anodyzowanych

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Aluminium i stopy aluminium podczas eksploatacji w warunkach morskich korodują wskutek zachodzących procesów: korozji galwanicznej i wżerowej, osłabiających ich wytrzymałość mechaniczną i estetykę powierzchni.

Stąd, powierzchnie urządzeń wykonanych z aluminium i jego stopów narażonych na korodowanie, dla podwyższenia twardości powierzchni, uodpornienia na uszkodzenia mechaniczne, wyeliminowanie korozji, podniesienie walorów estetycznych i zapobieżenie systematycznie postępującej degradacji, poddaje się anodyzacji, tj. elektrolitycznemu wytwarzaniu na powierzchni aluminium (lub jego stopów) warstwy tlenku glinu (Al_2O_3).

Obniżenie wytrzymałości mechanicznej masztu, bomu ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglowania. Złamanie, zgięcie masztu wskutek korozji nie może stanowić zagrożenia podczas nauki żeglowania na łodzi dedykowanej załogom uczniowskim.

3.1.3. poz. 6:

Zastrzeżenia: Stal poza stałą nierdzewną odporną na korozję w wodzie morskiej nie spełnia wymagań zamawiającego.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Stal, z wyjątkiem stali odpornej na korozję w wodzie morskiej (rzadko się stosuje na miecze z uwagi na koszt), aby zabezpieczyć przed korodowaniem, powinna być pokryta powłoką metaliczną odporną na korozję, np. przez cynkowanie na gorąco lub galwanicznie, lub pokryta odpowiednio trwałymi powłokami malarskimi. Takie zabezpieczenie elementu przed korodowaniem zachowuje jego wytrzymałość mechaniczną, wydłuża okres trwałości, poprawia estetykę i ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglowania. Złamanie, pęknięcie, wygięcie płetwy mieczowej pozbawia jacht zdolności manewrowej i uniemożliwia podczas wywrotki postawienie jachtu, co ma szczególne znaczenie w procesie nauczania żeglarskiego i podnoszenia kwalifikacji żeglarskich młodzieży szkolnej.

Płetwa sterowa oraz rumpel i przedłużacz nie są anodyzowane i podlegają korozji w wodzie morskiej jak ww. rozdz. 1 pkt. 5.

Obniżenie wytrzymałości mechanicznej urządzenia sterowego - jarzma, ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglowania. Złamanie, zgięcie jarzma, rumpła czy przedłużacza wskutek korozji nie może stanowić zagrożenia bezpieczeństwa podczas nauki żeglowania na łodzi dedykowanej załogom - dzieciom i młodzieży.

3.1.4. poz. 9:

Zastrzeżenia: Brak blokady płetwy mieczowej

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Brak blokady płetwy mieczowej zagraża bezpieczeństwu żeglującego jachtu i zdrowiu oraz życiu załogi. Podczas żeglowania, nagle, nieplanowane wypięnięcie na przeskodę podwodną powoduje gwałtowne, niekontrolowane podniesienie się płetwy mieczowej co zagraża zdrowiu i życiu

znajdującej się w kokpicie uczącej się żeglować, uczestniczącej w regatach czy rekreacyjnie spędzającej czas załodze. Brak blokady pletwy mieczowej, szczególnie niebezpieczny jest podczas wywrotki jachtu. Pozycja kadłuba jachtu, przechylonego o więcej niż 90 stop. powoduje gwałtowne wsunięcie się pletwy mieczowej do skrzyni mieczowej. Załoga traci skuteczną możliwość postawienia łodzi, stając na mieczu przez utworzenie momentu prostującego. Próby wyciągnięcia miecza na rozkołysanym, pochylonym jachcie stwarza poważne niebezpieczeństwo urazu kończyn dolnych i rąk prowadzących nawet do kalectwa.

W obecnych standardach produkcji jachtów unika się stosowania stali jako materiału do pletw steru i miecza.

3.1.5.poz. 11: „Łódź musi być zaprojektowana i zbudowana tak, aby wytrzymywała warunki eksploatacji pod względem stateczności, pływerności oraz innych obowiązujących wymagań dla kategorii projektowej C”, tymczasem w dokumentacji wskazano, iż oferowany jacht został zaprojektowany jako jednostka turystyczna spełniająca kryteria kategorii projektowej D lub C.

3.1.6.poz. 15:

Zastrzeżenia: Brak wzmocnienia pawęży do zamontowania pantografu.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Brak wzmocnienia pawęży do zamontowania pantografu stwarza zagrożenie awarią pawęży podczas manewrowania jachtem na silniku. Nauka manewrowania jachtem na silniku przez początkujących żeglarzy- młodzież szkolną, może powodować różne sytuacje, np. niekontrolowane wpłynięcie na „płytką wodę” na biegu wstecznym. Taki manewr może zniszczyć silnik (śrubę), wyłamać pawęż i spowodować niebezpieczne częściowe zatopienie jachtu, co jest szczególnie groźne podczas zajęć z dziećmi i młodzieżą.

3.1.7.poz. 16: „Kolor kadłuba i pokładu - biały”, tymczasem brak opisu i potwierdzenia koloru w dokumentacji.

3.1.8.poz. 17:

Zastrzeżenia: Brak pasów balastowych

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Podstawowym elementem edukacji żeglarskiej na jachcie żaglowym, mieczowym, odkrytopokładowym, gwarantującym bezpieczną żeglugę, jest wypracowanie umiejętności balastowania, tj. równoważenia pochylenia jachtu podczas postoju (sprawność w poruszaniu się po jachcie) i żeglugi.

Osiągnięcie stopnia sprawnego i poprawnego balastowania w formie nawyku, wymaga podczas treningu wiele wysiłku ze strony załoganta i instruktora. Założeniem projektu jest umożliwienie załogantom - dzieciom i młodzieży, naukę technik aktywnego balastowania czyli wykorzystania podczas równoważenia jachtu pasów balastowych i w wyższej technice, trapezów. Brak pasów balastowych na zaprojektowanym jachcie jest poważnym błędem konstruktorskim, naruszającym zasady bezpieczeństwa. Stwarza zagrożenie dla zdrowia i życia załogi. Ich brak, jak i możliwości zaprezentowania balastowania na trapezie nie pozwala na rozwinięcie w pełni procesu dydaktycznego z zakresu aktywnych technik balastowania.

3.1.9.poz. 18:

Zastrzeżenia: Przedstawiona dokumentacja nie uwzględnia możliwości rozwoju klasy.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: W przedstawionym opisie i projektowej dokumentacji technicznej i konstrukcyjno- technicznej, nie przedstawiono kierunku rozwoju klasy, tak istotnego dla podnoszenia umiejętności i kwalifikacji uczącej się żeglarstwa i już żeglujących dzieci i młodzieży.

Ograniczono się, zgodnie z założeniami Zamawiającego, do montażu opcjonalnego genakera z wymaganym osprzętem, pomijając w opisie i dokumentacji rysunkowej określenie miejsc montażu dodatkowych żagli, osprzętu, wytyku.

Nie zostały też przedstawione (wymienione) i opisane możliwości aktywnych technik balastowania, które też stanowią o kierunku rozwoju klasy.

Brak jakiejkolwiek informacji i dokumentacji odnośnie spodziewanych prędkości, pływania w ślizgu i półślizgu, wykresów prędkości w stosunku do wiatru itp., potwierdza tezę, że zaproponowany projekt jachtu, jest niestarannie zaadaptowanym projektem jachtu rekreacyjno-turystycznego, który ma uczestniczyć w ważnym procesie dydaktycznym, tj. powszechnym nauczaniu żeglarstwa, podnoszeniu kwalifikacji żeglarskich, udziałowi w regatach oraz rekreacji dzieci i młodzieży.

