

## Consultas Realizadas

# Licitación 286133 - CONTRATACION DE SERVICIO DE FLETE FLUVIAL DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETROLEO

Consulta 1 - Sec III. Sum Requeridos. Cap II Emb 2.6. Hab 2.6.2. Cert de Arqueo, exp por la DGMM

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>Considerando, que dicho Certificado tiene plazo hasta el 31 de Marzo de 2015 para su exigencia conforme a la Resolución D.G.M.M. Nro. 4/14 y NOTA D.G.M.N. Nro. 276/2014 ; y en tal sentido en muchos casos aun se hallan en proceso de obtención conforme a sus requisitos.</p> <p>Consulta: Si son válidos los Certificados de Arqueo emitidos por la Prefectura General Naval, vigentes y con el cual se encuentran actualmente navegando internacionalmente las embarcaciones?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 7.</p>		

Consulta 2 - Sec III. Sum Requeridos. Cap II Emb 2.6. Hab 2.6.4. Cert de Franco Bordo, exp por la DGMM

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>Considerando, que dicho Certificado tiene plazo hasta el 31 de marzo de 2015 para su exigencia conforme a la Resolución D.G.M.M. Nro. 4/14 y NOTA D.G.M.N. Nro. 276/2014; y en tal sentido en muchos casos aun se hallan en proceso de obtención conforme a sus requisitos.</p> <p>Consulta: Si son válidos los Certificados de Francobordo emitidos por la Prefectura General Naval, vigentes y con el cual se encuentran actualmente navegando internacionalmente las embarcaciones.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 7.</p>		

## Consulta 3 - Sección III. Suministros Requeridos. Capítulo III Del Servicio. 5. Control de Calidad y Cantidad

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>Considerando, que los volúmenes por hora recibidos principalmente en los alijes son muy caudalosos, lo cual reduce al mínimos el tiempo que se tiene para un perfecto adrizado de la barcaza. Que no se tiene el tiempo necesario para la posterior corrección de los desniveles estando amarrados por el Buque Madre por los costos de tiempo. Que una vez desamarrados ya no se puede corregir pues la barcaza ya sale toda precintada. Que el desnivel máximo de 10 centímetros es prácticamente imperceptible. Que los tubos de sonda están ubicados justamente de manera a que no incida estos desniveles en las mediciones, por la naturaleza de la carga, líquida .</p> <p>Consulta: Si se permite un desnivel máximo de 1 pie en cualquiera de sus 4 referencias disponibles. Lo cual agilizará bastante la recepción de barcaza.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 10, 11 y 12.</p>		

## Consulta 4 - Sección V modelo de contrato

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>Consulta: cuales son los cálculos para establecer los montos mínimo y máximo de U\$D 36.000.000 y U\$D 72.000.000 respectivamente .</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Los montos mínimos y máximos señalados en el Modelo de Contrato y en el Formulario N° 3, Formulario de Oferta son montos exigidos por la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas por tratarse de Contratos Abiertos. Favor incluir dichos montos en el Formulario de Oferta.</p>		

## Consulta 5 - POLIZAS DE SEGUROS DE CASCO Y MAQUINAS Y DE PROTECCION E INDEMNIDAD PANDI

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>CUALES SON LAS COMPAÑIAS DE SEGURO ACEPTADAS POR PETROPAR? HAY UN LISTADO? EN EL PUNTO CGC 23.1 DICE : "TODAS LAS POLIZAS DEBERAN SER EMITIDAS POR COMPAÑIAS DE SEGURO, NACIONALES O EXTRANJERAS, DE RECONOCIDA SOLVENCIA Y PRESTIGIO, Y ACEPTADA POR PETROPAR" FAVOR ACLARAR</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8 y 9.</p>		

## Consulta 6 - PLAZOS DE LA SUBASTA - PRORROGA

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>LO SUMAMENTE EXIGUO DE LOS PLAZOS, HACE DIFICULTOSO O QUIZAS IMPOSIBLE DE CUMPLIR CON LOS INNUMERABLES REQUISITOS A CUMPLIR EN PARAGUAY E INCLUSIVE EN EL EXTRANJERO QUE SE EXIGEN EN LA PRESENTACION, ATENTANDO ESTO CONTRA LA MAS ABIERTA PARTICIPACION DE OFERENTES.</p> <p>EN CONSECUENCIA, SOLICITAMOS SE PRORROGUE EL LLAMADO POR AL MENOS 15 (QUINCE) DIAS, Y ASI PODER CUMPLIR CON TODOS LOS REQUISITOS DEL PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 1.</p>		

## Consulta 7 - SECCION III SUMINISTROS REQUERIDOS NUMERAL 4

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>Con relación a la Sección III Suministros Requeridos, Numeral 4, último párrafo, referido a los seguros de mercadería contratada por Petropar, solicitamos se aclare cuál es el procedimiento a aplicar en caso de que la mercadería transportada exceda al límite fijado por Petropar.</p> <p>En primer lugar, el oferente desconoce el valor de la mercadería al tiempo de la carga, como tampoco puede determinar la conformación del convoy. Dado esta situación, solicitamos se aclare si con el seguro de P&amp;I de las embarcaciones es suficiente para cumplir este requisito, ya que este seguro cubre la responsabilidad por la carga que pudiere tener la armadora en beneficio del titular de la carga, o por el contrario la Armadora deberá abonar otro seguro.</p> <p>En este último caso, solicitamos se aclare qué costo debe afrontar la Armador y que estará sujeto a la previa comunicación de Petropar antes de cargar la mercadería para prever dichas obligaciones correctamente.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>PETROPAR contrata un seguro de mercadería con un límite de cobertura de USD 15.000.000 por convoy, la ARMADORA deberá arbitrar los mecanismos necesarios a fin de conformar su convoy de acuerdo al límite de cobertura, para lo cual podrá solicitar a PETROPAR el precio estimado de la mercadería.</p>		

