Sygn. akt KIO 565/26

WYROK

Warszawa, 17 marca 2026 roku

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodnicząca: Agnieszka Trojanowska

Protokolantka: Aldona Karpińska

po rozpoznaniu na rozprawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej 6 lutego 2026 r. przez wykonawcę Stocznia Remontowa NAUTA Spółka Akcyjna z siedzibą w Gdyni, ul. Budowniczych 10 w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa z siedzibą w Gdyni, ul. Hryniewickiego 10

Uczestnik po stronie odwołującego:

wykonawca Net Marine – Marine Power Service spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Szczecinie, ul. Kotwiczna 13

orzeka:

1. umarza postępowanie w zakresie zarzutu 1 i uwzględnia odwołanie w zakresie zarzutu 2 i nakazuje zamawiającemu zmianę treści pkt 5.1.6 ogłoszenia i Rozdziału VII ust. 7 pkt 4) lit. a) Specyfikacji Warunków Zamówienia w taki sposób, aby warunek był proporcjonalny do przedmiotu zamówienia i uwzględniał minimalne poziomy zdolności zgodnie z art. 112 ust. 1 ustawy,

2. kosztami postępowania obciąża zamawiającego:

2.1 Zalicza w poczet kosztów postępowania kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) tytułem uiszczonego wpisu, 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem wydatków pełnomocnika odwołującego, 169 zł 00 gr (sto sześćdziesiąt dziewięć złotych zero groszy) tytułem kosztów dojazdu zamawiającego, 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem wydatków pełnomocnika zamawiającego,

2.2. Zasądza od zamawiającego na rzecz odwołującego kwotę 18 600 zł 00 gr (osiemnaście tysięcy sześćset złotych zero groszy) tytułem zwrotu poniesionych przez odwołującego kosztów wpisu i wydatków pełnomocnika.

Na orzeczenie – w terminie 14 dni od jego doręczenia przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie- Sądu Zamówień Publicznych.

Przewodnicząca:…….

Sygn. akt KIO 565/26

Uzasadnienie

Postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego na „Wykonanie usługi remontu dla odnowienia klasy dwóch statków m/s Orkan i m/s Pasat typu SAR 3000 zgodnie z przepisami PRS” ogłoszono w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem: 58246-2026, numer wydania Dz.U. S: 18/2026, data publikacji: 27/01/2026

6 lutego 2026 r. przez wykonawca Stocznia Remontowa NAUTA Spółka Akcyjna z siedzibą w Gdyni, ul. Budowniczych 10 działając przez należycie umocowanego pełnomocnika wniósł odwołanie. Do odwołania dołączono dowód jego opłacenia oraz dowód przekazania zamawiającemu. Odwołanie wniesiono:

1. w odniesieniu do treści pkt 5.1.6 ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej o zamówieniu z dnia 27 stycznia 2026 roku w części „Informacje dodatkowe”, wprowadzające jako warunek udziału w postępowaniu wymóg posiadania przez wykonawcę zdolności technicznej lub zawodowej tj. „Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o kadłubie aluminiowym, o mocy siłowni 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda.”;

2. w odniesieniu do treści Rozdziału VII ust. 7 pkt 4) lit. a) Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej jako „SWZ”), wprowadzającego jako warunek udziału w postępowaniu wymóg posiadania przez wykonawcę zdolności technicznej lub zawodowej tj. „Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o kadłubie aluminiowym, o mocy siłowni 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda.”.

co wobec ustalenia warunku udziału w postepowaniu przez wprowadzenie wymogu wykonania usługi remontu jednego statku o kadłubie aluminiowym oraz o mocy siłowni 4000 kW:

a) stanowi naruszenie zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców;

b) nie zapewnia możliwości dokonania obiektywnej oceny zdolności wykonawców do należytej realizacji zamówienia

przy uwzględnieniu podstawowych zasad ustawy uczciwej konkurencji i równego traktowania oraz zasady proporcjonalności;
c) dokonane zostało w sposób ograniczający dostęp do zamówienia wykonawcom zdolnym do jego realizacji; zarzucając zamawiającemu:
1. naruszenie art. 112 ust. 1 ustawy w zw. z art. 16 ustawy przez wprowadzenie w ogłoszeniu o zamówieniu oraz SWZ warunku udziału w postępowaniu, który:
a) narusza zasadę proporcjonalności i który utrudnia dostęp do rynku, a nadto nie zapewnia możliwości dokonania obiektywnej zdolności wykonawców do należytej realizacji zamówienia ustalając wymóg remontu jednego statku o siłowni o mocy 4000 kW, podczas gdy spełnienie tego warunku jest możliwe wyłącznie gdy wykonawca przeprowadził remont statku o tej konkretnej mocy siłowni, co jest wymogiem tego, aby wykonawca w przeszłości remontował statki, będące w władaniu zamawiającego, pomimo tego, że brak jest uzasadnienia dla eliminowania wykonawców, którzy remontowali statki posiadające siłownie o wyższej mocy;
2. naruszenie art. 112 ust. 1 ustawy w zw. z art. 16 ustawy przez wprowadzenie w ogłoszeniu o zamówieniu oraz SWZ warunku udziału w postępowaniu, który:
a) narusza zasadę proporcjonalności i który utrudnia dostęp do rynku, a nadto nie zapewnia możliwości dokonania obiektywnej zdolności wykonawców do należytej realizacji zamówienia ustalając wymóg remontu jednego statku o kadłubie aluminiowym, podczas gdy załącznik nr 1 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (a,
b) nie przewiduje prac remontowych dotyczących kadłuba statków m/s Orkan i m/s Pasat.
Wniósł o uwzględnienie odwołania w całości i:
1. nakazanie zamawiającemu zmianę treści ogłoszenia o zamówieniu w ten sposób, że: w punkcie 5.1.6 ogłoszenia wprowadzenie po słowach „O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy spełniający łącznie poniższe warunki:" „Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o mocy siłowni co najmniej 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda.".
2. nakazanie zamawiającemu zmianę treści SWZ w ten sposób, że: w Rozdziale VII ust. 7 pkt 4 lit. a) SWZ w ten sposób, że: „Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o mocy siłowni co najmniej 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda.".
3. nakazanie zamawiającemu ponowne określenie warunków udziału w postępowaniu z uwzględnieniem art. 112 ust. 2 i 3 ustawy.
Ponadto o zasądzenie od zamawiającego na rzecz odwołującego kosztów postępowania odwoławczego według spisu kosztów, który zostanie przedłożony na rozprawie przed Krajową Izbą Odwoławczą.
Jednocześnie o:
1. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z dokumentacji postępowania przetargowego na okoliczności podane w odwołaniu, jak również dowodów zawnioskowanych w treści uzasadnienia odwołania, na okoliczności tam wskazane, a załączonych do odwołania;
2. zobowiązanie zamawiającego do złożenia pisemnego oświadczenia w zakresie tego, jaki podmiot przeprowadził poprzedni remont klasowy, a także ile podmiotów złożyło oferty w poprzednio przeprowadzonym postępowaniu.
Odwołujący wyjaśnił, że posiada interes w złożeniu odwołania, gdyż w przypadku zmiany SWZ spełni warunki udziału i w konsekwencji złożenia oferty w postępowaniu o udzielenie przedmiotowego zamówienia publicznego. Ponadto interes prawny wyraża się w tym, że usunięcie naruszeń w zakresie treści SWZ spowoduje prawidłowość stosowania przez zamawiającego przepisów ustawy, co urealnia szanse uzyskania zamówienia przez odwołującego.
Zgodnie z treścią pkt 5.1.6 ogłoszenia o zamówieniu oraz Rozdziału VII ust. 7 pkt 4 lit. a) SWZ jako warunek udziału w postępowaniu wymóg posiadania przez wykonawcę zdolności technicznej lub zawodowej tj. „Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o kadłubie aluminiowym, o mocy siłowni 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda."
Dowód: - ogłoszenie o zamówieniu - Specyfikacja warunków zamówienia
Odwołujący oświadczył, że kwestionuje opisane powyżej treści ogłoszenia o zamówieniu oraz treści SWZ.
Odwołujący jest stocznią remontową z bogatym doświadczeniem, wyposażoną w odpowiednią infrastrukturę techniczną umożliwiającą remonty oraz przebudowy jednostek pływających. Nadto odwołujący dysponuje odpowiednio wykwalifikowaną kadrą. W bieżącym roku kalendarzowym odwołujący będzie świętował setną rocznicę swojego powstania. W realiach niniejszego postępowania zamawiający w dokumentacji przetargowej przewidział warunki udziału