3.1.10. poz. 19:

Zastrzeżenia: Brak możliwości montażu siedziska dla osoby niepełnosprawnej

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Przedstawiony w ofercie zaprojektowany jacht, powinien również umożliwić żeglowanie, w tym naukę żeglowania, osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi. Z uwagi na stopień niepełnosprawności, osoby takie powinny mieć na jachcie dedykowane miejsce do zamontowania siedziska stabilizującego ich pozycję i postawę, gwarantującego bezpieczeństwo zdrowia i życia dla niepełnosprawnego żeglarza jak i pozostałej załogi oraz uczestnictwo w procesie dydaktycznym.

Pkt II Bezpieczeństwo

3.1.11. poz. 1 lit. a:

Zastrzeżenia: a) Przedmiotem zamówienia jest dostawa nowych, identycznych 93 szt. łodzi żaglowych wraz z wyposażeniem służącym powszechnemu nauczaniu żeglarstwa, podnoszeniu kwalifikacji żeglarskich, udziałowi w regatach oraz rekreacji dzieci i młodzieży. Łódź musi być zaprojektowana tak, aby wytrzymała warunki eksploatacji pod względem stateczności, pływerności oraz innych obowiązujących wymagań dla kategorii projektowej C.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Przedstawiony w ofercie zaprojektowany jacht, nie spełnia założeń Zamawiającego. Łódź przeznaczona do powszechnego nauczania żeglarstwa, podnoszenia kwalifikacji żeglarskich, udziału w regatach oraz rekreacji dzieci i młodzieży została zaprojektowana lub zaadaptowano niestarannie projekt jachtu do uprawiania rekreacji i turystyki bez określenia beneficjenta (dzieci i młodzieży). Dokumentuje to brak troski w zaprezentowanych rozwiązaniach konstrukcyjnych o realizację procesów dydaktycznych w powszechnym nauczaniu żeglarstwa, podnoszeniu kwalifikacji żeglarskich, udziałowi w regatach oraz rekreacji z udziałem dzieci i młodzieży. Jacht Oferenta zaprojektowany jest jako jednostka spełniająca kategorię projektową D lub opcjonalnie C, gdzie SIWZ zdecydowanie wskazuje kategorię projektową C.

3.1.15.poz. 1 lit. d:

Zastrzeżenia: Brak dokumentacji istotnego elementu konstrukcyjnego - skrzyni mieczowej i miecza.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Skrzynia mieczowa i współpracujący z nią miecz jest niewątpliwie elementem konstrukcyjnym każdego jachtu mieczowego. Decyduje o wytrzymałości, sztywności łodzi, jej walorach nautycznych i bezpieczeństwie żeglowania. Pominiecie tego fragmentu dokumentacji jest bardzo poważnym uchybieniem, uniemożliwiającym wydanie opinii o projekcie jachtu.

3.1.16.poz.1 lit. h:

Zastrzeżenia: Dokumentacja niekompletna. Brak określenia lokalizacji, bloków zwrotnych i knag brasów, knag blokujących fał i kontrafał wytyku, fał i kontrafał miecza.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Brak dokumentacji uniemożliwia planowanie rozwoju klasy, które

jest jednym z wymagań Zamawiającego ujętym w SIWZ.

3.1.17.poz. 1 lit. k:

Zastrzeżenia: Brak planu urządzenia mieczowego.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Brak dokumentacji - planu urządzenia mieczowego i skrzynki mieczowej (brak spełnienia wymogu SIWZ), uniemożliwia wydanie opinii o konstrukcji, wytrzymałości mechanicznej, skuteczności działania i bezpieczeństwie funkcjonowania urządzenia, mającego istotne znaczenie w procesie dydaktycznym nauczania żeglarsstwa dzieci i młodzieży.

3.1.21.poz. 3 lit. a

Zastrzeżenia: Brak deklaracji.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Oferent nie przedstawił deklaracji lub wzoru.

3.1.22.poz. 3 lit. b „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy UE, a w szczególności posiadać: oznakowanie nadane przez producenta tj. numer identyfikacyjny C IN - Craft Identification Number", tymczasem nie wskazano miejsca na kadłubie,

3.1.23. poz. 3 lit. c „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy UE, a w szczególności posiadać: trwale przymocowaną tabliczkę znamionową", tymczasem nie wskazano miejsca na kadłubie,

3.1.24.poz. 3 lit. d

Zastrzeżenia: Brak instrukcji.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Każdy typ łodzi, z uwagi na swoją wieloraką odmienność, wymaga przewodnika w formie instrukcji, określającej zasady jej transportowania, składowania/zimowania, utrzymania w sprawności technicznej, warunków eksploatacji, przeznaczenia i wyposażenia. Przestrzeganie, przez korzystających, instrukcji jednostki warunkuje utrzymanie gwarancji, ważnego atrybutu dla właściciela lub armatora jednostki, kształtującego wydatki na utrzymanie jachtu.

3.1.25.poz. 5:

Zastrzeżenia: Brak systemu.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Z braku opisu i dokumentacji rysunkowej, nie ma możliwości zaopiniowania skuteczności i bezpieczeństwa wykonywanych czynności, szczególnie istotnych podczas nauczania technik aktywnego balastowania dzieci i młodzieży.

3.1.26. poz. 7:

Zastrzeżenia: Brak opisu i dokumentacji.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Bardzo ważnym elementem nauki żeglowania na poziomie powszechnym, jest opanowanie techniki stawiania jachtu po wywrotce. Do tego zagadnienia, w procesie nauczania żeglarsstwa początkowego, jak i podnoszenia kwalifikacji przez cały czas trwania kariery żeglarskiej, przywiązuje się dużą wagę do trenowania wywrotek na różnych akwenach i warunkach pogodowych. Kierując się bezpieczeństwem zdrowia i życia załogi, jacht do nauki żeglowania, zgodnie z wymogami Zamawiającego, powinien być zabezpieczony przed przegłębieniem się masztu poniżej linii wodnej. Stąd, stosuje się różne techniki mające zapobiec przechyleniu się jachtu o więcej niż 90 stopni od pionu, np. wypełnianie masztu materiałem wypornościowym lub zamontowanie na topie masztu zbiornika wypornościowego. Ułatwia to postawienie jachtu, a dodatkowo po wykonaniu dużego obrotu jachtu względem osi podłużnej (wykonanie tzw. „grzybka”) zapobiega wbiciu się masztu w dno akwenu płytszego niż jego długość i wykluczeniu awarii złamania, pęknięcia.

⁹kt IV Funkcjonalność

3.1.21. poz. 4:

Zastrzeżenia: Brak wózka.

Uzasadnienie wykazanej niezgodności z treścią SIWZ: Wózek do slipowania jachtu, jest istotnym elementem uzupełniającym jachtu wskazanym przez Zamawiającego. Stąd ważna jest jego konstrukcja i określenie warunków eksploatacji.

Służy do wodowania jachtu i wyciągania z wody w bezpieczny sposób dla jachtu i załogi. Wózek pozwala bezawaryjnie, bez uszkodzeń, transportować łódź w wodzie i na lądzie. Wyposażony w wyprofilowane do kształtu jachtu łoża, poza sezonem żeglarskim umożliwia składowanie jachtu bez skutków odkształcenia kadłuba. Podczas nauki żeglowania, pełni istotną rolę dydaktyczną, integrując załogę w pracach zespołowych, koniecznych do wykonania przed podjęciem

Odwolujący w reasumpcji argumentacji uzasadnienia podkreślił, że dokumenty, o których mowa w art. 25 ust. 1 pkt 2 PZP, są w znaczeniu zarówno materialnym, jak i formalnym częścią oferty rozumianej jako oświadczenie woli wyrażające zobowiązanie do określonego wykonania zamówienia. Kryterium rozróżniającym i decydującym o odmiennej kwalifikacji oświadczeń i dokumentów, o których mowa w art. 25 ust. 1 pkt 2 PZP, jest cel ich składania oraz zakres informacji wynikający z ich treści. Zamawiający w SIWZ w rozdziale 3 wskazał, iż w celu potwierdzenia spełnienia przez oferowane dostawy wymagań określonych przez Zamawiającego, Wykonawca zobowiązany jest złożyć dokumentację techniczną projektową i konstrukcyjno-techniczną umożliwiającą właściwe zrozumienie projektu, budowy, działania i oceny zgodności. W rozdziale 4 SIWZ ponadto wskazano, iż przedłożona przez Wykonawcę dokumentacja techniczna łodzi żaglowej musi umożliwić Zamawiającemu potwierdzenie spełnienia wszystkich parametrów i wymagań zawartych w opisie przedmiotu zamówienia. A zatem parametrów wskazanych w załączniku nr 6 do SIWZ czego Wykonawca Yachtsport spółka z o.o. nie spełnił, co sprawia, że jego oferta zgodnie z treścią przepisu art. 89 ust. 1 pkt 2 PZP nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia i jako taka powinna być przez Zamawiającego odrzucona. W konkluzji stwierdził, że wskazane naruszenia przepisów ustawy - Prawo zamówień publicznych, stanowią naruszenia mające istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia.

