

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS
PROCESO POR ADJUDICACIÓN SELECTIVA N° SEL-005-2025-OFP/PETROPERU
“SERVICIO DE AGENCIAMIENTO MARÍTIMO PARA LA ATENCIÓN DE BUQUES
TANQUE EN EL PUERTO DE CHIMBOTE”

CONSULTAS PRESENTADAS POR PETROLERA TRANSOCÉÁNICA S.A.

2. CONSULTA N° 2:

BASES ADMINISTRATIVAS

12. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN

Numeral 12.1 Evaluación Técnica página N° 9

Una vez identificado el postor con la mejor oferta económica se evalúa su propuesta técnica verificando que este manifieste expresamente su aceptación a las condiciones y normas estipuladas en las Bases del proceso conforme al anexo N° 1 de las presentes Bases, el cumplimiento de los Requerimientos Técnicos Mínimos establecidos en las Condiciones Técnicas y los documentos de presentación obligatoria.

Consideramos que la evaluación de la Propuesta Técnica se circunscribe únicamente al cumplimiento o no cumplimiento de los Requerimientos Técnicos Mínimos.

Se sugiere que a fin de hacer una evaluación técnica más objetiva se ponderen factores diferenciadores tales como, contar con:

- **Certificado de Clase emitido por una Casa Clasificadora de prestigio IACS.**
- **Certificación contra actos ilícitos (BASC).**
- **Sistema Integrado de Gestión con estandarización ISO en Calidad, Protección del Medio Ambiente, Salud Ocupacional y Seguridad Marítima.**
- **Años de experiencia en terminales multiboyas.**

RESPUESTA:

Con lo exigido en los Requerimientos Técnicos Mínimos (RTM) se cumple con el objeto del servicio, lo cual nos garantiza tener un proveedor con experiencia, personal calificado y embarcaciones que cumplan con las normas legales vigentes en concordancia de las resoluciones emitidas por la Autoridad Marítima.

Asimismo; se precisa que, los remolcadores propuestos deben contar con Certificado de Clase vigente y que la Empresa a quien se le otorgue la buena pro, para el inicio del servicio cuente con la última auditoría del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en

el Trabajo requerido por Ley (debe evidenciarse a través del informe de auditoría oficial)
- Referencia: Art. 43 de la Ley 29783.

3. CONSULTA N° 3

BASES ADMINISTRATIVAS

12. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN página 9

Solicitamos se precise los porcentajes de ponderación de las propuestas económicas y técnicas.

RESPUESTA:

Para el presente proceso por Adjudicación Selectiva no se ponderarán las Propuestas Técnicas – Económicas; por lo tanto, no se asignan porcentajes.

4. CONSULTA N° 4

CONDICIONES TÉCNICAS

III. GARANTÍAS Y PÓLIZAS

Numeral 3.2 SEGUROS página N° 4

De la lectura de lo contenido en el numeral correspondiente a SEGUROS, se aprecia que se solicita, además del seguro usual de Protection & Indemnity (P&I), una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil General con límite no menor a USD 1.000.000; éste último mencionado en el literal a).

Al respecto, nos permitimos señalar a lo que P&I concierne, que nuestra flota está colocada con uno de los 13 Clubs del Grupo Internacional (GI) de P&I, quienes aseguran el 95% del tonelaje mundial, nuestro Club asegurador es una mutual con un rating A, según la reputada clasificadora de riesgos Standard & Poor's (S&P).

Estos Clubs de P&I gozan de una capacidad indiscutible como aseguradores para afrontar reclamos, donde el primer sub-límite

es para casos de Contaminación, siendo éste de 1 Mil Millones de Dólares (USD 1 Billion). Para el resto de los eventos/incidentes, no se encuentra limitado.

Al respecto, y remitiéndonos a lo que concierne a la actividad Marítima, quisiéramos resaltar que muchos de los riesgos individualizados que se solicitan en el apartado a) de Responsabilidad Civil General, ya se encuentran cubiertos bajo la póliza de P&I (ej. Responsabilidad Civil Extracontractual, incendio, explosión, etc.), con límites muy superiores a USD 1 millón; por ende, el tener que contratar un seguro adicional, genera de por sí una doble cobertura por asuntos ya cubiertos y por tanto un incremento en cuanto a costos, dado que ambas pólizas no pueden activarse en conjunto. En concreto, se estaría tomando un seguro aparte por un riesgo ya cubierto por nuestro P&I.