## Consulta 8 - PLAZO DE PRESENTACION DE LOS DOCUMENTOS QUE COMPONEN LA OFERTA

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>Al respecto y dado lo exiguo de los plazos para presentar la frondosa documentación solicitada, mucho de ellos de propios entes públicos nacionales, solicitamos se aclare que los documentos requeridos en Sección VII, Anexos, anexo 1, Sección F, Documentos Adicionales 1, 2, 4, 5. y 6. podrán presentarse hasta la firma del Contrato. Favor aclarar</p>		
Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Todos los documentos solicitados componen la oferta. Sin embargo, se podrá aplicar lo establecido en el Art. N° 59 del Decreto 21.909/03, Disconformidades errores y omisiones, por lo que el Comité de Evaluación solicitará las documentaciones necesarias en la etapa de evaluación de ofertas; la oferta cuyo oferente no presentase todas las documentaciones solicitadas por el Comité de Evaluación en el plazo establecido será rechazada.</p>		

## Consulta 9 - SECCION II CRITERIOS DE EVALUACION Y REQUISITOS DE CALIFICACION

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
<p>Solicitamos se aclare lo requerido en la Sección II, Criterios de Evaluación y requisitos de Calificación, numeral A 6, Habilitaciones, se menciona un informe de peritaje de las embarcaciones, el cual desconocemos su alcance.</p>		
Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 5.</p>		

## Consulta 10 - SECCION VII. ANEXO N° I. DOCUMENTOS QUE COMPONEN LA OFERTA F)

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
F) DOCUMENTOS ADICIONALES REQUERIDOS, SOLICITAMOS QUE LOS OFERENTES ADJUDICADOS DISPONGAN DE 90 DÍAS CALENDARIO PARA PRESENTAR LOS DOCUMENTOS EXIGIDOS EN EL ÍTEM F.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la respuesta a la Consulta N° 9.		

## Consulta 11 - Sección I. Calendario de Eventos y datos de la Subasta, numeral 10.7

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
Debido al corto plazo para la presentación de una Garantía Bancaria, entendemos la Garantía de Mantenimiento de Oferta podría consistir en la presentación de una Póliza de Seguro a satisfacción de la Contratante de acuerdo a lo establecido en el Art. 39 de la Ley de Contrataciones Públicas 2051/03, confirmar si el porcentaje de la garantía de mantenimiento se mantendría el 3% del monto total de la oferta		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 2.		

## Consulta 12 - Sección IV, Condiciones especiales del Contrato, CGC 26.1

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
CGC 26.1, Penalidades por demoras en la descarga; Entendemos esto abarcaría tanto en los puertos de Villa Elisa, Tres Fronteras y Encarnación		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 25 y 26.		

## Consulta 13 - Sección III. Suministros requeridos. Capítulo II de las Embarcaciones, numeral 2.6

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
Capítulo II. De las Embarcaciones, 2.6., Considerando los certificados de Arqueo y Francobordo emitidos por la Prefectura General Naval aún están vigentes, y que Marina Mercante ha ampliado los plazos para el periodo de habilitación hasta el 31/03/15 según Nota DGMM N° 11/2015 del 14/01/15, solicitamos sean considerados como válidos los certificados emitidos por la PGN		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 7.		

## Consulta 14 - Sección III. Suministros requeridos. Capitulo II de las Embarcaciones, numeral 2.5

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
Capítulo II., 2.5. Estado de Conservación, numeral 2.5.2., Debido al corto plazo de tiempo para la presentación de los documentos exigidos, solicitamos que los certificados de medición de espesor sean regularizados en un plazo de 90 días en caso de ser adjudicados		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 6.		

## Consulta 15 - Sección IV. Condiciones Especiales del Contrato, CGC 14.1, 14.2 y 14.3

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
CGC 14.1, 14.2 Y 14.3; En relación al Párrafo quinto, donde menciona que la factura será abonada por PETROPAR dentro de los 15 días posteriores a la finalización de la descarga del convoy nominado; Solicitamos que para las cargas que se destinan parte del convoy a puertos diferentes a Villa Elisa, se abone el flete sin demoras para todo lo descargado en Villa Elisa		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 16 y 17.		

## Consulta 16 - Capítulo III. Del Servicio, numeral 4.

Consulta	Fecha de Consulta	16-02-2015
Cap. III, 4. Procedimiento para la nominación de embarcaciones, párrafo 8; Entendemos se debe considerar lo sgte.: "Los volúmenes transportados por los convoyes no podrán sobrepasar los límites establecidos por la cobertura máxima de la póliza flotante del seguro de la mercadería contratada por PETROPAR. La cobertura de la póliza flotante del seguro de mercadería contratada es de Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica QUINCE MILLONES (U\$\$ 15.000.000). Para el caso que la carga sobrepase el costo mencionado en el presente artículo, PETROPAR arbitrará los mecanismos necesarios para asegurar la diferencia eximiendo a la ARMADORA de cualquier responsabilidad y demás costas correspondientes al volumen adicional		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.		