W odpowiedzi na odwołanie Zamawiającego(pismo z dnia 20.11.2020 r.) wniósł o jego oddalenie w całości oraz przeprowadzenie dowodów z następujących dokumentów:

załącznik I do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 roku w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE - na potwierdzenie okoliczności podanych w pkt 3.1.16 – 3.1.18. uzasadnienia Odpowiedzi na odwołanie,

załącznik IV do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 roku w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE, na potwierdzenie okoliczności podanych w pkt 3.1.15 Odpowiedzi na odwołanie.

Wniósł także o zasądzenie kosztów postępowania odwoławczego, w tym wynagrodzenia pełnomocników przedstawione na rozprawie.

W uzasadnieniu stanowiska stwierdzając niezasadność zarzutów wskazał na następujące okoliczności:

Naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 12 Pzp w związku z rozdziałem 4 ust. 1 pkt 1 SIWZ - zaniechanie wykluczenia wykonawcy Yachtsport sp. z o.o. w sytuacji gdy ten nie potwierdził spełnienia warunków udziału w zakresie wykonania należycie wszystkich dostaw - brak załączenia dowodu w postaci referencji i nieudowodnienie uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze na podstawie której wykonawca nie był w stanie uzyskać dokumentów wystawionych przez podmiot na rzecz którego dostawy były wykonywane.

Wskazał na ust. 1 pkt 1 lit. a rozdziału 3 SIWZ pt. Warunki udziału w postępowaniu podstawy wykluczenia w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, w którym określił, że: „Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że wyprodukował lub dokonał dostawy, o której mowa w art. 605 Kodeksu cywilnego, w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, co najmniej 50 szt. łodzi laminatowych o długości kadłuba minimum 4 mb (żaglowych lub motorowych), w tym co najmniej 25 szt. łodzi żaglowych. (...) Dalej podał, że (...) w ust. 2 pkt 1 rozdziału 4 SIWZ pt. Wykaz oświadczeń lub dokumentów, potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu oraz brak podstaw wykluczenia Zamawiający określił, że w celu potwierdzenia spełniania przez Wykonawcę warunków udziału w postępowaniu należy przedstawić: wykaz dostaw wykonanych w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wraz z podaniem ilości wyprodukowanych lub dokonanych dostaw łodzi laminatowych o długości kadłuba minimum 4 mb (żaglowych lub motorowych), w tym ilości łodzi żaglowych, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane, oraz załączeniem dowodów określających czy te dostawy zostały wykonane należycie, przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty wystawione przez podmiot, na rzecz którego dostawy były wykonywane, a jeżeli z uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze wykonawca nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie wykonawcy. Wykaz dostaw należy złożyć, zgodnie z treścią zał. nr 7 do SIWZ. W dniu 02.09.2020r. na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy Pzp, Zamawiający wezwał Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o., którego oferta została najwyżej oceniona, do złożenia oświadczeń lub dokumentów, potwierdzających okoliczności, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy Pzp, aktualnych na dzień złożenia. Termin na złożenie dokumentów został wyznaczony na dzień 15.09.2020r. Wykonawca w odpowiedzi na powyższe wezwanie Zamawiającego złożył w terminach 13 i 15.09.2020r. następujące dokumenty: wykaz dostaw, referencje, potwierdzenia dostawy wewnątrzwspólnotowej towarów, międzynarodowe listy przewozowe, oświadczenie wykonawcy o braku wydania wobec niego prawomocnego wyroku sądu lub ostatecznej decyzji administracyjnej o zaleganiu z uiszczaniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenie społeczne lub zdrowotne albo – w przypadku wydania takiego wyroku lub decyzji – dokumentów potwierdzających dokonanie płatności tych należności wraz z ewentualnymi odsetkami lub grzywnami lub zawarcie wiążącego porozumienia w sprawie spłat tych należności, oświadczenie wykonawcy o braku orzeczenia wobec niego tytułem środka zapobiegawczego zakazu ubiegania się o zamówienia publiczne, informację z KRK dla Pani E. C., informację z KRS, dokumentację techniczną projektową i konstrukcyjno-techniczną, tłumaczenia referencji na język polski. Wykaz dostaw złożony przez Wykonawcę zawierał 23 pozycje. Liczba łodzi żaglowych, których dostawy Wykonawca dokonał wynosiła ogółem 65 sztuk. Po weryfikacji złożonej dokumentacji Zamawiający stwierdził, że tylko do dwóch pozycji wykazu dostaw, tj. poz. 17 i poz. 19, złożono prawidłowe dokumenty potwierdzające należyte wykonanie dostaw. Dokumenty odnoszące się do pozostałych pozycji wymagały wyjaśnień lub uzupełnień. W dniu 29.09.2020r. Zamawiający wezwał Wykonawcę na podstawie art. 26 ust. 4 ustawy Pzp do złożenia wyjaśnień w zakresie złożonych dokumentów potwierdzających należyte wykonanie dostaw dla następujących pozycji wykazu dostaw: 1, 2, 3, 11, 12, 20, 21 i 22 (Wykonawca wskazał dla tych pozycji daty realizacji dostaw nieadekwatne do wymogów Zamawiającego). Jednocześnie na podstawie art. 26 ust. 3 ustawy Pzp Zamawiający wezwał Wykonawcę do uzupełnienia dokumentów potwierdzających spełnienie warunku w zakresie dostaw 50 sztuk łodzi dla następujących pozycji: 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 22 (Wykonawca dla tych pozycji nie przedstawił dokumentów potwierdzających należyte wykonanie dostaw). W dniu 06.10.2020r. Wykonawca przedstawił wyjaśnienia dotyczące poz. 1, 2, 3, 11, 12, 20, 21 i 22 wykazu dostaw, a w dniach 06 i 08.10.2020r. dokonał uzupełnienia dokumentów poprzez złożenie nowego wykazu dostaw (zał. nr 7 do SIWZ) wraz z referencjami. Przedstawione wyjaśnienia w zakresie dat realizacji dostaw zostały ocenione przez Zamawiającego za wiarygodne i wystarczające. Wykonawca wyjaśnił bowiem, że prawidłowe w powyższym zakresie są terminy wskazane przez niego w wykazie dostaw, a terminy wskazane w referencjach zawierają jedynie terminy, określone w latach, w których trwała współpraca Wykonawcy z danym kontrahentem. Złożony nowy wykaz dostaw zawierał 18 pozycji, liczba łodzi żaglowych, których dostawy dokonał Wykonawca wynosiła ogółem 61 sztuk. Dokonana przez Zamawiającego ocena nowego wykazu dostaw i złożonych wraz z nim referencji potwierdziła prawidłowe wykonanie dostaw na 57 sztuk łodzi żaglowych. Tym samym Zamawiający uznał, że Wykonawca potwierdził spełnienie warunku w zakresie dostaw co najmniej 50 sztuk łodzi”.

Naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 12 Pzp w związku z rozdziałem 4 ust. 2 pkt 2 SIWZ polegające na nie spełnieniu warunków udziału w postępowaniu - nieprzedłożenie wymaganej pełnej dokumentacji ujętej w rozdziale 4 ust. 2 pkt 2 ppkt. k) SIWZ w postaci planu urządzenia mieczowego. Stwierdził, że (...) Przedłożony przez Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o. rysunek „Wyposażenie pokładowe jachtu” zawiera niezbędne elementy i szczegóły urządzenia mieczowego. Uzupełnieniem rysunku są informacje zawarte w „Opisie technicznym” w części „Balast i płetwa mieczowa”. Zamawiający nie wymagał przedstawienia osobnego dokumentu (rysunku), jeśli plan urządzenia mieczowego zawarty jest w innych rysunkach technicznych i na ich podstawie możliwe jest zrozumienie idei jego budowy i działania”.

Naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 2 Pzp - zaniechanie odrzucenia oferty Wykonawcy Yachtsport sp. z o.o., której treść nie odpowiada treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej SIWZ) w zakresie poszczególnych parametrów przedmiotu zamówienia. W zakresie tego zarzutu wskazał na następujące okoliczności: (...) W pierwszej kolejności, odnosząc się do zarzutów odwołania zawartych w pkt II ppkt 3, Zamawiający wyjaśnia, iż zobowiązał Wykonawców do złożenia dokumentacji technicznej, która potwierdzałaby wymagane parametry techniczne łodzi i umożliwiała zrozumienie projektu, budowy i działania łodzi. Zamawiający brał pod uwagę również sytuację, w której w niniejszym postępowaniu może zostać złożona oferta łodzi zaprojektowanej specjalnie pod potrzeby tego konkretnego zamówienia, stąd dość szeroko opisane w OPZ „Założenia konstrukcyjne”. Oferta złożona przez Yachtsport spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością dotyczy jednakże wprowadzonej do obrotu w 2012 roku łodzi Mariner 19, z której korzysta szereg klubów żeglarskich zajmujących się szkoleniem dzieci i młodzieży, zarówno w Polsce jak i w innych krajach Unii Europejskiej. Tym samym wszelkie parametry i cechy tej łodzi są ogólnie znane i możliwe do weryfikacji, nawet jeśli Zamawiający nie wymagał przedstawienia w danym zakresie opisów i rysunków technicznych. Zamawiający otrzymał od Wykonawcy Yachtsport spółki z ograniczoną odpowiedzialnością komplet wymaganych w rozdz. 4 ust. 2 pkt. 2) SIWZ dokumentów i na ich podstawie, posiłkując się wiedzą ekspercką w zakresie projektowania i wytwarzania łodzi uznał, że oferta wybranego Wykonawcy spełnia wymagania SIWZ”. W dalszej części odniósł się do poszczególnych parametrów wskazanych w

odwołaniu:

a) załącznik nr 6 do SIWZ: pkt I założenia konstrukcyjne

3.1.1. poz. 4: *Wymaganiem Zamawiającego było zastosowanie w konstrukcji kadłuba laminatu poliestrowo-szklanego, tymczasem w dokumentacji projektowej wskazano, że wstawki wzmacniające będą wykonane ze sklejki*”;

Z przedstawionej przez Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o. dokumentacji, w tym z informacji zawartych w „Opisie technicznym” w części „Konstrukcja kadłuba” wynika, że kadłub jachtu MARINER 19 jest konstrukcją z laminatu poliestrowo-szklanego. Wstawki wykonane ze sklejki znajdujące się w tej łodzi są rozwiązaniem typowym w wielu podobnych konstrukcjach jachtów i łodzi wykonywanych z laminatu. Sklejka jest materiałem przekładkowym tak jak np. pianka PCV (np. HEREX), która też jest zastosowana w konstrukcji pokładu tej łodzi. Sklejka jest powszechnie stosowana jako wzmocnienie, zwłaszcza pod elementami silnie obciążonymi takimi jak knagi, kabestany, szyny szotów foka, itp.

Ponadto Zamawiający postawił warunek, by konstrukcja kadłuba była wykonana „z zastosowaniem laminatu poliestrowo-szklanego”, co nie wyklucza zastosowania materiałów przekładkowych, np. ze sklejki.

poz. 5: *„Maszt i bom muszą być wykonane z profili ze stopów aluminiowych anodyzowanych” – tymczasem w opisie i na rysunkach brak potwierdzenia zastosowania profilu na maszt i bom ze stopów aluminiowych anodyzowanych*”;

W przedstawionej przez Yachtsport dokumentacji, w tym na rysunku „Plan omasztowania i olinowania” podane są parametry wytrzymałościowe profili masztu i bomu oraz wymienieni dostawcy tych profili tj. firmy: Selden, Z-Spar, Mast, których produkty zostaną zastosowane w wyposażeniu oferowanego jachtu. Wszystkie te firmy dostarczają profile aluminiowe anodyzowane, zatem dodatkowe umieszczanie informacji o sposobie zabezpieczenia powierzchni profilu jest zbędne. Aktualnie maszty i bomy wykonane z profili ze stopów aluminiowych anodyzowanych są rozwiązaniem standardowym i powszechnie stosowanym.

3.1.3. poz. 6: *„Takielunek stały, okucia i drobny osprzęt musi być wykonany z materiałów odpornych na korozję w wodzie morskiej”, tymczasem w opisie i na rysunkach nie podano rodzaju stali i sposobu zabezpieczenia przed korozją w wodzie morskiej*”;

W przedstawionej przez Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o. dokumentacji, w tym na rysunku „Plan omasztowania i olinowania” podane są parametry wytrzymałościowe lin olinowania stałego oraz informacja, że są one wykonane ze stali nierdzewnej o konstrukcji 1x19. Zamawiający nie wymagał podania parametrów stali, a zapis że liny są wykonane ze stali nierdzewnej (a więc odpornej na korozję) jest wystarczający do spełnienia założeń. W uzupełnieniu należy dodać, że obecnie na rynku nie spotyka się końcówek do lin z materiału innego niż tzw. „stal nierdzewna”. Oferta na takielunek stały objęta jest 60 miesięczną gwarancją co w praktyce oznacza konieczność zastosowania materiałów odpornych na korozję w wodzie morskiej. Ponadto informacje takie jak sposób zabezpieczenia przed korozją producent jest zobowiązany zamieścić w Instrukcji obsługi łodzi.

3.1.4. poz. 9: *„Miecz musi być wykonany jako płetwa obrotowa z możliwością blokowania podczas żeglugi”, tymczasem w opisie i na załączonych rysunkach nie przedstawiono sposobu blokowania płetwy mieczowej. Brak dokumentacji konstrukcyjnej*”;

Z przedstawionej przez Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o. dokumentacji, w tym informacji zawartych w „Opisie technicznym” oraz na rysunku „Wyposażenie pokładowe jachtu”, wynika, że na łodzi MARINER 19 miecz jest wykonany jako płetwa obrotowa. Zamawiający nie wymagał przedstawienia dokumentacji konstrukcyjnej sposobu blokowania miecza. Przedstawiona dokumentacja w tabeli zawierającej obliczenia masowe w „Planie laminowania pokładu” zawiera informację o „płetwie mieczowej z mechanizmem do podnoszenia”.

3.1.5. poz. 11: *„Łódź musi być zaprojektowana i zbudowana tak, aby wytrzymywała warunki eksploatacji pod względem stateczności, pływalności oraz innych obowiązujących wymagań dla kategorii projektowej C”, tymczasem w dokumentacji wskazano, iż oferowany jacht został zaprojektowany jako jednostka turystyczna spełniająca kryteria kategorii projektowej D lub C*”;

W pierwszej kolejności Zamawiający wskazuje, że w ramach tego zarzutu Odwołujący wskazał na pozycję 11 Założeń konstrukcyjnych, ale przywołał treść pozycji 12 Założeń konstrukcyjnych, co czyni zarzut nieprawidłowym. Niezależnie od powyższego Zamawiający wyjaśnia, że przedstawiona przez Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o. dokumentacja, jest zgodna z wymaganiami jakie nakłada na producenta łodzi Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 roku w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE, zwana dalej „Dyrektywą RCD”, która określa wymagania w zakresie projektowania i wytwarzania rekreacyjnych jednostek pływających oraz zasady ich swobodnego przepływu w Unii Europejskiej. Jak wynika z dokumentacji projektant łodzi MARINER 19 przewiduje wykonanie jej w dwóch wersjach: zgodnie z wymaganiami dla kategorii C lub kategorii D. Zgodnie z warunkami postawionymi przez Zamawiającego Wykonawca Yachtsport sp. z o.o. jest zobowiązany do dostarczenia nowych łodzi wykonanych w wersji spełniającej wymagania dla kategorii C, co znajdzie swoje potwierdzenie w deklaracji zgodności UE, w której musi znaleźć się m.in. informacja o kategorii projektowej dostarczonej łodzi (przewiduje to obowiązujący na terenie Unii Europejskiej wzór deklaracji).