w postępowania, o których mowa w art. 112 ustawy o treści jak w punkcie I uzasadnienia powyżej.
Zamawiający powinien był sformułować warunki udziału w postępowaniu w sposób, który umożliwia realne otwarcie rynku i przeciwdziała dyskryminacji wykonawców. Tymczasem w zakresie posiadanych zdolności technicznych i zawodowych zamawiający oczekuje od wykonawców, że wykażą się oni remontem jednostki, której parametr mocy siłowni będzie wynosił dokładnie 4000 kW. Abstrahując od tego, że przedmiotowy parametr budzi uzasadnione wątpliwości co do jego weryfikowalności, to zwrócić należy uwagę na to, że zamawiający oczekując spełnienia tego warunku wymaga od wykonawców, aby wykazali się wykonaniem remontu jednostek będących przedmiotem zamówienia. Z oczywistych więc względów kwestionowany warunek udziału w postępowaniu skutkuje wyeliminowaniem wykonawców, którzy remontowali jednostki o takim parametrze mocy siłowni. Odwołujący podkreślił, że przedmiotowy warunek jest faktycznie niemożliwy do spełnienia dla wykonawców, którzy nie remontowali w przeszłości jednostek, które są przedmiotem zamówienia. Zdaniem odwołującego, zamawiający intencjonalnie zawęża krąg wykonawców do podmiotu, który poprzednio przeprowadził remont klasowy tych jednostek. Odwołujący zaznaczył przy tym, że posiada doświadczenie w remontach jednostek pływających o mocy siłowni znacznie przekraczającej 4000 kW.
Natomiast w realiach tego postępowania posiadanie doświadczenia w remontach takich jednostek nie mogłoby stanowić atutu, lecz byłoby przeszkodą do uzyskania zamówienia, gdyż zamawiający oczekuje spełnienia warunku przez wykazanie, że moc siłowni remontowanej jednostki wynosiła tylko i wyłącznie 4000 kW. Niezależnie od powyższego zamawiający oczekuje, że wykonawcy wykażą się remontem jednego statku o kadłubie aluminiowym. W ocenie odwołującego, wprowadzenie tego kryterium ponownie ma na celu eliminację wykonawców, którzy w przeszłości nie remontowali jednostek, będących przedmiotem zamówienia. Odwołujący zwrócił uwagę, że przedmiotowy wymóg powinien być powiązany z rzeczywistym przedmiotem remontu. Odwołujący wskazał, że Specyfikacja remontowa (załącznik nr 1 a i b) w punktach od 2 do 6 w ogóle nie przewiduje prac kadłubowych – zamawiający oczekuje wyłącznie przeprowadzenia prac: ogólnych, dokowych, pokładowych, maszynowych i elektrycznych. W konsekwencji wprowadzenie żądanego kryterium w zakresie zdolności technicznych i zawodowych pozostaje bez związku z przedmiotem prace remontowych, a więc jest nieproporcjonalne do przedmiotu zamówienia. Odwołujący podkreślił przy tym, że posiada doświadczenie w zakresie prefabrykacji oraz montażu zaawansowanych konstrukcji aluminiowych na jednostkach pływających – w tym między innymi wykonania aluminiowych sterówek montowanych na stalowych kadłubach z zastosowaniem specjalistycznych złączy, takich jak TRICLAD.
Powyższe prace wymagają wysokiego poziomu precyzji oraz znajomości technologii pracy z aluminium w środowisku morskim, co w ocenie odwołującego, jednoznacznie potwierdza zdolność do należytego wykonania przedmiotu tego zamówienia.
Podsumowując, w ocenie odwołującego, kwestionowane powyżej warunki udziału w postępowaniu mają na celu preferowanie podmiotów, które uprzednio prowadziły remonty jednostek będących przedmiotem zamówienia, co należy uznać za niedopuszczalne. Zdaniem odwołującego, opisane wyżej naruszenia zamawiającego przy konstruowaniu warunków udziału w postępowaniu utrwalają zamknięty krąg podmiotów faworyzowanych uprzednio w ramach przeprowadzanych postępowań przetargowych, eliminując inne podmioty, które posiadają faktyczne kompetencje do wykonania przedmiotu zamówienia. Takie działanie pozostaje w sprzeczności z fundamentalnymi zasadami systemu zamówień publicznych, w szczególności z art. 16 ustawy (uczciwa konkurencja, równe traktowanie wykonawców i proporcjonalność). Podkreślenia wymaga, że w doktrynie podnosi się, że „Warunek udziału w postępowaniu ustalony przez zamawiającego podlega ocenie pod kątem proporcjonalności do opisanego przez zamawiającego przedmiotu zamówienia oraz zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia. Warunek ten nie może być nadmierny oraz w nieuzasadniony sposób eliminować z udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia wykonawców zdolnych do jego wykonania. Nie tylko wynika to z zasady równego traktowania wykonawców i uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności, lecz także znajduje bezpośrednie potwierdzenie w treści ust. 1 in fine komentowanego przepisu, stanowiącego o minimalnych poziomach zdolności.”. Odwołał się do wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 19 kwietnia 2022 roku (sygn. akt KIO 882/22).
W realiach niniejszej sprawy, zdaniem odwołującego, nie zachodzi związek pomiędzy rodzajem materiału, z którego kadłub statku jest wykonany i mocą siłowni, a ryzykami i złożonością przedmiotu niniejszego zamówienia. Adekwatność i proporcjonalność warunków (art. 112 ust. 2 i 3 ustawy) wymagają, by próg doświadczenia odpowiadał przedmiotowi zamówienia. W przeciwnym razie warunek przekształca się w próg dostępu a nie w obiektywny test zdolności. Określenie przez zamawiającego warunków jak wyżej czyni je pozornymi, gdyż w istocie ich celem jest wyeliminowanie konkurencji w niniejszym postępowaniu. Zdaniem odwołującego, właściwą reakcją regulacyjną dla zamawiającego powinna być weryfikacja kompetencji wykonawców bez zamykania rynku, co można osiągnąć przez:
a) określenie mocy siłowni statku na poziomie „co najmniej” 4000 kW;
b) rezygnacja z kryterium remontu jednego statku „o kadłubie aluminiowym”.
Powyższy sposób określenia warunku udziału w postępowaniu pozostaje w zgodzie z art. 112 ust. 2 i 3 ustawy oraz

realizuje zasady wyrażone w art. 16 ustawy.
9 lutego 2026 r. zamawiający poinformował o wniesieniu odwołania.
12 lutego 2026 r. wykonawca Net Marine – Marine Power Service spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Szczecinie, ul. Kotwiczna 13 zgłosił swój udział w postępowaniu odwoławczym po stronie odwołującego działając przez prezesa zarządu. Do zgłoszenia dołączono dowody jego przekazania stronom. Wniósł o uwzględnienie odwołania w całości. Odwołanie jest zasadne w zakresie wszelkich zarzutów w nim podniesionych.
Przystępujący jest wykonawcą, który zamierza złożyć ofertę w tym postępowaniu i w piśmie z 4 lutego 2026 roku skierował do zamawiającego wniosek o zmianę treści SWZ na następującą:
Wykonawca w okresie ostatnich 7 lat wykonał co najmniej 2 usługi polegające na remoncie dokowym morskich jednostek pływających o mocy siłowni 4000 KW i tonażu powyżej 250 BRT o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,0 PLN netto każda.
Wnioskowana zmiana jest tożsama z tą jaką oczekuje odwołujący.
Wykonawca we wniosku o zmianę treści SWZ wskazał na argumenty uzasadniające zmianę SWZ z uwagi na znacząco ograniczaną przez zamawiającego konkurencję, zmniejszając krąg wykonawców zdolnych do spełnienia warunku udziału w postępowaniu. Zmiana warunku udziału w postępowaniu pozwoli wykonawcy posiadającemu bardzo duże doświadczenie na złożenie oferty w postępowaniu. Z tego też względu przystępujący ma interes w tym, aby odwołanie zostało rozstrzygnięte na korzyść odwołującego.
Poza tym przystępujący ma prawo uczestniczyć w postępowaniu, w którym przestrzega się podstawowych zasad udzielenia zamówień publicznych tj. zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Ma on zatem prawo oczekiwać od zamawiającego rzetelnego i adekwatnego określenia warunków udziału w postępowaniu, czego w ocenie przystępującego zamawiający nie uczynił.
Przystępujący zastrzegł sobie możliwość wniesienia pisma przygotowawczego w celu przedstawienia szczegółowej argumentacji.
Wniósł o uznanie skuteczności przystąpienia oraz o oddalenie odwołania w całości.
11 marca 2026 r. zamawiający złożył odpowiedź na odwołanie oświadczają, że uwzględnia odwołanie w części, tj. w zakresie zarzutu dotyczącego brzmienia warunku udziału w postępowaniu odnoszącego się do doświadczenia w remoncie statków o mocy siłowni 4000 kW, poprzez doprecyzowanie tego warunku i nadanie mu następującego brzmienia:
„Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o kadłubie aluminiowym, o mocy siłowni co najmniej 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda”.
Zamawiający wniósł o:
1. oddalenie odwołania;
2. zasądzenie od odwołującego na rzecz zamawiającego kosztów postępowania wg rachunków, które przedłożę do akt postępowania przed zamknięciem rozprawy.
Nadto o:
3. dopuszczenie dowodów załączonego do odpowiedzi na odwołanie w postaci:
3.1 przepisów Polskiego Rejestru Statków (PRS) dla klasyfikacji i budowy statków morskich, Część I – Zasady klasyfikacji,
na okoliczność wykazania, że odnowienie klasy PRS wymaga potwierdzenia zgodności stanu technicznego statku, w tym kadłuba, z przepisami klasyfikacyjnymi, zaś w toku przeglądu dla odnowienia klasy obowiązkowo badana jest podwodna część kadłuba, co do zasady w stanie wynurzonym, a zatem doświadczenie wykonawcy w zakresie remontu jednostek o kadłubie aluminiowym pozostaje adekwatne i proporcjonalne do przedmiotu zamówienia.
3.2 przepisy publikacji 74/P zasady kwalifikowania technologii spawania marzec 2018, na okoliczność wykazania, że przepisy PRS wprost obejmują kwalifikowanie technologii spawania stopów aluminium przeznaczonych do budowy kadłubów statków oraz wymagają stosowania kwalifikowanych procedur spawalniczych właściwych dla tego rodzaju konstrukcji, co potwierdza, że doświadczenie wykonawcy przy remoncie jednostki o kadłubie aluminiowym pozostaje w bezpośrednim związku z przedmiotem zamówienia i służy weryfikacji jego rzeczywistej zdolności do należytego wykonania remontu w reżimie klasyfikacyjnym.
Zamawiający nie kwestionuje przesłanek formalnych do wniesienia odwołania po stronie odwołującego ani przesłanek do przystąpienia po stronie przystępującego.
Stanowisko zamawiającego co do parametru mocy siłowni 4000 kW:
W zakresie zarzutu odnoszącego się do brzmienia progu mocy („moc siłowni 4000 kW”) zamawiający wskazał, że od początku rozumiał warunek jako minimalny poziom zdolności – tj. dotyczący remontu jednostki o mocy siłowni co