## Consulta 17 - CAPITULO II. DE LAS EMBARCACIONES 2. INFORMACIONES REQUERIDAS

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
DE LAS EMBARCACIONES 2.7. EN RELACIÓN A LAS PÓLIZAS DE SEGUROS EN IDIOMA INGLÉS CONFIRMAR SI LAS MISMAS DEBERÍAN SER TRADUCIDAS AL CASTELLANO O SERÁN ACEPTADAS EN SU IDIOMA ORIGINAL		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8.		

## Consulta 18 - CAPITULO II. DE LAS EMBARCACIONES 2. INFORMACIONES REQUERIDAS

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
DE LAS EMBARCACIONES 2.7.2., Pólizas de seguros de protección e indemnidad (Protection and Indemnity), con cobertura para daños ecológicos. Favor aclarar si por cobertura para daños ecológicos se refieren a la cobertura de responsabilidad civil de la Armadora por daños causados por derrames de hidrocarburos		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8 y 9.		

## Consulta 19 - CAPITULO II. DE LAS EMBARCACIONES 2. INFORMACIONES REQUERIDAS

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
DE LAS EMBARCACIONES 2.7.5., En la cual mencionan será válida la presentación de una declaración jurada de que los seguros han sido renovados para el año corriente conjuntamente con una copia autenticada del cargo de renovación de los seguros de las embarcaciones. Favor aclarar si por cargo se entiende una carta de confirmación de cobertura y quien debe autenticar la copia requerida		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8.		

## Consulta 20 - Seccion IV Penalidades por demoras. Demoras en la carga en operaciones de alijo .Observaciones

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
De acuerdo al pliego "La ventana de carga de la ARMADORA será de 3 días antes del inicio de la ventana de carga de 3 días del proveedor del producto.  Ejemplo: Ventana Convoy: 1-3 Mayo Ventana buque: 4-6 Mayo  consulta:De acuerdo con esto, si el convoy llega el 1ro de Mayo, y el buque el 6 de Mayo, es a costo de la armadora los 4 dias de espera?		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 21 y 22.		

## Consulta 21 - Seccion 3 - 2.5 estado de conservacion

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
En estado de conservacion no esta claro si los certificados , por ejemplo las mediciones de espesores tienen que ser intervenidos por la Prefectura General Naval o si pueden ser emitidos unicamente por una empresa especializada o un astillero .		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 6.		

## Consulta 22 - Seccion III 2.7 Seguros

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
<p>Una vez que todos los seguros Pandl vencen el 20 de Febrero por la dificultad de presentar las pólizas nuevas autenticadas y consularizadas y legalizadas.</p> <p>consultamos si se entiende por cargo de renovacion una declaracion del corredor de seguros que garantice la vigencia de los seguros de casco y maquina y Pandl.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8.</p>		

## Consulta 23 - Seccion III 2.7 Seguros

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
<p>Una vez que todos los seguros Pandl vencen el 20 de Febrero por la dificultad de presentar las pólizas nuevas autenticadas y consularizadas y legalizadas.</p> <p>consultamos si se entiende por cargo de renovacion una declaracion del corredor de seguros que garantice la vigencia de los seguros de casco y maquina y Pandl.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8.</p>		

## Consulta 24 - Sección I. Calendario de Eventos y datos de la Subasta, numeral 10.7

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
<p>De acuerdo a lo establecido en el Art. 39 de la Ley de Contrataciones Públicas 2051/03,y Debido al corto plazo para la presentación de una Garantía Bancaria, entendemos la Garantía de Mantenimiento de Oferta podría consistir en la presentación de una Póliza de Seguro a satisfacción de la Contratante</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 2.</p>		

## Consulta 25 - Seccion VI Formaularios. formulario numero 1

Consulta	Fecha de Consulta	17-02-2015
<p>En el punto 7 en el caso de personas juridicas se consulta si se tiene que incluir un listado similar al de la pagina 86 y 87 de items a) hasta f) de documentos legales D)marcados los documentos cuyas copias seran presentadas ?</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
<p>Para personas jurídicas, se podrá indicar la siguiente frase: Se adjuntan Documentos legales detallados en el Anexo I, apartado D) Documentos legales. Oferentes individuales. Personas Jurídicas, incisos a. al f.</p> <p>Para personas físicas, se podrá indicar la siguiente frase: Se adjuntan Documentos legales detallados en el Anexo I, apartado C) Documentos legales. Oferentes individuales. Personas Físicas, incisos a. al f.</p> <p>Para oferentes en consorcio, se podrá indicar la siguiente frase: Se adjuntan Documentos legales detallados en el Anexo I, apartado C) y/o D)(según corresponda) Documentos legales. Oferentes individuales. Personas Físicas y/o Jurídicas (según corresponda), incisos a. al f.</p>		

## Consulta 28 - Consultas y solicitudes SBE 04/2015 ID 286133

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
El cuadro de Adjuntar archivos a la consulta no nos dio la posibilidad de adjuntar la resolución de BCP, por lo cual lo hacemos como nueva consulta.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 2.		