3.1.6. poz. 15: *„Konstrukcyjne wzmocnienie pawęży do zamontowania uchwytu (pantografu) silnika zaburtowego o mocy do 4 KM (2,92 kW)”, tymczasem treść oferty nie uwzględnia wzmocnienia pawęży do zamontowania pantografu*”;

Zapis zawarty w pozycji 15 Założeń konstrukcyjnych nakłada na wykonawcę konieczność wzmocnienia pawęży do zamontowania uchwytu pod silnik zaburtowy. Zamawiający nie wymagał dostarczenia dokumentacji rysunkowej w tym przypadku. Potwierdzeniem wykonania wzmocnienia będzie między innymi Certyfikat badania typu moduł B, gdzie będzie przywołana dokumentacja konstrukcyjna.

3.1.7. poz. 16: *„Kolor kadłuba i pokładu – biały”, tymczasem brak opisu i potwierdzenia koloru w dokumentacji*”;

Takie wymagania Zamawiającego jak kolor kadłuba i pokładu nie są umieszczane w dokumentacji technicznej. Niektóre własności łodzi jak np. kolor wynikają bezpośrednio z opisu przedmiotu zamówienia będącego załącznikiem do umowy. Do weryfikacji tego wymagania nie jest więc potrzebna dokumentacja techniczna.

3.1.8. poz. 17: *„Łódź musi umożliwiać trening technik aktywnego balastowania”, tymczasem w przedstawionym opisie i projektowej dokumentacji technicznej i konstrukcyjno-technicznej, nie przedstawiono wykorzystania podczas żeglowania możliwości technik aktywnego balastowania*”;

Pojęcie „technika aktywnego balastowania” nie jest określeniem technicznym, nie zostało zawarte również w przywoływanej przez Odwołującego Dyrektywie RCD ani normach z nią zharmonizowanych. W związku z tym Zamawiający nie wymagał, a nawet nie mógł wymagać dostarczenia dokumentacji konstrukcyjno-technicznej w tym przypadku. Zapis umieszczony w założeniach konstrukcyjnych dotyczył jedynie ogólnego wymagania możliwości aktywnego balastowania (ruchami ciała żeglarzy). Z przedstawionej dokumentacji technicznej wynika, że taki warunek jest jak najbardziej spełniony, łódź posiada duży kokpit i szerokie półpokłady pozwalające na wygodne balastowanie.

3.1.9. poz. 18: „Projekt łodzi musi uwzględniać rozwój klasy, od podstawowego poziomu wyposażenia do zamontowania genakera z wymaganiem osprzętem”, tymczasem w załączonym opisie i projektowej dokumentacji technicznej i konstrukcyjno-technicznej nie przedstawiono kierunku rozwoju klasy”;

W pierwszej kolejności Zamawiający wskazuje, że Odwołujący powołuje się na pozycję 17 założeń konstrukcyjnych, podczas gdy przywołuje pozycję 18 założeń konstrukcyjnych, powyższe czyni zarzut nieprawidłowym. Niezależnie od tego Zamawiający wskazuje, że zapis zawarty w punkcie 18 założeń konstrukcyjnych mówi o możliwości rozwoju klasy poprzez możliwość doposażenia łodzi w dodatkowy żagiel – genaker. Zapis ten nakłada więc na dostawcę łodzi obowiązek zainstalowania dodatkowego wyposażenia umożliwiającego montaż genakera, ale nie ustanawia wymagania dostarczenia dokumentacji rysunkowej w tym zakresie. W przedstawionej dokumentacji technicznej, a dokładnie w części "Opis techniczny jachtu Mariner 19 Open" zawarto informację, że istnieje możliwość zainstalowania genakera w opcji wyposażenia jachtu. Oznacza to, że konstrukcja jachtu dopuszcza możliwość późniejszego zainstalowania dodatkowego żagla wraz z wymaganiem osprzętem. Ponadto Zamawiający nie wymagał dostarczenia dokumentacji rysunkowej przedstawiającej „rozwój klasy”.

3.1.10. poz. 19: „Konstrukcja kadłuba musi umożliwiać montaż siedziska dla osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi”, tymczasem w opisie i załączonej dokumentacji nie wykazano możliwości i miejsca, z koniecznymi wzmocnieniami, montażu siedziska dla osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi”;

Przedłożona dokumentacja techniczna pozwala stwierdzić, że konstrukcja kadłuba, w tym kształt półpokładu, na którym siedzi załoga jachtu umożliwia zamontowanie siedziska dla osób z niepełnosprawnością ruchową w dowolnym miejscu. Zamawiający nie wskazywał w którym miejscu łódź ma mieć możliwość zamontowania siedziska, a jedynie że konstrukcja łodzi musi to umożliwiać. Zamawiający nie wymagał dodatkowej dokumentacji w tym zakresie.

b) załącznik nr 6 do SIWZ – pkt II Bezpieczeństwo

3.1.11. poz. 1 lit. a: „Łódź musi posiadać dokumentację projektową i konstrukcyjno – techniczną umożliwiającą właściwe odczytanie i zrozumienie projektu, budowy, działania i oceny zgodności. Minimalny zakres dokumentacji na podstawie której Zamawiający potwierdzi zgodność oferty z opisem przedmiotu zamówienia zawiera: opis techniczny łodzi”, tymczasem w ofercie wskazano, że jacht został zaprojektowany jako jednostka rekreacyjna i turystyczna spełniająca kryteria kategorii projektowej D lub C, co sprawia, że jest to niezgodne z wymaganiem Zamawiającego, którego przedmiotem zamówienia jest dostawa nowych identycznych 93 sztuk łodzi żaglowych wraz z wyposażeniem służącym powszechnemu nauczaniu żeglarstwa, podnoszeniu kwalifikacji żeglarskich, udziałowi w regatach oraz rekreacji dzieci i młodzieży. Łódź musi być wykonana tak, aby wytrzymała warunki eksploatacji pod względem stateczności, pływerności oraz innych wymagań dla kategorii projektowej C, wskazanie przez Wykonawcę w ofercie, że oferowana przez niego dostawa spełnia kryteria kategorii D lub C, jest niezgodny ze względu na wymóg SIWZ wyłącznie kategorii projektowej C”; Zamawiający wymagał „dostarczenia opisu technicznego który pozwoli na właściwe odczytanie i zrozumienie projektu”. Dostarczona przez Wykonawcę Yachtsport spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością dokumentacja techniczna pozwala na właściwe zrozumienie projektu, budowy działania i oceny konstrukcji. Przedstawiony opis techniczny zawiera opis łodzi w opcji dla kategorii D i C w zależności od wyposażenia i zabalastowania. Taki zapis w opisie technicznym nie świadczy o tym, że Wykonawca nie dostarczy 93 sztuk identycznych nowych łodzi zgodnie z zapisami w Opisie Przedmiotu Zamówienia, tj. łodzi spełniających wymagania dla kategorii projektowej C. Zamawiający wymaga dostarczenia łodzi w wersji dla kategorii projektowej C, czego dowodem będzie deklaracja zgodności UE, w której zgodnie z obowiązującym na terenie Unii Europejskiej wzorem deklaracji musi znaleźć się m.in. informacja o kategorii projektowej dostarczanej łodzi.