najmniej 4000 kW, a nie dotyczący wartości „dokładnie 4000 kW".
Takie rozumienie jest spójne z funkcją warunków udziału jako narzędzia kwalifikacji podmiotowej opartej o minimalne poziomy zdolności, co wynika wprost z art. 112 ust. 1 ustawy.
Niemniej zamawiający dostrzegł, że pozostawienie zapisu w formie „4000 kW" może generować spór interpretacyjny (w tym ryzyko różnej oceny przez wykonawców i – w konsekwencji – ryzyko ograniczenia przejrzystości postępowania). W związku z tym zamawiający uznał podniesiony zarzut za zasadny i po zakończeniu tego postępowania przed KIO opublikuje zmianę warunku przez dodanie sformułowania „co najmniej 4000 kW", nadając mu tym samym następujące brzmienie:
„Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o kadłubie aluminiowym, o mocy siłowni co najmniej 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda".
Zamawiający podkreślił przy tym, że próg 4000 kW pozostaje racjonalny i powiązany z zamówieniem: w specyfikacji obu jednostek wskazano układ napędowy obejmujący dwa silniki marszowe o mocy po 1440 kW oraz jeden silnik prędkości maksymalnej o mocy 2040 kW (łącznie 4920 kW mocy zainstalowanej), co potwierdza skalę i złożoność prac klasowych w obszarze maszynowym tych statków.
Stanowisko zamawiającego co do wymogu doświadczenia w jednostkach o kadłubie aluminiowym:
Zamawiający wnosi o oddalenie odwołania w części kwestionującej postawiony wymóg, aby w ramach wykazywanego doświadczenia co najmniej jedna z usług dotyczyła remontu statku o kadłubie aluminiowym.
Trafność i konieczność tego wymogu wynika wprost ze specyfiki przedmiotu zamówienia.
Po pierwsze, oba statki objęte zamówieniem posiadają kadłuby aluminiowe (spawane, ze stopu aluminium 5083 i 5086 w stanach utwardzenia H116; H321). Nie jest to zatem parametr uboczny czy przypadkowy. To właśnie materiał konstrukcyjny kadłuba stanowi jedną z podstawowych cech technicznych remontowanych jednostek. Doświadczenie w remoncie statku aluminiowego nie zostało więc przez zamawiającego wprowadzone w oderwaniu od przedmiotu zamówienia, lecz pozostaje w bezpośrednim związku z tym, że przedmiot zamówienia dotyczy remontu klasowego statków o takiej właśnie konstrukcji.
Wbrew twierdzeniu odwołującego – który najwyraźniej nie zapoznał się dokładnie z przedmiotem zamówienia – w załącznik nr 1 do SWZ – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (a, b) przewidziano szereg prac, które bezpośrednio ingerują w elementy aluminiowego kadłuba lub wymagają oceny i ewentualnych napraw w jego obrębie. Zakres ten został opisany w pkt 3.2–3.5 SOPZ a i b (Załącznik nr 1 do SWZ a i b).
W ramach prac dokowych opisanych w pkt 3 SOPZ a i b- wprost wymieniono prace, które dotyczą podwodnej części kadłuba aluminiowego i wymagają technologii właściwej dla aluminium.
I tak, w ramach tych prac wskazano mycie części podwodnej kadłuba (opisanej jako „kadłub aluminiowy"), następnie piaskowanie całej powierzchni części podwodnej kadłuba wraz z tunelem steru strumieniowego i płetwami sterów, przy czym zamawiający zastrzegł zastosowanie ścierniwa niemetalicznego dla uzyskania „czystej powierzchni aluminiowej"; po tym etapie przewidziano zmycie wodą słodką całego kadłuba, a następnie odtworzenie ochrony powłokowej poprzez malowanie podwodnej części kadłuba w systemie 6 warstwowym zgodnie z technologią dostawcy farb.
Po drugie, SOPZ a i b obejmuje również elementy ochrony antykorozyjnej i osprzętu bezpośrednio powiązane z kadłubem aluminiowym: wykonanie i montaż nowych korków dennych ze stopu aluminium, obsługę i wymianę anod, a także serwis systemu aktywnej ochrony katodowej wraz z wymianą elementów takich jak anoda, ekran dielektryczny oraz cele referencyjne. Zakres ten dotyczy również sterów: SOPZ a i b wskazuje, że stery wykonane są ze stopu aluminium oraz przewiduje prace przy płetwach sterowych, w tym wymianę części poszycia wskutek kawitacji. Vide pkt 3.12-3.15, pkt. 3.32, pkt 4.1 SOPZ a i b.
Po trzecie należy również podkreślić, że SOPZ a i b wprost wymaga, aby wycena obejmowała przy każdej pozycji również niezbędne technologicznie prace dodatkowe, w tym tzw. „prace dostępu". Ten zapis jest istotny w realiach remontów klasowych: część prac (zwłaszcza w obszarze kadłuba i stref podlegających oględzinom) musi być wykonywana w oparciu o wynik inspekcji, odkrywek i sprawdzeń, a zatem nie da się ich w pełni przewidzieć „co do sztuki" na etapie konstruowania SWZ.
Właśnie w takich warunkach ryzyko zamówieniowe (termin, jakość, bezpieczeństwo) przenosi się na kompetencje i doświadczenie wykonawcy.
Po czwarte, przedmiot zamówienia obejmuje remont klasowy statków, którego celem jest uzyskanie przez jednostki odnowienia klasy nadanej przez Polski Rejestr Statków. W praktyce oznacza to, że zakres prac nie ogranicza się wyłącznie do wykonania czynności wskazanych w SOPZ a i b jako katalogu zamkniętego, lecz obejmuje wszelkie działania konieczne do potwierdzenia przez towarzystwo klasyfikacyjne, że statek spełnia wymagania techniczne przewidziane w przepisach klasyfikacyjnych.

W rozumieniu przepisów klasyfikacyjnych „klasa statku" oznacza potwierdzoną przez towarzystwo klasyfikacyjne zgodność konstrukcji, wykonania oraz aktualnego stanu technicznego statku – w tym w szczególności kadłuba oraz urządzeń maszynowych – z wymaganiami odpowiednich przepisów technicznych, czego formalnym potwierdzeniem jest wydanie świadectwa klasy. Oznacza to, że wykonawca realizujący remont klasowy musi działać w ścisłym reżimie wymagań klasyfikacyjnych oraz pozostawać w bieżącej współpracy z inspektorem klasyfikacyjnym.
W konsekwencji rzeczywisty zakres prac remontowych nie zawsze jest w pełni możliwy do określenia przed rozpoczęciem prac dokowych. Część czynności oraz ewentualnych napraw ujawnia się dopiero w toku inspekcji, demontażu elementów, oczyszczania powierzchni kadłuba czy badań prowadzonych przez inspektora klasyfikacyjnego. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń, zużycia materiału, niezgodności technologicznych lub konieczności odtworzenia elementów konstrukcyjnych, wykonawca zobowiązany jest do wykonania napraw zgodnie z wymaganiami towarzystwa klasyfikacyjnego, tak aby statek mógł uzyskać odnowienie klasy.
Specyfika remontu klasowego polega więc na tym, że wykonawca musi posiadać nie tylko zdolność wykonania prac przewidzianych w dokumentacji, lecz również kompetencje do prowadzenia prac w reżimie klasyfikacyjnym, w tym do realizacji napraw konstrukcyjnych lub technologicznych ujawnionych w trakcie inspekcji. W przypadku jednostek o konstrukcji aluminiowej dotyczy to w szczególności elementów kadłuba, poszycia, elementów konstrukcyjnych oraz technologii właściwych dla stopów aluminium.
Z tego względu zamawiający, formułując warunek udziału w postępowaniu, był uprawniony do wymagania od wykonawców wykazania doświadczenia w realizacji remontu statku o kadłubie aluminiowym. Warunek ten ma na celu zapewnienie, że wykonawca posiada praktyczne doświadczenie w prowadzeniu prac na konstrukcji aluminiowej w warunkach remontu klasowego oraz w bezpośredniej współpracy z towarzystwem klasyfikacyjnym, co jest niezbędne dla prawidłowej realizacji zamówienia.
Po piąte, w praktyce remontów powiązanych z odnowieniem klasy zakres prac kadłubowych w części podwodnej jest ściśle związany z obowiązkowymi oględzinami tej części kadłuba. Przepisy PRS przewidują, że przegląd części podwodnej kadłuba ma być wykonywany w cyklu klasyfikacyjnym, w tym podczas przeglądu dla odnowienia klasy, a w tym trybie powinien być on przeprowadzany w stanie wynurzonym. W realiach niniejszego zamówienia koreluje to bezpośrednio z pracami dokowymi obejmującymi przygotowanie i oczyszczanie powierzchni kadłuba (mycie, piaskowanie do „czystej powierzchni aluminiowej"), a następnie prace ochronne. To właśnie na etapie przygotowania/oczyszczenia i inspekcji ujawniają się typowo ubytki i defekty wymagające napraw przed zakończeniem procesu odnowienia klasy (wniosek wynikający z charakteru przeglądu w stanie wynurzonym i celu klasyfikacji).
Po szóste, zamawiający zwrócił uwagę na element stricte „aluminiowy" w sensie technologicznojakościowym.
PRS w publikacji dotyczącej kwalifikowania technologii spawania wprost wskazuje, że zasady kwalifikowania obejmują m.in. stopy aluminium przeznaczone do budowy kadłubów statków oraz wymagają stosowania kwalifikowanych procedur spawalniczych (WPS/pWPS, badania, zakresy kwalifikacji zależne od rodzaju stopu). Dla zamawiającego oznacza to, że dopuszczenie do realizacji remontu wykonawcy „niesprawdzonego" w praktyce remontów kadłubów aluminiowych (w realnych, zakończonych uzyskaniem dokumentów klasyfikacyjnych projektach) stanowiłoby nieakceptowalne ryzyko jakościowe i terminowe.
Na tym tle warunek nie ma charakteru wykluczającego „co do zasady" wykonawców bezdyskusyjnie kompetentnych: Zamawiający wymaga, aby tylko jedna z dwóch wykazywanych usług dotyczyła jednostki o kadłubie aluminiowym (druga może dotyczyć innej konstrukcji), co łagodzi obciążenie warunkiem, a jednocześnie zachowuje jego funkcję selekcyjną w zakresie kluczowym dla bezpieczeństwa i jakości.
Zamawiający przyjął ponadto wydłużony okres referencyjny wynoszący aż 7 lat, w którym wykonawcy mogą wykazać się wymaganym doświadczeniem. Rozwiązanie to znacząco poszerza krąg potencjalnych wykonawców, ponieważ remonty klasowe jednostek morskich są przedsięwzięciami realizowanymi relatywnie rzadko i w długich cyklach eksploatacyjnych. Wydłużenie okresu referencyjnego ponad standardowy trzyletni okres stosowany w wielu postępowaniach ma właśnie na celu zwiększenie dostępności zamówienia dla wykonawców działających na rynku remontów stoczniowych.
W konsekwencji warunek udziału w postępowaniu został ukształtowany w sposób wyważony: z jednej strony ogranicza się on jedynie do minimum niezbędnego dla zapewnienia, że wykonawca posiada doświadczenie w pracy z konstrukcjami aluminiowymi, z drugiej zaś strony – przez ograniczenie wymogu do jednej realizacji oraz wydłużenie okresu referencyjnego do 7 lat – minimalizuje jego potencjalny wpływ na zawężenie kręgu wykonawców.
Dodatkowo należy podkreślić, że remontowane jednostki stanowią element systemu morskiego ratownictwa SAR, który realizuje zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wynikające z prawa międzynarodowego w zakresie zapewnienia służby poszukiwania i ratownictwa na morzu w wyznaczonym obszarze odpowiedzialności. Statki m/s Orkan oraz m/s Pasat pełnią funkcję jednostek ratowniczych pozostających w systemie gotowości operacyjnej, a ich sprawność techniczna i dostępność mają bezpośredni wpływ na zdolność państwa do realizacji zadań ratowniczych na morzu.