## Consulta 29 - Sección VII. Anexo N° I. Documentos que componen la oferta, F)

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
Sección VII. Anexo N° I. Documentos que componen la oferta, F) Documentos adicionales requeridos; solicitamos que los oferentes adjudicados presentes los documentos para la firma del contrato		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Todos los documentos solicitados componen la oferta. Sin embargo, se podrá aplicar lo establecido en el Art. N° 59 del Decreto 21.909/03, Disconformidades errores y omisiones, por lo que el Comité de Evaluación solicitará las documentaciones necesarias en la etapa de evaluación de ofertas; la oferta cuyo oferenteno presentase todas las documentaciones solicitadas por el Comité de Evaluación en el plazo establecido será rechazada.		

## Consulta 30 - Sección III. Suministros Requeridos. Capítulo II de las Embarcaciones, 2.5.2.

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
Capítulo II de las Embarcaciones, 2.5. Estado de Conservación, numeral 2.5.2., Entendemos si las embarcaciones se encuentran certificadas por una Clasificadora dentro del IACS cumple el requisito de medición del espesor permitidos por la norma de construcción por lo cual no será necesario presentar algún documento adicional		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 6.		

## Consulta 32 - Sección IV. Condiciones especiales del contrato CGC 17.1 y 17.2

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
Sección IV. Condiciones especiales del contrato CGC 17.1 y 17.2. Entendemos la Garantía de Mantenimiento de Contrato en caso de ser adjudicados podría consistir en la presentación de una Póliza de Seguro a satisfacción de la Contratante, confirmar de acuerdo		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 2.		



## Consulta 33 - Consulta No 2

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>II. Modificar las condiciones establecidas en la Sección I, Calendario de Eventos y Datos de la Subasta, punto 10.7, donde reza: La Garantía de Mantenimiento de Oferta deberá consistir en Garantía Bancaria irrevocable a favor de PETROPAR emitida por un banco de plaza local, conforme al Artículo 51 del Decreto modificada por el Decreto 5.174/05. Los datos de dicha Garantía deberán ser cargados en los campos establecidos en el sistema para dicho fin antes de la hora fijada para la apertura de la Etapa Competitiva. en función a lo establecido en el artículo 51º del Decreto 21909/03, que establece Garantía de mantenimiento de oferta. 1. De conformidad con el Artículo 39º, inciso a), de la Ley, el Oferente presentará, como parte de su oferta, una garantía de mantenimiento de oferta, por la cantidad que se especifique en el Pliego. . 2. La garantía de mantenimiento de oferta adoptará alguna de las siguientes formas: a. Garantía bancaria emitida por un banco establecido en la República del Paraguay que cuente con autorización del Banco Central del Paraguay, la que deberá ajustarse a las condiciones y al formulario estándar establecidos por la Unidad Central Normativa y Técnica. b. Póliza de seguros emitida por una Compañía autorizada a operar y emitir pólizas de seguros de caución en la República del Paraguay y que cuente con suficiente margen de solvencia. La póliza deberá ajustarse a las condiciones y al formulario estándar establecidos por la Unidad Central Normativa y Técnica. Por lo cual solicitamos que se admita como Garantía de Mantenimiento de Ofertas una Póliza de Seguro emitida por una compañía nacional de reconocida solvencia en sustitución de una Garantía Bancaria.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 2.		

## Consulta 34 - Consulta No 3

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>III. Modificar el cálculo para la emisión de la Garantía de Mantenimiento de Oferta de una base de 60.000 M3 a 30.000 M3, considerando que lo único a lo que Petropar se compromete en la presente SBE es a la nominación de un total de 30.000 M3 mensuales conforme lo que estipula el PBC en el Capítulo III, Del Servicio, punto 3, Nominación de Volúmenes a Transportar a Armadoras, tercer y cuarto párrafos: El compromiso de nominación por parte de PETROPAR es de un volumen mínimo estimado de 30.000 m3 (treinta mil metros cúbicos) mensuales.. Existiendo la necesidad de importación de producto por parte de PETROPAR, con el presente llamado, se cubren los primeros 30.000 m3 mensuales del servicio de flete fluvial requerido para satisfacer las importaciones de productos en la modalidad FOB.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Ajustarse a lo establecido en el PBC con respecto al cálculo para la emisión de la Garantía de Mantenimiento de Oferta.		

## Consulta 35 - Consulta No 4

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>IV. Aclarar lo solicitado en la Sección II, Criterios de Evaluación y Requisitos de Calificación, en el punto B.5. Experiencia, donde el texto del PBC reza: Copia de contratos ejecutados de provisión o facturaciones y recepciones finales, de servicios iguales o superiores al 50% del monto total ofertado, en los tres (3) últimos años (2012 2013 2014). Podrán presentarse la cantidad de contratos y recepciones finales que fueren necesarios para acreditar el volumen o monto solicitado, siempre que hayan sido formalizados en el periodo mencionado:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿A qué se refiere con contratos? ¿Se trata de Contratos Spot o Contratos de Tracto Sucesivo? ¿En caso de Contratos anuales o plurianuales, cómo se demuestra las cantidades efectivamente transportadas? ¿Es suficiente la presentación de los Conocimientos de Embarque emitidos a las embarcaciones del Oferente durante dicho periodo?</li> <li>2. ¿A qué se refiere con recepciones finales?</li> <li>3. ¿A qué se refiere con iguales o superiores al 50% del monto total ofertado?</li> <li>4. ¿Se incluye en esta exigencia la presentación de los documentos de transportes realizados para Petropar?</li> <li>5. ¿En el caso de haber realizado transporte para importadores del sector privado, con los cuales no existe un documento de recepción de la carga, sería suficiente con una declaración de dichos importadores en la cual informen los volúmenes transportados en el periodo considerado?</li> </ol>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 4.		