3.1.12. poz. 1 lit. d: „przekrój podłużny kadłuba i przekroje poprzeczne w charakterystycznych miejscach”, tymczasem brak dokumentacji istotnego elementu konstrukcyjnego skrzyni mieczowej i miecza”;

Dostarczone przez Wykonawcę przekroje poprzeczne są wystarczające dla właściwego odczytania i zrozumienia projektu łodzi. Zamawiający nie wymagał dostarczenia przekroju poprzecznego w miejscu skrzyni mieczowej i miecza, nie wskazywał również konkretnych miejsc przekroju poprzecznego czy przekroju wzdłużnego.

3.1.13. poz. 1 lit. h: „plan rozmieszczenia wyposażenia pokładowego”, tymczasem dokumentacji ofertowa jest niekompletna. Brak określenia lokalizacji punktów zaczepienia talii szotów grota, kipów, listew szotowych, bloków zwrotnych i knag brasów, knag blokujących fał i kontrafał wytyku, fał i kontrafał miecza”;

Dostarczony przez Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o. rysunek „Plan wyposażenia pokładowego jachtu Mariner 19 w wersji podstawowej” zawiera najważniejsze elementy wyposażenia pokładowego niezbędne do oceny i zrozumienia projektu oraz oceny funkcjonalności łodzi. Zamawiający nie wymagał szczegółowych rysunków konstrukcyjnotechnologicznych czy wykonawczych, w których byłyby podane wszystkie elementy wraz z ich wymiarami. Zamawiający wymagał dostarczenia ogólnego planu wyposażenia pokładowego.

3.1.14. poz. 1 lit. k: „plan urządzenia mieczowego”, tymczasem brak dokumentacji, tj. planu urządzenia mieczowego i skrzynki mieczowej”;

Przedłożony przez Wykonawcę Yachtsport sp. z o.o. rysunek „Wyposażenie pokładowe jachtu” zawiera niezbędne elementy i szczegóły urządzenia mieczowego. Uzupełnieniem rysunku są informacje zawarte w „Opisie technicznym” w części „Balast i płetwa mieczowa”. Zamawiający nie wymagał przedstawienia osobnego dokumentu (rysunku), jeśli plan urządzenia mieczowego zawarty jest w innych rysunkach technicznych i na ich podstawie możliwe jest zrozumienie idei jego budowy i działania.

3.1.15. poz. 3 lit. a „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, a w szczególności posiadać: deklarację zgodności UE”, tymczasem w ofercie nie przedstawiono takiego wzoru”; Zgodnie z zapisami Dyrektywy RCD każda rekreacyjna jednostka pływająca musi spełniać wymagania tej Dyrektywy oraz norm zharmonizowanych z nią. Potwierdzeniem spełnienia tych wymagań jest podpisana deklaracja zgodności UE. Wzór deklaracji zgodności został określony w załączniku IV do Dyrektywy RCD, został opublikowany w Dzienniku Urzędowym UE i jest identyczny we wszystkich krajach UE. Nie było więc potrzeby załączania jego wzoru w ofercie, nie było również takiego wymogu ze strony Zamawiającego. Odwołujący się, jako producent jednostek rekreacyjnych powinien mieć wiedzę na temat powyższych przepisów prawnych dotyczących deklaracji zgodności UE, gdyż sam powinien taki dokument wystawiać dla produkowanych przez siebie łodzi.

3.1.16. poz. 3 lit. b „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, a w szczególności posiadać: oznakowanie nadane przez producenta tj. numer identyfikacyjny CIN – Craft Identification Number”, tymczasem nie wskazano miejsca na kadłubie”;

Zarówno miejsce umieszczenia numeru CIN jak i jego konstrukcja są opisane w Dyrektywie RCD (załącznik I część A pkt

2.1.) jak i normie PN-EN ISO 10087 zharmonizowanej z Dyrektywą RCD. Zapisy te nakładają wprost na Wykonawcę obowiązek oznakowania łodzi numerem CIN, niezależnie od zapisów SIWZ. Wszelkie wymagania dotyczące znaku CIN określone są w normie PN-EN ISO 10087: 2007 Małe statki – Identyfikacja jednostki pływającej – systemy kodowania. Norma określa m.in. trwałość i usytuowanie numeru CIN. Z powyższych względów Zamawiający nie wymagał wskazania miejsca umieszczenia na kadłubie znaku CIN.

3.1.17. poz. 3 lit. c „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, a w szczególności posiadać: trwale przymocowaną tabliczkę znamionową”, tymczasem nie wskazano miejsca na kadłubie”;

Miejsce umieszczenia tabliczki oraz jej zawartość reguluje zapis w Dyrektywie RCD (załącznik I część A pkt 2.2.) oraz norma PN-EN ISO 14945:2006 Małe statki – Tabliczka producenta, zharmonizowana z Dyrektywą. Zarzut sformułowany w pkt. II. 3.1.17 jest nie tylko bezzasadny, ale świadczy o braku znajomości wymagań Dyrektywy RCD i norm zharmonizowanych z nią. Zapis Dyrektywy RCD nakłada wprost na dostawcę łodzi obowiązek umieszczenia tabliczki niezależnie od zapisów SIWZ. Tak więc Zamawiający nie wymagał wskazania miejsca umieszczenia na kadłubie tabliczki producenta.

3.1.18. poz. 3 lit. d „Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, a w szczególności posiadać: instrukcję obsługi jednostki”, tymczasem brak instrukcji w przedstawionej dokumentacji”;

Wymagania odnośnie Instrukcji obsługi reguluje zapis w Dyrektywie RCD (załącznik I część A pkt 2.5.) oraz norma PN-EN ISO 10240:2020-06 Małe statki – Instrukcja dla właściciela zharmonizowana z tą Dyrektywą. Producent jest zobowiązany do dostarczenia Instrukcji obsługi do każdej wprowadzonej do obrotu jednostki pływającej, w tym przypadku do każdej łodzi. Zamawiający nie stawiał wymagania dostarczenia Instrukcji obsługi wraz z ofertą. Zgodnie z projektem umowy Wykonawca ma obowiązek dostarczenia instrukcji obsługi do odbioru każdej łodzi.

3.1.19. poz. 5: „Zamontowany system balastowania musi zapewnić załodze podczas balastowania skuteczność i bezpieczeństwo wykonywanych czynności”, tymczasem brak opisu w dokumentacji rysunkowej, co uniemożliwia kontrole i stwierdzenie czy oferowany przedmiot zamówienia spełnia wymagania stawiane w SIWZ”;

W pkt. II Funkcjonalność poz. 5 zapisano wymagania związane z systemem balastowania jakie musi spełnić dostawca łodzi. Zamawiający nie stawiał wymagania dostarczenia dokumentacji rysunkowej w tym przypadku. Zamawiający ocenił skuteczność balastowania na podstawie przedstawionej dokumentacji.

3.1.20. poz. 7: „Łódź powinna być zabezpieczona przed zagłębieniem masztu poniżej linii wodnej w razie wywrotki”, tymczasem brak opisu i dokumentacji rysunkowej”;

Zamawiający nie wymagał dostarczenia dokumentacji rysunkowej takiego zabezpieczenia.

c) załącznik nr 6 do SIWZ – pkt IV Funkcjonalność

3.1.21. poz. 4: „Wózek do ślipowania z łozami o nośności przekraczającej masę łodzi i wózka, na kółkach pneumatycznych o średnicy min. 300 mm. Konstrukcja wózka ślipowego zabezpieczona na działanie korozji spowodowanej wodą morską”, tymczasem brak opisu i dokumentacji rysunkowej na temat wózka”;

W pkt. IV Funkcjonalność poz. 4 opisano wymagania dla wózka do ślipowania. Zamawiający nie wymagał dostarczenia dokumentacji rysunkowej wózka. Ponadto informacje takie jak sposób zabezpieczenia przed korozją producent jest zobowiązany zamieścić w Instrukcji obsługi wózka.