W tym kontekście zamawiający jest zobowiązany do takiego ukształtowania warunków udziału w postępowaniu, aby zapewnić wybór wykonawcy posiadającego realne doświadczenie w realizacji prac odpowiadających charakterowi i technologii remontowanych jednostek. Zamawiający nie może bowiem dopuścić do sytuacji, w której brak doświadczenia wykonawcy w pracach na konstrukcji aluminiowej prowadziłby do wydłużenia czasu remontu, konieczności powtarzania prac, ich niskiej jakości lub problemów w uzyskaniu odnowienia klasy.

Ryzyka te mają w niniejszej sprawie szczególne znaczenie, ponieważ mogłyby prowadzić do czasowego wyłączenia jednostki z systemu gotowości ratowniczej, a tym samym do ograniczenia zdolności operacyjnych służby SAR. W świetle charakteru zamówienia zamawiający nie może ponosić takiego ryzyka wyłącznie w celu maksymalizacji liczby potencjalnych wykonawców, zwłaszcza gdy wymaganie doświadczenia zostało określone w sposób umiarkowany i proporcjonalny do przedmiotu zamówienia.

Warunek dotyczący doświadczenia w remoncie statku o kadłubie aluminiowym pełni zatem funkcję minimalnego mechanizmu weryfikacji kompetencji wykonawcy w zakresie technologii kluczowej dla przedmiotu zamówienia, a jego wprowadzenie pozostaje w pełni uzasadnione zarówno charakterem zamówienia, jak i szczególną rolą remontowanych jednostek w systemie bezpieczeństwa morskiego.

Odwołujący na posiedzeniu z udziałem stron złożył stanowisko pisemne podtrzymując odwołanie i wnosząc o przeprowadzenie wskazanych w piśmie dowodów. Podniósł, że zamawiający w odpowiedzi na odwołanie eksponuje fakt, że kadłuby statków są wykonane z aluminium i wskazuje na załączniki 1a i 1b. Przy czym z tych załączników w zakresie prac związanych z kadłubem wynika wykonanie procesu oczyszczania i malowania bez związku z wymaganiami dotyczącymi użytych stopów aluminium. W ocenie odwołującego opis przedmiotu zamówienia nie dotyczy prac związanych z ingerencją w konstrukcję kadłuba. Odwołujący powołał się n a swoje doświadczenie w pracach związanych z remontami spełniającymi wymogi klasyfikatora. Powołał się na posiadane kwalifikacje certyfikowane przez kwalifikatorów, w tym instrukcję technologii spawania dotyczącą także grup W 21 i W 22. Podkreślił, że zamawiający nadinterpretowuje warunek nadając mu brzmienie polegające na wymaganiu doświadczenia w zakresie remontów kadłubów aluminiowych, podczas, gdy warunek wymaga doświadczenia w remoncie statku o kadłubie aluminiowym. Z treści warunku nie wynika, że zamawiający wymaga wykazania się prowadzeniem remontu klasowego. Odwołujący odniósł ten wymóg także do pozostałych wymogów tonażu i mocy siłowni i wskazał, że te kryteria spełnia tylko 5 statków o polskiej przynależności, z czego 3 należą do zamawiającego. Poprzednie remonty jednostek należących do zamawiającego wykonywała wyłącznie jedna stocznia remontowa. Remonty klasowe są prowadzone rzadko, co 5 lat, a z uwagi na ilośś dostępnych na rynku statków o parametrach oczekiwanych przez zamawiającego świadczy to o wprowadzeniu bariery dostępu do zamówienia. Jednym ze statków, który posiada kadłub aluminiowy i pozostałe parametry tonaż i siłownię, jest statek, który wybudował odwołujący, jednak nie może się nim legitymować w tym postępowaniu, bo zamawiający wymaga doświadczenia w remoncie, a nie budowie.

Stan faktyczny:

KIO ustaliło na podstawie dokumentacji postępowania, że zamawiający określił następujący warunek udział w postępowaniu:

Ogłoszenie o zamówieniu:

5.1.6. Informacje ogólne

Zastrzeżony udział:

Informacje dodatkowe: Zamawiający stosuje warunki udziału w postępowaniu dotyczące:

Zdolności technicznej lub zawodowej: O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy spełniający łącznie poniższe warunki: a) Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o kadłubie aluminiowym, o mocy siłowni 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż 3.000.000,00 PLN każda. b) Wykonawca dysponuje nabrzeżem umożliwiającym wykonywanie remontów statków, w którego skład wchodzi min. 1 dźwig o udźwigu min. 3 ton, przyłącze energetyczne, przyłącze wodne, przyłącze sprężonego powietrza. W przypadku wykonawców ubiegających się wspólnie o udziału w postepowaniu - spełnienie warunków będzie oceniane łącznie.

SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

VII. Kwalifikacja podmiotowa Wykonawców – podstawy wykluczenia i warunki udziału w postępowaniu

7. Zamawiający stosuje warunki udziału w postępowaniu dotyczące:

4) Zdolności technicznej lub zawodowej

O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy spełniający łącznie poniższe warunki:

a) Wykonawca w okresie ostatnich 7 (siedmiu) lat, a jeśli okres prowadzenia działalności był krótszy – w tym okresie, wykonał co najmniej 2 (dwie) usługi polegające na remoncie statków, w tym jednego o kadłubie aluminiowym, o mocy siłowni 4000 kW i tonażu powyżej 240 BRT, dla uzyskania dokumentów klasyfikacyjnych, o wartości nie mniejszej niż

3.000.000,00 PLN każda.
b) Wykonawca dysponuje nabrzeżem umożliwiającym wykonywanie remontów statków, w którego skład wchodzi min. 1 dźwig o udźwigu min. 3 ton, przyłącze energetyczne, przyłącze wodne, przyłącze sprężonego powietrza.
8. Wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia, mogą wykazać spełnienie warunków łącznie.
SPECYFIKACJA REMONTOWA m/s Orkan typu SAR 3000
Remont dla trzeciego odnowienia klasy PRS - 2026.

1.DANE STATKU:

Wymiary główne: Lc= 36,88 m Lpp=33,99 m Bcc=8,09 H=3,89 Tmax=2,52 m

Tonaż: Q= 200t BRT=284 RT NRT=85t

Uciąg i szybkość: V=22,5 w Uciąg (na windzie)= 27kN pierwsza warstwa, 11kN ostatnia warstwa, Uciąg (na palu)=18,5 kN.

Kadłub i napęd: Kadłub spawany, wykonany ze stopu aluminium: 5083 i 5086 (w stanie utwardzenia H116;H321). Dwa silniki marszowe MTU 16V2000M72 o mocy po 1440 kW napędzające statek poprzez dwie śruby nastawne oraz jeden silnik prędkości maksymalnej MTU 12V4000M90 o mocy 2040 kW napędzający statek poprzez śrubę o stałym skoku, ster strumieniowy 100 kW.

SPECYFIKACJA REMONTOWA m/s Pasat typu SAR 3000

Remont dla trzeciego odnowienia klasy PRS - 2026.

1.DANE STATKU:

Wymiary główne: Lc= 36,88 m Lpp=33,99 m Bcc=8,09 H=3,89 Tmax=2,52 m

Tonaż: Q= 200t BRT=284 RT NRT=85t

Uciąg i szybkość: V=22,5 w Uciąg (na windzie)= 27kN pierwsza warstwa, 11kN ostatnia warstwa, Uciąg (na palu)=18,5 kN.

Kadłub i napęd: Kadłub spawany, wykonany ze stopu aluminium: 5083 i 5086 (w stanie utwardzenia H116;H321). Dwa silniki marszowe MTU 16V2000M72 o mocy po 1440 kW napędzające statek poprzez dwie śruby nastawne oraz jeden silnik prędkości maksymalnej MTU 12V4000M90 o mocy 2040 kW napędzający statek poprzez śrubę o stałym skoku, ster strumieniowy 100 kW.

W zakresie prac dokowych związanych z kadłubem w obu specyfikacjach wskazano:
3. PRACE DOKOWE
3.1 Dokowanie i wodowanie statku po remoncie dokowym. Wykonawca musi przewidzieć stosownie do przyjętej technologii prowadzenia prac odpowiednią liczbę operacji dokowania i wodowania.
3.2 Mycie części podwodnej kadłuba (kadłub aluminiowy) wodą pod wysokim ciśnieniem. Finalnie powierzchnia do przygotowania i malowania 350 m2.
3.3 Piaskowanie całej powierzchni części podwodnej kadłuba wraz z tunelem steru strumieniowego i płetwami sterów szt. 2. Piaskowanie wykonać ścierniwem niemetalicznym uzyskując czystą powierzchnię aluminiową.
3.4 Po piaskowaniu zmycie wodą słodką całego kadłuba statku, pokładów i nadbudówek.
3.5 Malowanie podwodnej części kadłuba, 6 warstw zgodnie z technologią dostawcy farb. Ostatnia warstwa farby antyporostowa kolor czerwony ciemny RAL 3031. Farby i materiały dostarczy Wykonawca.
Dowody odwołującego:
Instrukcja Technologiczna Spawania zgodna z PRS proces spawania 131 materiał CR ISO 15608 W22, W 21 gr. 3-40 mm średnica ≥ 500 mm i CR ISO 15608 W22, W21 3-40 mm śred. ≥500 mm opracowana przez specjalistę spawalnika i sprawdzona przez Międzynarodowego Inżyniera Spawalnictwa
Z SWZ na wykonanie usługi remontu dla odnowienia klasy dwóch statków m/s Orkan i m/s Pasat typu SAR 3000 zgodnie z przepisami PRS wynika, że w 2021 zamawiający prowadził postępowanie w celu nabycia roboty – remontu w celu odnowienia klasy z dokumentu tego nie wynika zakres przedmiotowy prac remontowych w doku, ani warunki udziału postawione wówczas przez zamawiającego.
Z informacji z otwarcia ofert z 20 lipca 2021 r wynika, że remonty obu statków uzyskała Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego SA
Z SWZ na wykonanie usługi remontu dla odnowienia klasy M/S Sztorm typu SAR 3000 zgodnie z przepisami PRS wynika, że w 2022 zamawiający prowadził postępowanie w celu nabycia roboty – remontu w celu odnowienia klasy z dokumentu tego nie wynika zakres przedmiotowy prac remontowych w doku, ani warunki udziału postawione wówczas przez zamawiającego.
Z informacji z otwarcia ofert z 29 marca 2022 r wynika, że remont statku uzyskała Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J.