## Consulta 36 - Consulta No 5

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>V. En el caso de las coberturas de Protection &amp; Indemnity, las mismas vencen los días 21 de febrero de cada año y los clubes de P&amp;I renuevan automáticamente las coberturas procediendo a la emisión de los certificados correspondientes. Dichos certificados demoran hasta 90 días para ser remitidos desde los distintos países de Europa donde los clubes tienen sus sedes, por lo cual en la actualidad no contamos aún con la cobertura que se iniciará el 21/02/2015, por lo cual solicitamos que sea válida una declaración jurada del oferente de que las coberturas han sido renovadas por el año corriente y que se compromete a presentar las copias consularizada, legalizadas y autenticadas a la brevedad posible.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8.		

## Consulta 37 - Consulta No 6

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>VI. Aclarar lo estipulado en la Sección I, Calendario de Eventos y Datos de la Subasta, punto 13.2, 13.3 y 13.4 donde reza: Una vez finalizada la Subasta a la Baja Electrónica y levantada el acta de sesión pública virtual en el portal, todos los Oferentes deberán presentar UN ORIGINAL de sus respectivas documentaciones en sobre cerrado con indicación del nombre del Oferente participante, a fin de realizar las evaluaciones pertinentes. El sobre deberá estar dirigido a la institución Convocante y/o Unidad Operativa de Contrataciones, considerando que el documento emitido por la DNCP bajo el título de Instrucciones a los Oferentes para Subasta a la Baja Electrónica estipula en su punto 13, PRESENTACIÓN DE LOS DOCUMENTOS ANTE LA CONVOCANTE, 13.1 El Oferente preparará un original de los documentos que comprenden la oferta de acuerdo con el Anexo I de la Sección VII del Pliego de Bases y Condiciones y lo marcará claramente como ORIGINAL. Además, el Oferente deberá presentar dos copias de la oferta y marcar claramente cada ejemplar como COPIA. En caso de discrepancia, el texto del original prevalecerá sobre las copias.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a lo establecido en la Sección I del Pliego de Bases y Condiciones. Debido al volumen de la documentación que deberá ser presentada, PETROPAR ha optado por solicitar la presentación de únicamente 1 ORIGINAL de las documentaciones requeridas.		

## Consulta 38 - Consulta No 7

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>II. Modificar el cálculo para la Fórmula de Reajuste de Tarifas conforme la realidad, ya que la incidencia del combustible en las operaciones de transporte fluvial es de entre un 35 y un 45% del costo operativo total. De esta manera, al haber reducido el factor de corrección de 0,03 US\$ /M3 a 0,01 US\$/M3 se impone al potencial oferente de la licitación a realizar correcciones en su forma de ofertar que significará un mayor precio inicial de oferta que le permita cubrir la diferencia entre la incidencia real del costo del combustible y el factor utilizado por Petropar en la presente licitación.</p> <p>Observando la modificación realizada al factor de ajuste puede determinarse que no se ha comprendido el valor de esta cláusula que ha permitido a Petropar obtener al mes de enero/15 reducciones de 9,89 US\$/M3 sobre el precio del contrato original firmado como resultado de la licitación 01/2012. Si en la aplicación de la cláusula de reajuste del contrato vigente aplicáramos el factor de 0,01 US\$/M3 Petropar recibiría hoy un descuento de apenas 3,30 US\$/M3.</p> <p>Asimismo, al elevar la variación requerida de +/-5% a +/-20%, el efecto de las variaciones de precio del Platts demorarán mucho más en surtir efecto, perjudicando a ambas partes por igual.</p> <p>Ambas estipulaciones - el factor de ajuste y el porcentaje de variación - son valores de uso corriente en el transporte marítimo y fluvial internacional, motivo por el cual desnaturalizar una regla internacional no resultará en ningún beneficio para Petropar, ya que lo escrito en la actual cláusula obliga al potencial oferente a tomarse márgenes de seguridad que con una cláusula más real no necesitaría tomar.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.		