Asimismo, en las bases se establece que entre las obligaciones que deberá cumplir el Contratista, respecto a las Pólizas de Seguros, es que deben de contratarse con compañías de seguros sujetas al ámbito de supervisión de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

Sobre el particular, nos permitimos señalar que en el Artículo 10 de la ley N° 26.702 de 1996 (Ley General del Sistema Financiero y del Sistema de Seguros y Orgánica de la Superintendencia de Banca y Seguros) específicamente avala, permite y autoriza a que se puedan contratar seguros y reaseguros en el exterior. Esto quiere decir que la ley expresamente permite a empresas peruanas a que puedan tomar sus seguros en el exterior y que dichas pólizas emitidas por los aseguradores externos sean válidas.

De lo mencionado en los párrafos precedentes, deseamos manifestar que, para la Industria Marítima, este tipo de seguros requiere -dada su complejidad y alto valor- que sean colocados directamente en el exterior, donde no solamente hay pocos aseguradores especializados capaces de cubrir este tipo de riesgos, sino además el poder hacerlo a un precio competitivo. El hecho de colocarse en el mercado local no agrega valor alguno, sino por lo contrario, genera únicamente un sobre costo, dado que las compañías locales no podrán hacer frente a dicho riesgo, y dichas aseguradoras locales harán lo que cualquier otra empresa de seguro haría; es decir, irían al mercado internacional para reasegurar dicho riesgo en un 100% y eventualmente tener que hacerlo con empresas de mucho más bajo rating, que eventualmente no quieran o no puedan pagar.

En tal sentido, solicitamos que se suprima la exigencia de contar con una Póliza de Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil General, señalada en el literal a) del numeral III GARANTÍAS Y PÓLIZAS, 3.2 SEGUROS y asimismo por los considerandos

señalados se permita contar con Pólizas de seguros contratadas en el exterior en adición a las de compañías sujetas al ámbito de supervisión de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

RESPUESTA:

Luego de una nueva evaluación de nuestra Unidad de Seguros se indica lo siguiente:

- i) Con respecto a la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil General, de acuerdo con la descripción del servicio, indicamos que éste compromete actividades a realizarse tanto en tierra como en mar, siendo los alcances descritos en dicha póliza para cubrir riesgos vinculados a la prestación del tipo de servicio a contratarse; por lo tanto, se mantiene el requerimiento de la exigencia de dicha póliza de seguro.
- ii) Con referencia a la Póliza de Protection & Indemnity (P&I) requerida para cada embarcación, el nuevo monto asegurable, es por un límite de no menor a US\$ 5'000,000.00; asimismo, dicha póliza de P&I puede ser contratada en el extranjero, con el respaldo del Club de P&I internacional.

De acuerdo con lo anterior, el numeral 3.2. Seguros de las Condiciones Técnicas queda redactado de la siguiente manera:

DICE:

- a) **Póliza de Protection & Indemnity (P&I).** Para cada embarcación, por un límite de no menor a US\$ 1'000,000.00, que incluya al menos lo siguiente:

Disposiciones generales para incluir en el numeral de responsabilidades del Contratista:

- Las pólizas de seguros deberán contratarse en compañías de seguros sujetas al ámbito de supervisión de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

DEBE DECIR:

- a) **Póliza de Protection & Indemnity (P&I).** Para cada embarcación, por un límite de no menor a US\$ 5'000,000.00, que incluya al menos lo siguiente:

Disposiciones generales para incluir en el numeral de responsabilidades del Contratista:

- Las pólizas de seguros deberán contratarse en compañías de seguros sujetas al ámbito de supervisión de la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. La póliza de P&I puede ser contratadas en el extranjero, con el respaldo del Club de P&I internacional.