Piłsudskiego SA
Z przepisów Publikacja 30/P Zasady certyfikowania spawaczy styczeń 2021 wynika, że zgodnie z załącznikiem nr 1 prowadzona jest także certyfikacja w zakresie stopów aluminium w tym grupy 21 – czyste aluminium o zawartości ≤ 1% zanieczyszczeń lub dodatków stopowych i grupy 22 stopu aluminium – mangan
Dowody zamawiającego:
- PRZEPISY KLASYFIKACJI I BUDOWY STATKÓW MORSKICH CZĘŚĆ I ZASADY KLASYFIKACJI styczeń 2026
UTRZYMANIE KLASY – TERMINY I ZAKRESY PRZEGLĄDÓW
5.1 Zasady ogólne
5.1.1 Postanowienia dotyczące przeglądu
5.1.1.1 Warunkami utrzymania klasy są:
− utrzymanie w należytym stanie statku – jego kadłuba, urządzeń i wyposażenia,
− eksploatacja statku na warunkach określonych w Świadectwie klasy, zgodnie z wytycznymi podanymi przez producentów i z zasadami dobrej praktyki morskiej,
− przeprowadzanie należnych przeglądów okresowych w wyznaczonych terminach,
− spełnienie w wyznaczonych terminach wymagań retroaktywnych określonych w Suplementach do poszczególnych części Przepisów,
− spełnienie warunków klasy w wyznaczonych terminach,
− przeprowadzanie wymaganych przeglądów doraźnych,
− terminowe regulowanie opłat za czynności nadzorcze.
Armator jest odpowiedzialny za spełnienie wyżej wymienionych warunków, a także za postępowanie zgodne z wymaganiami zawartymi w Przepisach, mającymi zastosowanie dla jego statku.
5.1.1.2 Wszystkie statki klasyfikowane przez PRS w czasie każdego cyklu klasyfikacyjnego podlegają następującym przeglądom okresowym:
− przeglądowi rocznemu,
− przeglądowi pośredniemu,
− przeglądowi dla odnowienia klasy,
− przeglądowi podwodnej części kadłuba,
− przeglądowi wału śrubowego (jeżeli występuje),
− przeglądowi pędników (jeżeli występują) i są przeznaczone do napędu głównego,
− przeglądowi kotła i zbiorników ciśnieniowych (jeśli występują).
Zastosowanie wymagań tego punktu do statków handlowych, posiadanych bądź czarterowanych przez Rządy, które wspierają bądź biorą udział w działaniach militarnych, może być specjalnie rozważone przez PRS.
5.1.1.3 Wszystkie statki klasyfikowane przez PRS podlegają przeglądom doraźnym w przypadkach określonych w 5.11.
5.1.1.4 PRS informuje armatora o datach należnych przeglądów okresowych i doraźnych, przekazując status klasyfikacyjny. Nieotrzymanie statusu klasyfikacyjnego nie zwalnia jednak armatora z obowiązku przedstawienia statku do przeglądów w terminach określonych Przepisami.
5.1.1.5 Przegląd dla odnowienia klasy ma na celu upewnienie się, że kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i instalacje statkowe odpowiadają wymaganiom Przepisów i że statek nadaje się do eksploatacji zgodnej z przeznaczeniem przez kolejny okres 5-letni – pod warunkiem prowadzenia należytej obsługi i konserwacji.
Przed rozpoczęciem przeglądu należy przeprowadzić spotkanie otwierające.
5.1.1.6 Przegląd roczny i pośredni ma na celu upewnienie się, że kadłub i jego wyposażenie, urządzenia maszynowe i instalacje statkowe są utrzymane w należytym stanie.
5.1.1.7 Przegląd roczny, pośredni lub dla odnowienia klasy może być uznany za kompletny wówczas, gdy dokonano odpowiedniego przeglądu kadłuba i urządzeń maszynowych w zakresie określonym w 5.3 do 5.9. PRS może rozszerzyć zakres przeglądów w zależności od wieku statku, jego stanu technicznego oraz rodzaju wyposażenia i konstrukcji.
5.1.1.8 Po zakończeniu przeglądu okresowego Placówka potwierdza lub wydaje Świadectwo klasy. W przypadku przeglądów zasadniczych, przeglądów po zmianie bandery lub po znacznej przebudowie statku Placówka wydaje Tymczasowe świadectwo klasy, umożliwiające statkowi żeglugę. Wyniki przeglądu okresowego podlegają weryfikacji przez Centralę PRS.
5.1.1.9 Terminy przeglądów okresowych statku posiadającego klasę PRS ustalane są w odniesieniu do daty rozpoczęcia cyklu klasyfikacyjnego.
5.1.1.10 Terminy przeglądów okresowych statków przyjętych do klasyfikacji PRS z ważną klasą innej instytucji klasyfikacyjnej, statków uprzednio nieklasyfikowanych i statków, które utraciły klasę, ustala PRS (patrz 4.3, 4.4 lub 4.5).
5.1.1.11 PRS może skrócić okres między oględzinami, pomiarami lub próbami elementów kadłuba, poszczególnych mechanizmów, urządzeń, instalacji i wyposażenia, jeżeli okaże się to konieczne ze względu na ich stan techniczny lub

warunki żeglugowe. W takim przypadku nowe terminy przeglądów powinny się zbiegać z terminami przeglądów okresowych.

5.1.1.12 W uzasadnionych przypadkach inspektor PRS może odstąpić od przeglądu poszczególnych urządzeń w stanie rozmontowanym lub przegląd ten ograniczyć, jeżeli oględziny zewnętrzne, pomiary i próby działania wykażą dobry stan techniczny danego urządzenia. Inspektor może również ograniczyć zakres przeglądów w stanie rozmontowanym silnika głównego i silników zespołów prądotwórczych na podstawie analizy protokołów z prac konserwacyjnych danego silnika.

5.1.1.13 Każde uszkodzenie konstrukcji kadłuba związane ze zużyciem ponad dopuszczalne granice (włączając w to: wygięcia, wybrzuszenia, wyboczenia, korozję rowkową, oderwania lub pęknięcia) lub rozległe obszary ubytków korozyjnych ponad dopuszczalne granice, które mają lub – w opinii inspektora PRS – będą miały negatywny wpływ na wytrzymałość, szczelność lub strugoszczelność kadłuba, muszą być niezwłocznie i gruntownie naprawione.

Szczególną uwagę należy zwrócić na następujące rejony:

– wręgi burtowe z ich zakończeniami i przyległym poszyciem,

– poszycie podkładów z przyległymi usztywnieniami,

– poszycie dna wraz z przyległymi usztywnieniami,

– grodzie wodoszczelne i olejoszczelne,

– zrębnice i pokrywy lukowe,

– połączenia spawane na przejściach rur odpowietrzających przez poszycie pokładu,

– głowice rur odpowietrzających zainstalowane na pokładach otwartych, łącznie z ekranami płomieniowymi wszystkich odpowietrzeń zbiorników bunkrowych,

– wentylatory z uwzględnieniem ich zamknięć, jeśli występują.

Jeżeli w porcie, w którym stwierdzono takie uszkodzenia, nie ma możliwości przeprowadzenia gruntownej naprawy, to na wniosek armatora PRS może, po przeanalizowaniu sytuacji, wyrazić zgodę na przejście statku bezpośrednio do portu lub stoczni, gdzie taka naprawa będzie możliwa. W takim przypadku może być wymagane rozładowanie statku i/lub dokonanie napraw tym-czasowych, umożliwiających taką jednorazową podróż.

5.1.1.14 Jeżeli stwierdzone uszkodzenie konstrukcji, o którym mowa w punkcie 5.1.1.13, jest jednostkowe i ma zasięg lokalny, przez co nie ma wpływu na integralność strukturalną statku, inspektor PRS może zaakceptować wykonanie odpowiedniej tymczasowej naprawy w celu przywrócenia wodoszczelności lub strugoszczelności konstrukcji i wydać warunek klasy z określonym terminem spełnienia.

5.1.1.15 Wymagane przeglądy wewnętrzne, łącznie z oględzinami szczegółowymi i pomiarami grubości rejonów poddawanych oględzinom szczegółowym, mogą być przeprowadzane przy zastosowaniu technik zdalnego przeglądu.

5.1.1.16 Czynności stanowiące podstawę do oceny technicznego stanu statku przez PRS, takie jak:

– oględziny części podwodnej kadłuba przez nurka,

– pomiary grubości konstrukcji kadłuba,

– badania nieniszczące i niszczące,

– przeglądy i próby instalacji przeciwpożarowych

oraz wszelkie naprawy i remonty mające wpływ na stan techniczny statku, takie jak:

– naprawy elementów konstrukcji kadłuba,

– remonty urządzeń i wyposażenia (takiego jak: silniki główne, przekładnie główne, wały, główne i awaryjne zespoły prądotwórcze, kotły i zbiorniki ciśnieniowe, urządzenia kotwiczne i sterowe, śruby napędowe, sprężarki, pompy przeciwpożarowe, zęzowe i balastowe, główne i awaryjne tablice rozdzielcze) powinny być wykonane przez firmy serwisowe uznane przez PRS (patrz Publikacja 51/P – Zasady uznawania firm serwisowych).

Na wniosek armatora inspektor PRS może, w uzasadnionych przypadkach, wyrazić zgodę na wykonanie takich prac przez firmę/osobę nieposiadającą uznania PRS, nadając jej jednorazowe uznanie po sprawdzeniu jej zdolności do prawidłowego wykonania tych czynności.

Wszystkie wyżej wymienione czynności wykonane przez firmę serwisową podlegają weryfikacji przez inspektora PRS.