## Consulta 39 - Consulta No 8

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>VIII. Modificar lo estipulado en la Sección IV, Condiciones Especiales del Contrato, donde el PBC estipula: PENALIDADES POR DEMORAS EN EL INICIO DE LA NAVEGACIÓN. PETROPAR establece un tiempo máximo total de 6 (seis) días calendario, contados a partir de la finalización de la carga en el sitio de entrega del producto (según conste en el Reporte de Relación Horaria de la Compañía de Control Independiente Sección IV. Condiciones Especiales del Contrato (CEC) 48 nominada por PETROPAR) hasta el inicio de la navegación hacia el puerto de destino o en caso de interrupciones programadas por la ARMADORA durante la navegación mientras dure tal interrupción, siempre que el convoy nominado sea de por lo menos 6.000 m3, a excepción de que la nominación sea para naftas. Cuando la ARMADORA reciba nominaciones para cargas en diferentes puertos o sitios de carga que afectaren a varias barcasas que juntas conforman un convoy, se disparará la obligación de iniciar la navegación en un máximo de 5 (cinco) días calendario rumbo al puerto de destino, al finalizar la carga de la última embarcación nominada por PETROPAR. Una vez completado el convoy conformado por las nominaciones referidas, este deberá partir dentro de los plazos establecidos en este contrato al Puerto de PETROPAR en Villa Elisa. ... No es posible pretender obtener buenas tarifas de flete fluvial obligando al armador a navegar con convoyes de 6.000 M3. Un convoy mínimo para manejo de combustible se encuentra hoy en el orden de los 12.000 M3. Son este tipo de exigencias las que encarecen artificialmente las tarifas de flete sin significar un beneficio real para Petropar, ya que partidas tan pequeñas no es posible manejarlas en convoyes dedicados y, en caso de introducir las barcasas destinadas a Petropar en convoyes mayores, éstas deberán esperar la conformación de dicho convoy</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	26-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 23 y 24.		

## Consulta 40 - Consulta No 9

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
IX. Aclarar lo estipulado en la Sección IV, Condiciones Especiales del Contrato, PRESENTACION DE RECLAMOS POR DEMORA EN LA CARGA, donde el PBC no establece en ninguna parte la exigencia existente en las anteriores licitaciones de Petropar de que el NOR a ser presentado para los reclamos fuera un ORIGINAL.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
PETROPAR aceptará copias de las Cartas de Alistamiento (NOR), las cuales serán puestas a consideración de las partes (ARMADOR o PROVEEDOR) a fin de validar las mismas.		

## Consulta 41 - Consulta No 10

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
X. Aclarar lo solicitado en la Sección II. Criterios de Evaluación y Requisitos de Calificación el punto A.6. Habilitaciones. Se verificará si todos los certificados exigidos fueron expedidos de acuerdo a las exigencias establecidas por los organismos oficiales competentes del Paraguay, así como el informe de peritaje de las embarcaciones. La embarcación que no posea en forma todos los certificados e informes de peritaje exigidos será descalificada. ¿A qué peritajes se refiere?, ya que la disponibilidad de las certificaciones estatutaria emitidas por las autoridades públicas de nuestro país son suficiente prueba del cumplimiento de la legislación nacional aplicable, y el peritaje está estipulado en varios puntos del mismo pliego como un recurso posterior disponible para Petropar en caso de dudas o diferencias en las condiciones, capacidades, etc., de las embarcaciones.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 5.		

## Consulta 42 - Consulta No 11

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
XI. Con relación a nuestra consulta No 1 de fecha 16/02/15, punto II, a fin de abundar en el razonamiento del pedido de cambio de Garantía Bancaria por Póliza de Seguro de Caucción, adjuntamos a la presente una copia de la Resolución No 073/2014 de fecha 17 de diciembre de 2014 de la Superintendencia de Seguros dependiente del Banco Central del Paraguay que modifica las condiciones de reclamo para las Pólizas de Seguro de Caucción, que ha sido justamente dictada a los efectos de dar a la misma un valor más efectivo para garantizar los contratos firmados por los particulares con el Estado Paraguayo. Dicha resolución resuelve cualquier dificultad en el reclamo de indemnizaciones por parte de la Entidad Convocante, más aún para el caso de la SBE de referencia, en la cual estamos hablando de una Garantía de Mantenimiento de Oferta en lugar de una Garantía de Cumplimiento de Contrato. Se suma a esto el hecho no menor de que los contratos que surjan de la presente SBE no contemplan ningún tipo de anticipo por parte de Petropar a sus contratistas, sino que, en cambio, todos los riesgos de la ejecución, incluso el de la no disponibilidad presupuestaria por parte de Petropar para los ejercicios futuros son del contratista.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 2.		

## Consulta 43 - Consulta No 12

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
I. Página 19: Punto 2.5.2: Se pide una Planilla de Medición de Espesores del Casco, cisternas y cañerías, indicando valores medidos, valores originales y valores permitidos. Solicitamos se deje sin efecto esta planilla por ser redundante dado que en la página 21 en el punto 2.8. solicitan el Certificado de Clasificación de la embarcación por una sociedad IACS el cual es una constancia de calidad no solo sobre los espesores de la embarcación sino de las estructuras, la calidad de construcción, el diseño y los materiales usados en la construcción.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 6.		

## Consulta 44 - Consulta No 13

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
XIII. Página 29, Control de Calidad y Cantidad: Solicitamos se elimine la condición de servicio por carecer de sentido. Pone como requerimiento del servicio a prestar que la embarcación al momento de ingresar para descargar no debe tener un desnivel en sus cuatro extremos que supere los 10 cm a los efectos de que se pueda cuantificar correctamente la cantidad. En realidad los tubos de sonda están colocados en el centro geométrico del techo del tanque razón por la cual cualquier desnivel que tenga la embarcación tanto escorada hacia babor o estribor o si esta aproada o apogada no impactaran en el nivel del líquido medido por tubo de sonda adentro del tanque justamente porque el tubo de sonda está en el centro geométrico del tanque. En caso de mantener la exigencia solicitamos que se aumente a mínimo 20 cm ya que 10 cm es una diferencia muy pequeña.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 10, 11 y 12.		