Do postępowania odwoławczego przystąpienie po stronie zamawiającego zgłosił (pismo z dnia 5.11.20 r.) wykonawca Yachtsport spółki z o.o. z Mysłowic (wykonawca Yachtsport) wnosząc o oddalenie odwołania. Dodatkowo w piśmie procesowym z dnia 22/11/2020, odpowiadając na zarzuty odwołania podniósł co do parametrów technicznych zbliżoną argumentację do argumentacji Zamawiającego przedstawioną w odpowiedzi na odwołanie.

Rozpoznając odwołanie Izba ustaliła i zważyła, co następuje:

Odwolujący na posiedzeniu w dniu 23 listopada br, uwzględniając stanowisko Zamawiającego z odpowiedzi na odwołanie wycofał zarzut z punktu 1 odwołania - naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy Pzp związany z wymaganym warunkiem udziału w tym postępowaniu określonym w rozdziale 4 ust. 1 pkt 1 specyfikacji.

Odnosnie podtrzymanych przez Odwołującego zarzutów z punktu 2 i 3 odwołania Izba uznała, że nie zasługują na uwzględnienie. Zarzut podnoszony w punkcie drugim odwołania – naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 12 Pzp w związku z rozdziałem 4 ust. 2 pkt 2 SIWZ (nie spełnieniu warunków udziału w postępowaniu - nieprzedłożenie wymaganej pełnej dokumentacji ujętej w rozdziale 4 ust. 2 pkt 2 ppkt. k) SIWZ w postaci planu urządzenia mieczowego) oraz zarzut z punktu trzeciego - naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 2 Pzp w związku z parametrami z załącznika nr 6 do SIWZ (zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy Yachtsport, której treść nie odpowiada treści SIWZ w zakresie poszczególnych parametrów przedmiotu zamówienia określonych w załączniku w zakresie wskazanym w odwołaniu) nie znalazły potwierdzenia w opisanych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia wymaganiach, w tym w jej załączniku nr 6, który zgodnie z jego opisem zawierał Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę łodzi żaglowych wraz z wyposażeniem.

Zgodnie z rozdziałem 1 SIWZ: Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) punktem 8; Wykonawca winien realizować zamówienie zgodnie z koncepcją uniwersalnego projektowania czyli w taki sposób aby była użyteczna dla wszystkich w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji czy specjalistycznego projektowania opartą na 8 regułach: 1) Użyteczność dla osób o różnej sprawności, 2) Elastyczność w użytkowaniu, 3) Proste i intuicyjne użytkowanie, 4) Czytelna informacja, 5) Tolerancja na błędy, 6) Wygodne użytkowanie bez wysiłku, 7) Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania, 8) Percepcja równości”. Z kolei w rozdziale 4 pkt 2 ppkt 2 SIWZ Zamawiający: „W celu potwierdzenia spełniania przez oferowane dostawy wymagań określonych przez Zamawiającego” (...) podał, że: „Wykonawca zobowiązany jest złożyć dokumentację techniczną projektową i konstrukcyjną - techniczną umożliwiającą właściwe zrozumienie projektu, budowy, działania i oceny zgodności. Minimalny zakres dokumentacji, na podstawie której Zamawiający potwierdzi zgodność oferty z opisem przedmiotu zamówienia zawiera: a) opis techniczny łodzi, b) analizę hydrostatyczną przy maksymalnym załadunku (analiza masy łodzi z załogą, bagażami i wyposażeniem, wyznaczenie środka ciężkości, obliczenie wyporności, środka wyporu, wyznaczenie projektowej wodnicy pływania), c) plan ogólny z widokiem z boku ożaglowania i takielunku oraz widokiem z góry na pokład, d) przekrój podłużny kadłuba i przekroje poprzeczne w charakterystycznych miejscach, e) analizę niezatapialności - pływerności po zalaniu wnętrza łodzi: - dla łodzi o długości kadłuba $L_h > 6\text{ m}$ - analiza zgodnie z wymogami (6.7) i załącznikami D i E z normy PN-EN ISO

12217-2 ;

- dla łodzi o długości kadłuba $L_h < 6$ m - analiza pływalności podstawowej, tak aby łódź mogła zaliczyć fizyczne próby zgodnie z (7.4.2) oraz C.2 i C.4.3 (załączniki C i D) z normy PN-EN ISO 12217-3

f) plan laminowania kadłuba, g) plan laminowania pokładu, h) plan rozmieszczenia wyposażenia pokładowego, i) plan masztu, bomu i takielunku, j) plan urządzenia sterowego, k) plan urządzenia mieczowego.

Przedłożona przez Wykonawcę dokumentacja techniczna łodzi żaglowej musi umożliwić Zamawiającemu potwierdzenie spełnienia wszystkich parametrów i wymagań zawartych w opisie przedmiotu zamówienia”.

. Natomiast w załączniku nr 6 do SIWZ (Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia) w jego punkcie I określono w ppktach 1 do 20 „Założenia konstrukcyjne”. W punkcie II: Bezpieczeństwo w jego podpunkcie 1 podano: „1. Łódź musi posiadać dokumentację projektową i konstrukcyjną — techniczną umożliwiającą właściwe odczytanie i zrozumienie projektu, budowy, działania i oceny zgodności. Minimalny zakres dokumentacji na podstawie której Zamawiający potwierdzi zgodność oferty z opisem przedmiotu zamówienia zawiera: a) opis techniczny łodzi, i dalej według rozdziału 4 pkt 2 ppkt 2 cytowane powyżej lit. b) do k) łącznie z ogólną wytyczną, że: „Przedłożona przez Wykonawcę dokumentacja techniczna łodzi żaglowej musi umożliwić Zamawiającemu potwierdzenie spełnienia wszystkich parametrów i wymagań zawartych w opisie przedmiotu zamówienia. W ppkt 2 z kolei i następnych, że: „2. Konstrukcja łodzi musi spełniać wymogi PN-EN ISO 12215, posiadać obowiązujące na rynku deklaracje zgodności, świadectwa jakości oraz gwarancje, w celu zapewnienia prawidłowej eksploatacji i zabezpieczenia przed roszczeniami ze strony osób trzecich z tytułu naruszenia praw autorskich, patentowych, znaku towarowego, licencji lub innych oraz umożliwiać żeglugę bez asekuracji zewnętrznej. 3. Łódź musi spełniać wymogi wynikające z aktualnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych, a w szczególności posiadać: a) deklarację zgodności UE, b) oznakowanie nadane przez producenta tj. numer identyfikacyjny C/N — Craft Identification Number, c) trwale przymocowaną tabliczkę znamionową, d) instrukcję obsługi jednostki. 4. Żagle muszą mieć możliwość refowania. Fok wyposażony w roller. 5. Zamontowany system balastowania musi zapewnić załadunek podczas balastowania skuteczność i bezpieczeństwo wykonywanych czynności. 6. Pływalność i stateczność łodzi musi spełniać wymogi aktualnie obowiązującej normy PN-EN ISO 12217. 7. Łódź powinna być zabezpieczona przed zagłębieniem masztu poniżej linii wodnej w razie wywrotki. 8. Łódź musi posiadać deklarację zgodności UE do Dyrektywy 2013/53/UE w module oceny zgodności B+C. W celu weryfikacji jakości wewnętrznej kontroli produktu (moduł C) wymaga się, aby jednostka notyfikowana wybrana przez producenta przeprowadziła badania w odstępach czasu określonych przez tę jednostkę notyfikowaną, potwierdzające zgodność produktu z zatwierdzoną dokumentacją dla typu (moduł B) oraz spełnienia odpowiednich wymagań określonych normami. Ponadto przed przekazaniem do użytkowania, przynajmniej jedną łódź z każdej z dostarczonych do zamawiających gmin partii łodzi poddać ocenie końcowej. Raport z oceny końcowej musi zawierać numer identyfikacyjny badanej jednostki. Powyższa procedura ma na celu ustalenie czy parametry procesu wytwarzania łodzi mieściły się w dopuszczalnych granicach, mając na uwadze zapewnienie zgodności produktu”. Wskazano także w pkt III na Mobilność łodzi, a w punkcie IV - na jej funkcjonalność, wskazując w punkcie 4 na parametry techniczne łodzi, Wymagane wyposażenie kadłuba łodzi, oraz Warunki rękojmi i gwarancji jakości dla kadłuba i takielunku (...), wózka do slipowania oraz pozostałych elementów łodzi. W punkcie V podano wymagania co do brandingu przedstawiając na rysunku wg ppkt 14) „Kompletne obrandowanie ożaglowania oraz tzw. skorupy łodzi przedstawia Rys. nr 1”. Z kolei w ppkt 17 podano, że: „17. Na etapie produkcyjnym ożaglowania Wykonawca we własnym zakresie dostosuje projekt graficzny do parametrów łodzi i żagla zgodnie z wytycznymi zawartymi w pkt. 1-16”.