Pomiary grubości konstrukcji kadłuba i oględziny podwodnej części kadłuba przez nurka po-winny być wykonywane w obecności inspektora PRS.

5.1.1.17 Wszelkie pomiary stanowiące podstawę do oceny stanu technicznego konstrukcji, urządzeń lub wyposażenia powinny być wykonane wyposażeniem pomiarowym posiadającym aktualne świadectwo sprawdzenia wydane przez organizację posiadającą odpowiednie uprawnienia, zgodnie z określonymi dla nich wymaganiami (np. normy lub specyfikacje techniczne) i według przyjętego harmonogramu. Każdy przyrząd pomiarowy powinien posiadać aktualne świadectwo sprawdzenia i być identyfikowalny (np. mieć nr seryjny lub inwentarzowy).

Inspektor PRS może jednak zaakceptować bez potwierdzonego sprawdzenia:

– podstawowe przyrządy pomiarowe (liniały, taśmy miernicze, spoinomierze, mikrometry itp.), pod warunkiem, że są one stosowane zgodnie z ich przeznaczeniem, właściwie utrzymane oraz okresowo sprawdzane przez użytkownika;

– statkowe przyrządy używane do kontroli ciśnienia, temperatury, prędkości obrotowej itp., pod warunkiem sprawdzenia zgodności wskazań ze wskazaniami innych równoważnych przyrządów (rodzaj, dokładność, podziałka).

5.1.1.18 Jeżeli naprawy kadłuba, urządzeń maszynowych lub ważnych elementów wyposażenia mają być wykonywane podczas podróży statku, to takie naprawy mogą być prowadzone wyłącznie za zgodą PRS. W takich przypadkach armator zobowiązany jest dostarczyć do PRS, w celu uzgodnienia, program planowanych napraw.

5.4 Zakresy przeglądów okresowych dla odnowienia klasy statku

5.4.1 Przegląd kadłuba dla I odnowienia klasy statku (wiek statku ≤ 5 lat)

Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla I odnowienia klasy obejmuje przegląd podwodnej części kadłuba w stanie wynurzonym (patrz 5.5.1 i 5.5.2), czynności określone w 5.3.1 i 5.3.2, a po-nadto czynności wymienione poniżej.

5.4.1.1 Oględziny ogólne:

.1 wszystkie ładownie,

.2 pomieszczenia siłowni,

.3 pompownie (jeżeli występują),

.4 pomieszczenia dna wewnętrznego (jeżeli występują),

.5 poszycia burt,

.6 grodzie,

.7 przejścia przez grodzie wodoszczelne,

.8 pokłady i międzypokłady (jeżeli występują),

.9 zamknięcia luków międzypokładów (jeżeli występują),

.10 rurociągi,

.11 studzienki zęzowe,

.12 zęzy w ładowniach i pomieszczeniach siłowni oraz w przedziałach ochronnych,

.13 fundamenty silników głównych, zespołów prądotwórczych, mechanizmów pomocniczych i kotłów,

.14 maszty, ich zamocowania i olinowanie stałe,

.15 kotwice, łańcuchy kotwiczne, zwalniaki i stopery,

.16 pachoły, liny holownicze i cumownicze,

.17 zbiorniki:

– skrajnik dziobowy i rufowy,

– komory łańcuchów kotwicznych,

– wszystkie zbiorniki balastowe,

– koferdamy i tunele,

– puste oraz suche przestrzenie.

Jeżeli w czasie przeglądu nie stwierdzono uszkodzeń konstrukcji, to oględziny mogą być ograniczone do sprawdzenia, czy system zapobiegania korozji pozostaje efektywny.

Jeżeli w zbiornikach balastowych innych niż zbiorniki dna podwójnego stwierdzono zły stan powłok ochronnych twardych i nie zostały one odnowione lub jeżeli zastosowano powłoki ochronne miękkie lub półtwarde oraz jeżeli powłoki ochronne nie były zastosowane od czasu budowy, to zbiorniki te należy poddać oględzinom wewnętrznym podczas każdego następnego przeglądu rocznego. Należy wykonać pomiary grubości, jeżeli będzie to wymagane przez inspektora PRS.

Jeżeli w zbiornikach balastowych dna podwójnego stwierdzono stan powłok ochronnych jak powyżej lub jeżeli powłoki nie były zastosowane od czasu budowy, to zbiorniki te można pod-dawać oględzinom wewnętrznym podczas każdego następnego przeglądu rocznego.

5.4.1.2 Oględziny wewnętrzne czterech automatycznych głowic odpowietrzających (odpowietrzników), ze wskazaniem na głowice odpowietrzające zbiorniki burtowe, usytuowanych na pokładach otwartych, wskazanych przez inspektora PRS:

– dwóch głowic (jedna po LB i jedna po PB) – w obrębie dziobowego 0,25L,

– dwóch głowic (jedna po LB i jedna po PB) – poza obrębem dziobowego 0,25L.

Zaleca się, aby były to głowice odpowietrzające zbiorniki balastowe.

W zależności od wyników tych oględzin, inspektor PRS może zwiększyć zakres oględzin o pozo-stałe głowice odpowietrzające, umiejscowione na pokładach otwartych. Wymóg nie dotyczy statków pasażerskich.

5.4.1.3 Oględziny szczegółowe:

.1 pokrywy lukowe (poszycie i usztywnienia), w przypadku gdy konstrukcja pokryw uniemożliwia dostęp do usztywnień pokryw, wówczas można ograniczyć oględziny do dostępnych usztywnień pokryw,

.2 zrębnice lukowe (poszycie i usztywnienia),

.3 rejony podejrzane,

.4 krytyczne rejony konstrukcji.

5.4.1.4 Próby działania:
.1 sprawdzenie poprawności pracy i szczelności zamknięć włazów na pokładach otwartych, drzwi zewnętrznych i burtowych, iluminatorów i świetlików;
.2 sprawdzenie skuteczności uszczelnień wszystkich pokryw lukowych przez polewanie strumieniem wody pod ciśnieniem lub metodą ekwiwalentną;
.3 sprawdzenie działania wszystkich pokryw lukowych sterowanych mechanicznie z uwzględnieniem:
– ich otwarcia i zabezpieczenia w takiej pozycji,
– właściwego przylegania i skuteczności uszczelnień w pozycji zamkniętej,
– próby działania elementów systemu hydraulicznego oraz napędu, lin, łańcuchów i cięgieł z zaczepami.
5.4.1.5 Poszycie zbiorników dna podwójnego, zbiorników głębokich, zbiorników balastowych, skrajników i innych zbiorników, włącznie z ładowniami przystosowanymi do balastowania wodą morską (tzn. poszycie wszystkich zbiorników będących częścią konstrukcji kadłuba), powinno być poddane próbie poprzez zalanie tych zbiorników cieczą do wysokości krawędzi przelewu w rurociągu odpowietrzającym lub pod górną krawędź zrębnicy luku ładowni balastowej. Poszycie zbiorników paliwa, oleju smarnego i wody słodkiej powinno być poddane próbie polegającej na zapełnieniu tych zbiorników płynem do najwyższego poziomu mogącego wystąpić w trakcie eksploatacji statku. Inspektor PRS może odstąpić od wykonania prób zbiorników paliwa, oleju smarnego i wody słodkiej na podstawie pozytywnego wyniku oględzin poszycia tych zbiorników i po uzyskaniu potwierdzenia kapitana, że wynik prób przeprowadzonych według powyższych wymagań jest pozytywny.
5.4.1.6 Pomiary grubości poszycia i usztywnień zrębnic lukowych oraz zamknięć luków (stalowych pontonów lub pokryw lukowych), usytuowanych na pokładach otwartych – jeżeli inspektor PRS uzna te pomiary za konieczne. Pomiary grubości rejonów znacznej korozji zidentyfikowanych podczas poprzednich przeglądów. Zakres pomiarów grubości może być rozszerzony.
Jeżeli pomiary grubości wykażą znaczną korozję, zakres wymaganych pomiarów powinien być zwiększony w stopniu pozwalającym na określenie obszaru jej występowania. Jeżeli zajdzie konieczność dokonania takich pomiarów, to należy wykonać 5 pomiarów na każdy 1 m2 płyty poszycia i po 3 pomiary na każdym środniku i mocniku usztywnienia. Bez wykonania takich pomiarów grubości przegląd nie może być zaliczony.
5.4.1.10 W przypadku statków zbudowanych z innych materiałów niż stal, zakres pomiarów grubości może być opracowany i zastosowany według uznania PRS.
5.4.2 Przegląd kadłuba dla II odnowienia klasy statku (5 < wiek statku ≤ 10 lat)
Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla II odnowienia klasy statku obejmuje czynności dla przeglądu dla I odnowienia klasy statku, określone w 5.4.1, a ponadto czynności wymienione poniżej.
5.4.2.1 Oględziny ogólne:
.1 jeden zbiornik paliwa w rejonie ładunkowym,
.2 jeden zbiornik wody słodkiej,
.3 jeden zbiornik paliwa poza siłownią i poza rejonem ładunkowym, jeżeli występuje na statku, wskazane przez inspektora PRS.
1 Ma zastosowanie do statków, których kontrakt na budowę został podpisany po 1 lipca 2021 r.
5.4.2.2 Oględziny wewnętrzne automatycznych głowic odpowietrzających (odpowietrzników) usytuowanych na pokładach otwartych:
– wszystkich głowic w obrębie dziobowego 0,25L, oraz
– co najmniej 20% głowic usytuowanych poza obrębem dziobowego 0,25L, wskazanych przez inspektora PRS ze wskazaniem na głowice odpowietrzające zbiorniki balastowe.
W zależności od wyników tych oględzin, inspektor może rozszerzyć zakres oględzin na pozostałe głowice.
Wymóg nie dotyczy statków pasażerskich.
5.4.2.3 Pomiary grubości:
.1 elementy konstrukcyjne kadłuba w rejonach podejrzanych,
.2 jeden poprzeczny pas poszycia pokładu znajdujący się w rejonie śródokręcia, w obrębie 0,5L (w rejonie przestrzeni ładunkowej, jeżeli ma zastosowanie),
.3 ogniwa łańcucha kotwicznego.
5.4.3 Przegląd kadłuba dla III odnowienia klasy statku (10 < wiek statku ≤ 15 lat)
Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla III odnowienia klasy statku obejmuje czynności jak przy przeglądzie dla II odnowienia klasy statku, określone w 5.4.2, a ponadto czynności wymienione poniżej.
5.4.3.1 Oględziny ogólne:
.1 jeden zbiornik paliwa w rejonie siłowni, wskazany przez inspektora PRS;
.2 dwa zbiorniki paliwa w rejonie ładunkowym, wskazane przez inspektora PRS; jednym z nich powinien być zbiornik