## Consulta 45 - Consulta No 14

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
XIV. Página 30: El PBC indica que si una barcaza del convoy tiene un faltante superior al 0.50% el faltante de esa barcaza se calculará como una barcaza individual y no como parte del convoy y las otras barcazas del convoy tendrán igual tratamiento. Solicitamos que los faltantes se sigan calculando por convoy conforme uso y costumbre a nivel internacional y considerando que, de aplicarse este mecanismo, los sobrantes que pudiera haber en las otras barcazas del mismo convoy constituirá con seguridad el faltante de la barcaza aludida.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 10, 11 y 13.		

## Consulta 46 - Consulta No 15

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
XV. Página 31 punto 8.2.: Solicitamos que el atraque, recepción y verificación de vacíos se pueda realizar en horario nocturno. Caso contrario solicitamos que se considere que la barcaza terminó de usar el muelle al momento en que termina su descarga.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 14 y 15.		

## Consulta 47 - Consulta No 16

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
XVI. Página 36: Favor aclarar si será necesario tener un remolcador a la orden durante la descarga de barcasas en el Puerto de Petropar en Villa Elisa.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Si, será necesario. Remitirse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.		

## Consulta 48 - Seguros

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
Los seguros de casco y maquinas asi como Pandl son de aseguradoras en el exterior consecuentemente las Pólizas y los certificados son emitidos en el idioma Francés e Inglés. Como ahora no se utiliza mas visación consular y si apostillado, no se puede legalizar en español, solamente en el idioma original (Frances o Inglés). Consulta: se puede presentar una copia traducida al español con la misma firma de los documentos originales, estos si con el apostillado completo.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8.		

## Consulta 49 - Seguros

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
Una vez que todos los seguros Pandl vencen el 20 de Febrero por la dificultad de presentar las polizas nuevas autenticadas y legalizadas por apostillado. consultamos si se entiende por cargo de renovacion una declaracion del corredor de seguros que garantice la vigencia de los seguros de casco y maquina y Pandl para el año2015.		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 8.		

## Consulta 50 - DEMORAS EN LA CARGA DE OPERACIONES DE ALIJO

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>1 -</p> <p>14.1.1. En las operaciones de alijo, la ventana de carga para las embarcaciones será de 3 (tres) días. El Laytime será de 36 horas, si el cargamento total nominado al proveedor fuere de hasta 25.000 metros cúbicos y de 48 horas para cargamentos superiores. El Laytime se iniciará 10 (diez) horas después de la emisión del NOR por el buque madre en el lugar designado en la respectiva nominación. Únicamente en caso de que no se permita el arribo del buque madre al lugar de la operación debido a la ausencia de las embarcaciones que tomarán la carga, se considerará la emisión del NOR del buque madre en zona de fondeo; esta situación deberá ser debidamente documentada por parte del buque madre.</p> <p>Consulta: Solicitamos se aclare que cuando se autorice la navegación del buque madre, el tiempo de navegación desde la zona de fondeo a la zona de alijo se descuenta del laytime.</p> <p>Solicitamos también se aclare de que manera y con que documentos que avalan el proveedor del producto informara a la Armadora de las barcasas que el buque madre se encuentra en zona y no está autorizado a continuar navegación.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 19 y 20.		

## Consulta 51 - 14.1 14.1 DEMORAS EN LA CARGA DE OPERACIONES DE ALIJO

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>14.1.1 En las operaciones de alijo, la ventana de carga para las embarcaciones será de 3 (tres) días. El Laytime será de 36 horas, si el cargamento total nominado al proveedor fuere de hasta 25.000 metros cúbicos y de 48 horas para cargamentos superiores. El Laytime se iniciará 10 (diez) horas después de la emisión del NOR por el buque madre en el lugar designado en la respectiva nominación. Únicamente en caso de que no se permita el arribo del buque madre al lugar de la operación debido a la ausencia de las embarcaciones que tomarán la carga, se considerará la emisión del NOR del buque madre en zona de fondeo; esta situación deberá ser debidamente documentada por parte del buque madre.</p> <p>Consulta: En caso que una Armadora amarre en segundo o tercer término al buque madre, solicitamos se nos aclare cuando comienza el laytime correspondiente a esta Armadora</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
<p>Tal como se expresa en varios numerales de la Cláusula 14 del Modelo de Contrato: Si en la operación estuviere involucrada más de una ARMADORA, la multa será prorrateada de acuerdo al volumen nominado a cada ARMADORA y a la incidencia de las mismas en la demora.</p> <p>Ejemplo: Dada una nominación de 25.000 m3, el laytime correspondiente es de 36 horas. En caso de que hayan sido nominadas 2 armadoras, una con 15.000 m3 (60 %) y otra con 10.000 m3 (40 %). Si la armadora nominada con 15.000 m3 utilizara las primeras 30 horas de laytime y la armadora nominada con 10.000 m3 utilizara las 10 horas posteriores, tenemos que el tiempo de operación fue de 40 horas, por lo tanto existe un exceso de laytime igual a 4 horas. En este caso, el exceso de laytime será cobrado a la armadora que operó en primer término, independientemente a que la armadora que operó en segundo término operó fuera del laytime, pues dicha situación se debió a que la armadora que operó en primer término utilizó un tiempo superior al correspondiente conforme al volumen nominado, por lo tanto fue la que incidió relamente en la demora de la operación</p>		