CONSULTAS PRESENTADAS POR PSA MARINE PERÚ S.A.C.**1.- CONSULTA N° 1:**

CONSULTA N° 1	Apéndice I – Propuesta económica
NUMERAL 3. SERVICIO DE LANCHAS	N° de Página: 20
Consultas: Teniendo en cuenta que la lancha continua inicia su contabilización desde el inicio de la maniobra de amarre y en el apéndice I – Propuesta Económica colocan 2 maniobras de lancha de rutina como referencia; indicar si el servicio de lancha para práctico u otro servicio brindado previo a la maniobra de amarre o posterior al zarpe de la nave será aplicado como una lancha de rutina adicional a las 2 ya indicadas; de lo contrario, indicar bajo que concepto sería facturable de ser el caso. Tener en cuenta que las dos maniobras de lancha de rutina de referencia entendemos son para el traslado de autoridades.	

RESPUESTA:

Según se indica en el literal j) del numeral 6.8. Obligaciones y Responsabilidades del Contratista de las Condiciones Técnicas, El Contratista es responsable de transportar a las autoridades, Práctico, inspectores, gavieros, personal y otros, involucrados en la operación de la nave.

De acuerdo con lo anterior y para el caso de su consulta el servicio de lancha cubriría el traslado de dicho personal como si fuese una lancha de rutina, debiendo optimizar el traslado del personal, coordinando estrechamente con el personal del Terminal. Se reitera que, en todos los casos, los pagos del servicio de lancha(s), se sustentarán mediante una Constancia de recepción del servicio firmada por el Capitán u Oficial de la nave o por el inspector autorizado de PETROPERÚ o por el Práctico o un documento escrito emitido por el personal de Terminal Chimbote o personal de la Unidad Transporte Marítimo de PETROPERÚ. En todos los casos los documentos deberán indicar la hora de inicio y finalización del servicio efectivamente recibido, así como datos de la lancha que prestó el servicio.

Todos los costos que ocasionen al Contratista por el servicio de lanchas deberán ser considerados en la propuesta económica; teniendo en cuenta los parámetros establecidos en las Condiciones Técnicas; tal y como se está realizando en otros Servicios de Agenciamiento Marítimo a lo largo del Litoral contratados por PETROPERÚ.

Por lo expuesto; se mantiene lo indicado en el numeral 5.2. Facturación sobre aspectos referidos al pago de lanchas, lo indicado en el literal j) del numeral 6.8. Obligaciones y Responsabilidades del Contratista de las Condiciones Técnicas

2.- CONSULTA N° 2:

CONSULTA N° 2	Condiciones Técnicas
NUMERAL 5.3. FORMA DE PAGO	N° de Página: 9
Consultas: De acuerdo con las políticas de nuestra casa matriz, por favor considerar 30 días calendario como condición de pago.	

RESPUESTA:

No se puede reducir el Plazo de Pago; teniendo en cuenta que, el plazo de 60 días calendarios indicado en las Condiciones Técnicas ha sido establecido por la Gerencia General de PETROPERÚ a partir del 19.05.2022 para todos los servicios, bienes y obras independientemente del monto del Contrato; por lo tanto, se mantiene lo establecido en el numeral 5.3. Forma de Pago de las Condiciones Técnicas.

3. CONSULTA N° 3:

CONSULTA N° 3	Condiciones Técnicas
NUMERAL 3.1. GARANTÍAS	N° de Página: 4
Consultas: De acuerdo con las políticas de nuestra casa matriz, por favor considerar que la carta fianza sea emitida por una suma equivalente al 5% del monto contractual.	

RESPUESTA:

No se puede reducir el porcentaje requerido para la carta fianza; por lo tanto, se mantiene lo establecido en el numeral 3.1. Garantías de las Condiciones Técnicas.

4. CONSULTA N° 4:

CONSULTA N° 4	Condiciones Técnicas
NUMERAL 6.3. PLAZO DE EJECUCIÓN	N° de Página: 10
Consultas: A fin de determinar un plazo para el contrato, por favor considerar como plazo máximo 3 años en adición al monto total del contrato (lo que suceda primero).	

RESPUESTA:

El plazo de ejecución del contrato es referencial, habiéndose determinado el número de atenciones en dicho Puerto en función a las proyecciones de nivel de ventas realizadas por PETROPERÚ para los próximos tres años; por lo tanto, se mantiene lo indicado en el numeral 6.3. Plazo de Ejecución de las Condiciones Técnicas.