głęboki, jeżeli występuje;
.3 wszystkie zbiorniki wody słodkiej;
.4 wszystkie zbiorniki ścieków i odpadów stanowiące konstrukcję kadłuba.
5.4.3.2 Oględziny wewnętrzne wszystkich automatycznych głowic rur odpowietrzających zlokalizowanych na pokładach otwartych. Zwolnienie z wymogu może być rozważone dla głowic wymienionych na nowe w ciągu ostatnich pięciu lat. Wymóg nie dotyczy statków pasażerskich.
5.4.3.3 Oględziny wewnętrzne stanowiących część kadłuba przewodów wentylacyjnych i przewodów służących do zalewania położonych niżej zbiorników.
5.4.3.4 Pomiary grubości:
.1 płyty i usztywnienia pokryw lukowych i zrębnic; w przypadku gdy konstrukcja pokryw uniemożliwia dostęp do usztywnień pokryw, wówczas można ograniczyć pomiary grubości do dostępnych usztywnień pokryw,
.2 usztywnienia zbiorników balastowych w skrajniku dziobowym i rufowym,
.3 dwa poprzeczne przekroje znajdujące się w rejonie śródokręcia, w obrębie 0,5L (w rejonie dwu przestrzeni ładunkowych, jeżeli mają zastosowanie), dla statków o długości mniejszej niż 100m, liczba przekrojów poprzecznych może być ograniczona do jednego.
5.4.4 Przegląd kadłuba dla IV odnowienia klasy statku i następnych (wiek statku > 15 lat)
Przegląd kadłuba i jego wyposażenia dla IV odnowienia klasy statku i następnych obejmuje czynności dla III przeglądu dla odnowienia klasy statku, określone w 5.4.3, a ponadto czynności wymienione poniżej.
5.4.4.1 Oględziny ogólne:
.1 połowa zbiorników paliwa w rejonie ładunkowym wskazanych przez inspektora PRS, ale co najmniej dwa;
.2 zbiornik oleju smarnego wskazany przez inspektora PRS.
.3 drugi zbiornik paliwa poza siłownią i poza rejonem ładunkowym, jeżeli występuje na statku.
5.4.4.2 Pomiary grubości:
.1 wszystkie płyty odkrytego pokładu głównego na całej długości;
.2 reprezentatywne płyty odkrytego poszycia pokładu nadbudów (pokładu rufówki, most-ka i dziobówki);
.3 najniższy pas poszycia wszystkich grodzi poprzecznych wraz z usztywnieniami;
.4 najniższy pas poszycia wraz z usztywnieniami w rejonie każdego międzypokładu – dotyczy to każdej grodzi poprzecznej w przestrzeni ładunkowej;
.5 wszystkie płyty pasa zmiennego zanurzenia;
.6 wszystkie płyty stępki na całej ich długości, dodatkowo płyty poszycia dennego w rejonach koferdamów, przedziałów maszynowych oraz rufowych części zbiorników;
.7 płyty poszycia skrzyń kingstonowych.
.8 płyty poszycia dennego w rejonie otworów w dnie, jeżeli inspektor uzna za stosowne;
.9 co najmniej trzy przekroje poprzeczne znajdujące się w rejonie śródokręcia, w obrębie 0,5L (w rejonie przestrzeni ładunkowych, jeżeli mają zastosowanie), dla statków o dłu-gości mniejszej niż 100m, liczba przekrojów poprzecznych może być ograniczona do dwóch.
5.4.4.3 Dodatkowo dla cementowców reprezentatywne pomiary grubości następujących elementów konstrukcji kadłuba:
.1 wręgi burtowe w ładowniach i przyległych przestrzeniach pustych,
.2 elementy konstrukcyjne zbiorników balastowych.
5.5 Zakresy przeglądów okresowych podwodnej części kadłuba
5.5.1 Przegląd okresowy podwodnej części kadłuba na doku obejmuje:
.1 oględziny ogólne poszycia dna i burt do linii maksymalnego zanurzenia, stępki, dziobnicy, tylnicy, wsporników wałów napędowych, kokera trzonu sterowego, dyszy Korta, wnęk stabilizatorów, stępek przechyłowych, środków ochrony przeciwkorozyjnej;
.2 oględziny szczegółowe korków spustowych zbiorników balastowych i wody słodkiej – co 5 lat, zbiorników paliwa i oleju oraz przedziałów ochronnych – przy okazji wykręcenia korka;
.3 oględziny wewnętrzne skrzyń zaworów dennych i burtowych – co 5 lat;
.4 oględziny wewnętrzne armatury dennej i burtowej – co 5 lat w stanie otwartym. Jeżeli armatura denna lub burtowa nie jest zamocowana bezpośrednio na skrzyni dennej, burtowej lub na poszyciu statku, to rurociągi łączące skrzynie lub poszycie statku z armaturą podlegają oględzinom szczegółowym w stanie rozmontowanym;
.5 oględziny ogólne płetwy steru;
.6 pomiar luzów w łożyskach układu zawieszenia zestawu sterowego i oględziny zewnętrzne podczas wychylania płetwy steru. W zależności od wyników pomiarów luzów w łożyskach i oględzin zewnętrznych może zaistnieć potrzeba demontażu płetwy lub części zawieszenia;
.7 oględziny ogólne tunelu śruby steru strumieniowego;

.8 oględziny ogólne śruby napędowej oraz pomiar luzu/opadu wału śrubowego w rufowym łożysku i sprawdzenie szczelności uszczelnienia pochwy wału śrubowego (patrz 5.6);
.9 oględziny ogólne i pomiary innych urządzeń związanych z napędem statku, manewrowaniem, sterowaniem i stabilizacją kołysań (pędniki kierunkowe, pędniki pionowe, pędniki strugowodne) ze szczególnym uwzględnieniem stanu obudów przekładni, krawędzi płatów śrub napędowych, śrub blokujących, innych układów mocujących i układów uszczelniających.
5.5.2 Pomiary grubości poszycia podwodnej części kadłuba
Podczas przeglądu podwodnej części kadłuba w czasie przeglądu dla odnowienia klasy należy wykonać pomiary grubości poszycia w zakresie określonym w 5.4 – zależnie od wieku i rodzaju statku. Jeżeli w czasie każdego innego przeglądu podwodnej części kadłuba zostanie stwierdzo-e występowanie znacznej korozji lub uszkodzeń, to dla oceny stanu technicznego należy wyko-nać pomiary grubości w tych rejonach, wskazanych przez inspektora PRS.
PRZEPISY
PUBLIKACJA 74/P
ZASADY KWALIFIKOWANIA TECHNOLOGII SPAWANIA
marzec 2018
POSTANOWIENIA OGÓLNE
1.1 Zakres zastosowania
1.1.1 Niniejsza Publikacja określa zasady kwalifikowania technologii spawania stali spawalnych oraz stopów aluminium przeznaczonych do budowy kadłubów statków oraz innych konstrukcji morskich. Wymagania niniejszej Publikacji mają zastosowanie podczas kwalifikowania technologii spawania stali kadłubowych zwykłej i o podwyższonej wytrzymałości, stali o wysokiej wytrzymałości na konstrukcje spawane, spawalnych odkuwek stalowych i odlewów staliwnych, a także stopów aluminium przerobionych plastycznie, spełniających wymagania podane w Przepisach klasyfikacji i budowy statków morskich, Część IX – Materiały i spawanie.
1.1.3 Procedury kwalifikowania technologii spawania materiałów i wyrobów nie ujętych w niniejszej Publikacji powinny być przeprowadzane zgodnie z programem prób uzgodnionym z PRS. Program prób przedstawiony do uzgodnienia powinien uwzględniać specyficzne własności tych materiałów i wyrobów oraz wymagania obowiązujących w tym zakresie aktualnych serii norm PN-EN ISO 15614 lub AWS.
1.1.4 Wszystkie procedury kwalifikowania technologii spawania przeprowadzane po 1 lipca 2007 r. powinny być zgodne z wymaganiami niniejszej Publikacji.
1.1.5 Pozytywnie rozpatrzone przez PRS procedury kwalifikowania technologii spawania prze-prowadzone przed 1 lipca 2007 r. nie tracą ważności pod warunkiem, że były zbieżne z technicznymi warunkami niniejszej Publikacji lub zostały przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie normami EN, ISO lub AWS.
WYMAGANIA OGÓLNE
2.1 Procedura kwalifikowania technologii spawania przeprowadzana jest w celu sprawdzenia, czy wytwórnia posiada odpowiednie kwalifikacje do prowadzenia prac spawalniczych w oparciu o stosowane instrukcje technologiczne oraz w celu potwierdzenia, że wykonywane zgodnie z tymi instrukcjami złącza spawane spełniają wymagania.
2.2 Wytwórnia zamierzająca przeprowadzić procedurę kwalifikowania technologii spawania powinna się zwrócić do PRS o przeprowadzenie nadzoru bezpośredniego nad realizacją tej procedury.
2.3 Procedura kwalifikowania technologii spawania powinna odpowiadać warunkom produkcyjnym wytwórni w zakresie wyposażenia w urządzenia spawalnicze, możliwości prowadzenia prac spawalniczych w halach produkcyjnych lub poza nimi (na zewnątrz), przygotowania brzegów do spawania, czyszczenia materiału przed spawaniem, podgrzewania wstępnego oraz obróbki cieplnej po spawaniu. Wytwórnia podczas procedury kwalifikowania technologii spawania powinna udowodnić i udokumentować, że sprawdzane technologie spawania są odpowiednie do stosowania ich w warunkach produkcyjnych danej wytwórni.
2.4 Zakwalifikowanie przez PRS danej technologii spawania do stosowania następuje po prze-prowadzeniu z wynikiem pozytywnym procedury kwalifikowania tej technologii spawania. Instrukcje technologiczne spawania (WPS) powinny ujmować warunki i parametry spawania, stosowane podczas przeprowadzania procedury kwalifikowania tej technologii spawania.
2.5 Zakwalifikowanie technologii spawania do stosowania zachowuje ważność tylko przy za-chowaniu przez wytwórnię takich samych warunków technicznych i organizacyjnych, jakie były podczas procedury kwalifikowania tej technologii spawania. Zakwalifikowana technologia spawania może być również stosowana w oddziałach wytwórni, o ile podlegają one temu samemu kierownictwu zarządzania jakością oraz temu samemu nadzorowi technicznemu.
3 INSTRUKCJE TECHNOLOGICZNE SPAWANIA
3.1 Wytwórnia zamierzająca przeprowadzić procedurę kwalifikowania technologii spawania powinna opracować instrukcje technologiczne spawania złączy próbnych. Instrukcje te są traktowane jako wstępne instrukcje technologiczne

