

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS
PROCESO POR ADJUDICACIÓN SELECTIVA N° SEL-0159-2024-OFP/PETROPERU

**“SERVICIO DE AGENCIAMIENTO MARÍTIMO PARA LA ATENCIÓN DE BUQUES
TANQUE EN EL PUERTO DE ETEN”**

CONSULTAS PRESENTADAS POR ITURRI AGENTE PORTUARIO S.A.C.

1.- CONSULTA N° 1:

1. FACTURACIÓN Y FORMA DE PAGO:

1.1. Punto 5.2 FACTURACIÓN, Aspectos referidos al pago numeral 3, literal b) Lancha Continúa, indica que se pagará por el tiempo transcurrido entre el inicio de la maniobra de amarre y zarpe del amarre en la instalación portuaria (Esto incluye el costo de navegación de la lancha desde su punto de origen hasta el lugar donde se encuentra posicionada la nave y su posterior retorno al punto de origen).

De acuerdo con las condiciones actuales, el pago por este servicio considera el tiempo desde el inicio de la maniobra de amarre hasta el zarpe de la nave. Sin embargo, debido a que el muelle de Eten está inhabilitado por la autoridad marítima, nos obliga a tener nuestro punto de origen en el puerto de Pimentel lo que significa una travesía de más de 3 horas desde muelle Pimentel hasta el fondeadero de Eten y viceversa. *Solicito se evalúe incluir como criterio de pago el tiempo desde el arribo efectivo de la nave al puerto.*

Esta propuesta de modificación garantizaría una cobertura justa de los costos operativos y de personal involucrados, considerando:

- Preparación y disponibilidad operativa: La lancha está lista desde el arribo de la nave, asegurando la puntualidad y cumplimiento de las operaciones.
- Riesgos asociados: La espera prolongada por factores externos no atribuibles al contratista (condiciones climáticas o decisiones de terceros) genera costos adicionales que deben ser reconocidos.

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 de Terminal Eten. 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 Eten ó 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 y lo indicado en el literal j) del numeral 6.8. Obligaciones y Responsabilidades del Contratista de las Condiciones Técnicas.

2.- CONSULTA N° 2:

- 1.2. En relación al punto 5.3. FORMA DE PAGO; señala que el comprobante de pago será pagado a los sesenta (60) días calendarios.

En dicho punto se menciona que el comprobante de pago será abonado a los sesenta (60) días calendario a partir de la presentación de la factura correspondiente. Sin embargo, en licitaciones anteriores, el plazo de pago fue de treinta (30) días calendario.

Con el fin de poder garantizar la operatividad del servicio y la continuidad de las actividades en el marco de esta licitación, *quisiéramos saber si existe la posibilidad de revisar este plazo, o bien, si pueden proporcionar detalles adicionales que justifiquen el cambio a 60 días.* La ampliación del plazo de pago a 60 días podría implicar ciertos retos financieros para nuestra empresa, por lo que contar con más detalles nos permitiría planificar y ajustar nuestras operaciones de manera más efectiva.

RESPUESTA:

No se puede reducir el Plazo de Pago; teniendo en cuenta que, dicho plazo (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:**2. CONDICIONES PARA EL INICIO DEL SERVICIO:**

- 2.1. En relación al punto 6.5 Literal d), respecto a remitir la evidencia del registro del "Plan para Vigilancia, Prevención y Control de COVID 19 en el Trabajo" en la plataforma SICOVID.

En la actualidad, en el Perú no se encuentra vigente el estado de emergencia nacional por COVID-19. Por lo tanto, quisiéramos saber si, a pesar de la situación actual, la presentación de este plan sigue siendo un requisito obligatorio para participar en esta licitación.

Agradeceríamos recibir una aclaración sobre si el registro en la plataforma SICOVID sigue siendo necesario, considerando que ya no existe una obligación legal general respecto a las medidas de control del COVID-19 en los centros de trabajo en el contexto de la fase de normalización.

RESPUESTA:

Con relación al COVID-19 indicado en las Condiciones Técnicas, informamos que, la Resolución Ministerial N° 022-2024/MINSA, solicita elaborar el "Plan para la vigilancia prevención y control de la COVID-19 en el trabajo"; el mismo que está siendo solicitado en el numeral 6.5. Condiciones para el inicio del Servicio de las Condiciones Técnicas; por lo expuesto, es un requisito obligatorio para el Inicio del Servicio.

CONSULTAS PRESENTADAS POR PETROLERA TRANSOCEÁNICA S.A.**2. CONSULTA N° 2:****12. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN***Evaluación Técnica:*

Una vez identificado el postor con la mejor oferta económica se evalúa su propuesta técnica verificando que éste 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 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**12. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN**

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

III. GARANTÍAS Y PÓLIZAS

3.2 SEGUROS

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, tal como estipulado en los actuales contratos por EL SERVICIO DE AGENCIAMIENTO MARITIMO PARA LA ATENCION DE BUQUES TANQUE en los puertos de: Callao & Conchan, Salaverry, Chimbote y Supe.

RESPUESTA:

Nuestra Unidad de Seguros indica que, de acuerdo a la descripción del servicio a contratar, éste compromete actividades a realizarse en tierra, como en mar, siendo los alcances descritos en la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil General para cubrir riesgos vinculados a la prestación del tipo de servicio a contratarse.

Asimismo, sobre la exigencia de que las Pólizas de las contratistas sean emitidas por aseguradoras reguladas por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS), se enmarca en una atribución con la que cuenta PETROPERÚ en la búsqueda de que los posibles postores al proceso de selección cumplan con estándares mínimos requeridos, tener cierto nivel de control en la suscripción de sus pólizas, mejor control sobre el pago de siniestros en caso de controversia y pago de sus pólizas.

De acuerdo a lo anterior, se mantiene el requerimiento de todas las pólizas indicadas en el Numeral 3.2. Seguros de las Condiciones Técnicas.

P.Marin / A.Quinde.