Izba zwraca uwagę, że kluczowym zadaniem specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) jest przekazanie informacji i wskazówek, które są konieczne dla przygotowania oferty, a następnie dokonanie przez zamawiającego oceny złożonej oferty. Wykraczanie poza jej postanowienia, przykładowo interpretacja rozszerzająca jej postanowienia, jest niedopuszczalna prowadziłaby bowiem do naruszenia kluczowych zasad obowiązujących w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego zawartych w szczególności w art. 7 ust. 1 Pzp - naruszenia zasady prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania.

Przystępujący wykonawca Yachtsport w odpowiedzi na wezwanie Zamawiającego z dnia 2 września 2020 r. przedstawił wymaganą dokumentację techniczną projektową i konstrukcyjną - techniczną dla łodzi obejmującą opisy i analizy oraz rysunki techniczne według wytycznych specyfikacji. W tej dokumentacji wskazał m.in. na typ łodzi Mariner 19 i na producenta Mariner Yachts. Dokonując jej oceny Zamawiający uznał, że ta dokumentacja techniczna łodzi wymaga wyjaśnienia - na jej podstawie nie mógł potwierdzić spełnienia wszystkich parametrów i wymagań zawartych w opisie przedmiotu zamówienia. Stąd w piśmie z dnia 29 września 2020 r. w jego punkcie 3 (w zakresie rozstrzyganym) wskazał: „W wyniku oceny przedłożonej przez Wykonawcę dokumentacji technicznej projektowej i konstrukcyjnej - technicznej stwierdzono następujące braki:

-dostarczony dokument pt. „Stateczność hydrodynamika” – nie zawiera wszystkich informacji i obliczeń wymienionych w SIWZ pkt. II Bezpieczeństwo ppkt. b)

Brakuje określenia położenia środka ciężkości jednostki, obliczeń wyporności, obliczeń położenia środka wyporu oraz wyznaczenia projektowej wodnicy pływania.

-brak dokumentu/rysunku przekroju podłużnego kadłuba zgodnie z SIWZ pkt. II Bezpieczeństwo ppkt. d) - brak analizy niezatapialności zgodnie z SIWZ pkt. II Bezpieczeństwo ppkt. e)”.

Mając na uwadze treść wezwania z dnia 29 września 2020 r. nie można uznać za prawdziwe twierdzenie Odwołującego, że Przystępujący Yachtsport pomimo wezwania nie przedstawił planu urządzenia mieczowego a tym samym nie jest zasadny zarzut naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 12 Pzp w związku z rozdziałem 4 ust. 2 pkt 2 SIWZ (nie spełnienia warunków udziału w postępowaniu - nieprzedłożenie wymaganej pełnej dokumentacji ujętej w rozdziale 4 ust. 2 pkt 2 ppkt. k) SIWZ w postaci planu urządzenia mieczowego. Wskazywane wezwanie nie odnosiło się bowiem w ogóle do braku projektu urządzenia mieczowego. W tym przypadku Zamawiający (tak jak wskazywał) uznał, że przedłożony przez wykonawcę Yachtsport rysunek „Wyposażenie pokładowe jachtu” zawiera niezbędne elementy i szczegóły urządzenia mieczowego. Uzupełnieniem rysunku są informacje zawarte w „Opisie technicznym” w części „Balast i pletwa mieczowa”. Opisy specyfikacji nie wskazują, aby Zamawiający wymagał przedstawienia osobnego dokumentu (rysunku), jeśli plan urządzenia mieczowego zawarty jest w innych rysunkach technicznych i na ich podstawie możliwe jest zrozumienie idei jego budowy i działania.

Także nie podlega uwzględnieniu zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp. Zdaniem Izby wnoszący odwołanie nie wykazał, że treść oferty wykonawcy Yachtsport nie odpowiada treści SIWZ w zakresie wskazywanych w odwołaniu parametrów. Tak jak wyjaśniał, (co znajduje potwierdzenie we wskazywanych postanowieniach), Zamawiający w przedmiotowym postępowaniu w specyfikacji wymagał złożenia dokumentacji technicznej, która z jednej strony potwierdzałaby wymagane parametry techniczne łodzi, a z drugiej umożliwiała zrozumienie projektu, budowy i działania łodzi. Zamawiający brał pod uwagę również sytuację, w której w niniejszym postępowaniu może zostać złożona oferta łodzi zaprojektowanej specjalnie pod potrzeby tego konkretnego zamówienia, stąd dość szeroko opisane zostały w OPZ „Założenia konstrukcyjne”. Zdaniem Izby, Odwołujący nie wykazał, że dokumentacja techniczna przedłożona przez Yachtsport nie spełnia wymaganych wytycznymi warunków. Tak jak wskazywał Zamawiający przedstawiona w ofercie łódź przez Yachtsport dotyczy wprowadzonej do obrotu w 2012 roku łodzi Mariner 19, z której korzysta szereg klubów żeglarskich zajmujących się szkoleniem dzieci i młodzieży, zarówno w Polsce jak i w innych krajach Unii Europejskiej. Tym samym wszelkie parametry i cechy tej łodzi są ogólnie znane i możliwe do weryfikacji, także te co do których Zamawiający nie wymagał przedstawienia opisów i rysunków technicznych. Odwołujący nie wykazał, że Zamawiający nie otrzymał od wykonawcy Yachtsport kompletu wymaganych w rozdz. 4 ust. 2 pkt. 2) SIWZ dokumentów pozwalających na ocenę spełnienia wymaganych parametrów. Izba zwraca uwagę na wskazane przez Zamawiającego kryteria oceny dokumentacji, a mianowicie powinna „realizować zamówienie zgodnie z koncepcją uniwersalnego projektowania według wskazanych reguł w 8 punktach) oraz, że „Wykonawca zobowiązany jest złożyć dokumentację techniczną projektową i konstrukcyjną - techniczną umożliwiającą właściwe zrozumienie projektu, budowy, działania i oceny zgodności”. Zamawiający określił minimalny zakres wymaganej dokumentacji i taka dokumentacja Yachtsport (po jej uzupełnieniu na wezwanie) stanowiła podstawę (uwzględniając także wiedzę ekspercką na co zwracał uwagę Zamawiający) do potwierdzenia zgodności oferty z opisem przedmiotu zamówienia. Zdaniem Izby, Zamawiający (podobnie Przystępujący) odnosząc się do parametrów technicznych, których dotyczy odwołanie, wykazał, że stanowisko Odwołującego nie znajduje potwierdzenia w wymaganiach, co do sposobu prezentacji tych parametrów opisanych w SIWZ i jej załączniku nr 6. Tym samym podnoszony w odwołaniu zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 2 Pzp w związku z parametrami z załącznika nr 6 do SIWZ nie podlega uwzględnieniu.

W konkluzji Izba stwierdza, że uznała za niezasadne podnoszone w odwołaniu i podtrzymane przez odwołującego zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 12 Pzp oraz zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 2 tej ustawy.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 ustawy Pzp stosownie do wyniku sprawy uwzględniając także przepisy rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. z 2018 r, poz. 972).

.....