spawania (pWPS). Przed przystąpieniem do realizacji procedury wytwórnia powinna uzgodnić te pWPS z PRS.
3.2 Instrukcja technologiczna spawania (WPS), stosowana dotychczas przez wytwórnię w warunkach produkcyjnych do wytwarzania konstrukcji spawanych, po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym procedury kwalifikowania zawartej w niej technologii, podczas których traktowano ją jako pWPS, może być po badaniach uznana przez PRS jako WPS. Warunkiem tego jest zgodność zakresu produkcyjnego WPS z zakresem kwalifikacji, wynikającym z warunków podanych w rozdziale 7 niniejszej Publikacji.
Podczas przeprowadzania procedury kwalifikowania technologii spawania, jeżeli to będzie konieczne, to pWPS może być modyfikowany i poprawiany w zakresie podanych w nim istotnych zmiennych (podanych w PN-EN ISO15614 lub w przyjętym standardzie).
3.4 Instrukcja technologiczna spawania (WPS), która jest podstawą do wykonywania spawania w warunkach produkcyjnych, powinna określać wszystkie parametry charakteryzujące proces spawania tj. typ procesu spawania oraz właściwe urządzenia, oprzyrządowanie, typ spoiny, przygotowanie brzegów, materiał podkładki, jeśli jest stosowana, rodzaj materiału podstawowego oraz zakres jego grubości, materiał dodatkowy, pozycje spawania, minimalną temperaturę wstępnego podgrzewania, maksymalną dopuszczalną temperaturę międzyściegową, rodzaj gazu osłonowego, parametry spawania, obróbkę cieplną po spawaniu, jeśli jest stosowana, inne informacje zależnie od zastosowanej technologii spawania.
3.5 W przypadku, gdy badania złączy próbnych pospawanych zgodnie z pWPS dały wynik negatywny, to wytwórnia powinna poprawić pWPS i ponownie przedstawić ją Centrali PRS do uzgodnienia. Nowe złącza próbne powinny być pospawane zgodnie z nową pWPS.
Zamawiający przedstawił również dokumentację zdjęciową naprawy remontowej kadłuba statku ORKAN z 2022, którą zaakceptował Inspektor PRS A.D., w ramach której wykonano m. in wycięcia pęknięć, spawania i badania penetracyjne na obecność niezgodności spawalniczych, oraz naprawy wsporników pochwy wału i poszycia kadłuba.

Rozważania Krajowej Izby Odwoławczej (KIO):

KIO dopuściła w charakterze uczestnika postępowania wykonawcę Net Marine – Marine Power Service spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Szczecinie, ul. Kotwiczna 13 po stronie odwołującego.
KIO nie dopatrzyła się okoliczności, które mogły skutkować odrzuceniem odwołania na podstawie art. 528 ustawy. KIO oceniła, że odwołujący wykazał przesłankę materialnoprawnej dopuszczalności odwołania, o której mowa w art. 505 ust. 1 ustawy.
Postępowanie w zakresie zarzutu pierwszego, to jest określenia warunku tonażu w sposób nie dopuszczającym możliwości wykazania się doświadczeniem w zakresie remontu statku o innym tonażu, w tym większym - należało umorzyć.
Zamawiający w tym zakresie uwzględnił zarzuty odwołania, po jego stronie nie przystąpił żaden wykonawca, tym samym zgodnie z artykułem 522 ust. 1 ustawy postępowanie odwoławcze podlega umorzeniu, a zamawiający zobowiązany jest wykonać czynność w postępowaniu zgodnie z żądaniem zawartym w odwołaniu. W tym zakresie zgodnie z art. 568 pkt 3 ustawy KIO wydaje postanowienie o umorzeniu postępowania odwoławczego, co znalazło odzwierciedlenie w pkt. 1 sentencji.
W zakresie zarzutu drugiego, to jest wykazania się doświadczeniem w remoncie statku o kadłubie aluminiowym, KIO uwzględniła zarzut odwołania, uznając że zamawiający nie wykazał, że zakres przedmiotowy zamówienia będzie wymagał wykazania się doświadczeniem specjalistycznym w zakresie prac związanych z określonym materiałem tutaj aluminium/stopem aluminium, w tym prac spawalniczych.
Zamawiający wbrew stanowisku wyrażonemu w odpowiedzi na odwołanie ograniczył zakres prac związanych z kadłubem do czynności czyszczących oraz malowania. Z postanowień załącznika 1 a i 1 b do SWZ nie wynika, że zamawiający zleci wykonawcom prace spawalnicze. KIO nie neguje tego, że zamawiający żąda doświadczenia w remontach służących odnowieniu klasy, ani tego, że klasyfikator może nakazać wykonanie czynność szerszych niż określone w OPZ, ale zamawiający mimo tego, że miał już doświadczenie w remontach w celu odnowienia klasy nie opisał takich prac w OPZ. To, że zamawiający miał świadomość, że ujawniony stan kadłuba po wynurzeniu i wydokonaniu może wymagać prac o szerszej skali niż czyszczenie i malowanie potwierdza przedłożona przez zamawiającego dokumentacja zdjęciowa z utrwalenia prac związanych z wcześniej wykonywanymi remontami. Mimo tego zamawiający nie opisał prac spawalniczych ani innych prac wymagających ingerencji w kadłub w opisie przedmiotu zamówienia, ani nie przewidział takich prac choćby jako opcjonalnych. Niewątpliwie przedmiot zamówienia remontu w celu odnowienia klasy może takich prac dotyczyć, jednak nie zostało wykazane, że zamawiający w tym postępowaniu obliguje wykonawców do wykonania przedmiotu zamówienia związanego z ingerencją w kadłub aluminiowy. KIO nie neguje także, że wykonywanie prac spawalniczych na kadłubie aluminiowym może różnić się pod względem potrzebnych umiejętności czy ryzyk od prac z innym materiałem, nie mniej KIO zgadza się z odwołującym i przystępującym, że z treści warunku nie wynika, że zamawiający wymaga doświadczenia w pracach remontowych

ingerujących w konstrukcję aluminiową statku. Zamawiający wymaga jedynie wykazania się remontem w celu odnowienia klasy statku z kadłubem aluminiowym nie precyzując, że prace, które mają być wykonane i których dotyczyć ma doświadczenie mają być pracami ingerujący nimi w kadłub. Tu słusznie odwołujący i przystępujący podnosili, że zamawiający odczytuje warunek udziału przez pryzmat swoich intencji, a nie rzeczywistego literalnego brzmienia tego warunku. Skoro tak, to nie można uznać, że warunek związany wyłącznie ze statkiem o kadłubie aluminiowy i jednocześnie powiązany z tonażem i siłownią jest proporcjonalny do przedmiotu zamówienia. Nie można także uznać, że jest on warunkiem wyznaczającym minimalne poziomy zdolności, jak chce tego artykułu 112 ust. 1 ustawy. W konsekwencji odwołujący i przystępujący na postawie wyłącznie postanowień SWZ wykazali nieproporcjonalność warunków. KIO natomiast po wysłuchaniu stanowisk obu stron doszła do przekonania, że nie można ograniczyć zamawiającego do nakazania mu wykreślenia sformułowania „kadłub aluminiowy", natomiast zamawiający będzie miał obowiązek takiego sformułowania warunku, aby warunek był adekwatny do przedmiotu zamówienia i do niego proporcjonalny. KIO nie narzuca zamawiającemu sformułowania warunku także dlatego, że sam odwołujący wskazywał, że ma doświadczenie w budowie statków o kadłubie aluminiowym. Z kolei przystępujący wskazywał na posiadane doświadczenie w remontach statków o kadłubie aluminiowym, ale o innym tonażu i siłowni. Zatem zamawiający, uwzględniając to stanowisko oraz faktyczny zakres przedmiotowy wynikający z SWZ, powinien tak skonstruować warunki, aby zapewnić ich proporcjonalność do przedmiotu zamówienia jak również minimalne, a nie identyczne z zamawianym przedmiotem zamówienia, poziomy zdolności. Obecnie skonstruowany warunek bowiem, choć faktycznie dotyczący, wyłącznie jednej usługi z dwóch wymaganych usług, identyfikuje bardzo wąski zakres podmiotów, które mogą ubiegać się o przedmiotowe zamówienie. To wykazał odwołujący przedstawiając wyciągi z SWZów z poprzednich postępowań przetargowych wraz z informacjami o wyborze oferty najkorzystniejszej. To stanowi barierę dostępu do tego zamówienia nieuzasadnioną obiektywnymi potrzebami zamawiającego ani specyfiką przedmiotu. KIO podkreśla również, że zgodnie z art. 555 ustawy pozostaje związana zarzutami odwołania, natomiast ma możliwość modyfikacji żądania w sytuacji, gdy uwzględnienie go w dosłownym brzmieniu mogłoby prowadzić do oderwania warunku od przedmiotu zamówienia, albo mogło prowadzić do braku możliwości zweryfikowania zdolności wykonawcy do należytego wykonania przedmiotu zamówienia. Z tego względu KIO postanowiła zarzut uwzględnić zakreślając zamawiającemu nakaz zmiany warunku w sposób opisany w pkt. 1 sentencji rozstrzygnięcia.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do wyniku sprawy na podstawie art. 557, art. 574 oraz art. 575 ustawy Pzp, a także w oparciu o przepisy § 7 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 5 pkt 1 i 2 lit. b) rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437), orzekając w tym zakresie o obciążeniu kosztami postępowania stronę przegrywającą, czyli zamawiającego. KIO nakazała zamawiającemu zwrot na rzecz odwołującego kosztów uiszczonego wpisu oraz wydatków pełnomocnika na podstawie złożonej faktury.

Przewodnicząca: …….