## Consulta 52 - 14.1 DEMORAS EN LA CARGA DE OPERACIONES DE ALIJO

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>Las primeras diez (10) horas se utilizarán para coordinar las operaciones de amarre y conexiones de mangueras a efectos de optimizar el tiempo de operación, de manera a que una vez conocido el resultado final del análisis del producto emitido por la Compañía de Control se proceda a la carga del producto a la barcaza.</p> <p>CONSULTA : En este punto solicitamos se nos informe quién es el responsable de informar al supervisor de carga de la Armadora que el amarre de las barcasas esta autorizado y donde queda registrada esta comunicación. Además solicitamos se nos informe cuando se iniciara el Laytime en caso que el tiempo de análisis y/o la autorización de amarre de las barcasas supere las diez horas de emitido el NOR del buque madre</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
<p>Como es de uso y costumbre en este tipo de operaciones, el Loading Master del buque madre es el responsable de informar al supervisor de carga de la ARMADORA que el amarre de barcasas está autorizado. Esto debe quedar registrado en la relación horaria de la operación.</p> <p>El laytime se iniciará 10 (diez) horas después de la emisión del NOR por el buque madre en el lugar designado en la respectiva nominación. Únicamente en caso de que no se permita el arribo del buque madre al lugar de la operación debido a la ausencia de las embarcaciones que tomarán la carga, se considerará la emisión del NOR del buque madre en zona de fondeo; esta situación deberá ser debidamente documentada por parte del buque madre.</p> <p>En caso de que el buque madre se presente antes del inicio de su ventana de carga, el laytime se inicia luego de las 10 horas del primer día de ventana de carga o cuando inicie el transbordo, lo que ocurra primero.</p> <p>En caso de que el tiempo de análisis y/o autorización de amarre de las barcasas supere las diez horas de emitido el NOR del buque madre y la operación exceda el laytime a causa de dicha situación, se evaluará la situación a fin de determinar la causa y/o responsable de la demora.</p>		



## Consulta 53 - 14.1 DEMORAS EN LA CARGA DE OPERACIONES DE ALIJO

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>14.1.6. En caso que el tiempo utilizado en la carga excediere el laytime establecido, por razones imputables a la ARMADORA, ésta será objeto de una multa equivalente a lo establecido en el Contrato de Fletamento del Buque Madre, si el mismo fuese un contrato por viaje (VoyageCharterParty -VCP) o COA, o igual al HIRE en caso de que se trate de un contrato por tiempo (TimeCharterParty TCP). Dicha multa no podrá superar en ningún caso la suma de USD30.000 (Dólares de los Estados Unidos de América treinta mil), por cada día de demora. La multa será aplicada proporcionalmente en forma directa (prorrata) en caso que la demora contemple una fracción de un día.</p> <p>Si en la operación estuviere involucrada más de una ARMADORA, la multa será prorrateada de acuerdo al volumen nominado a cada ARMADORA y la incidencia de las mismas en la demora</p> <p>CONSULTA : Solicitamos se nos informe cuales son los tiempos atribuible a la Armadora que determinan que la demora es imputable a ella</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
<p>Tal como se expresa en varios numerales de la Cláusula 14 del Modelo de Contrato: Si en la operación estuviere involucrada más de una ARMADORA, la multa será prorrateada de acuerdo al volumen nominado a cada ARMADORA y a la incidencia de las mismas en la demora.</p> <p>Ejemplo: Dada una nominación de 25.000 m3, el laytime correspondiente es de 36 horas.</p> <p>En caso de que hayan sido nominadas 2 armadoras, una con 15.000 m3 (60 %) y otra con 10.000 m3 (40 %). Si la armadora nominada con 15.000 m3 utilizara las primeras 30 horas de laytime y la armadora nominada con 10.000 m3 utilizara las 10 horas posteriores, tenemos que el tiempo de operación fue de 40 horas, por lo tanto existe un exceso de laytime igual a 4 horas. En este caso, el exceso de laytime será cobrado a la armadora que operó en primer término, independientemente a que la armadora que operó en segundo término operó fuera del laytime, pues dicha situación se debió a que la armadora que operó en primer término utilizó un tiempo superior al correspondiente conforme al volumen nominado, por lo tanto fue la que incidió relamente en la demora de la operación.</p>		

## Consulta 54 - 14.3.1 PRESENTACION DE RECLAMOS POR DEMORA EN LA CARGA

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>El contrato establece que para el reclamo de demoras del Armador se debe presentar :</p> <p>Copia de notificación de la ETA de la barcasas nominadas enviadas a PETROPAR, con 72, 48, 24 horas al arribo al puerto o zona de carga. En caso de días feriados, fines de semana o fuera del horario de oficina de PETROPAR, el ETA podrá ser remitido vía correo electrónico o vía fax ala Gerencia de Planta, Gerencia de Control de Producto y Medio Ambiente, Gerencia de Operaciones y Proceso y al primer día hábil siguiente en forma física, a las Oficinas Administrativas de PETROPAR</p> <p>Consulta: Favor informar las direcciones de correo electrónico correspondientes</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
<p>Una vez suscrito el contrato, la Gerencia de Comercio Exterior como administrador del contrato informará acerca de las direcciones de correo electrónico correspondientes, las cuales podrán sufrir variaciones durante la vigencia del contrato.</p>		

## Consulta 55 - 14.4. PENALIDADES POR DEMORAS EN EL INICIO DE LA NAVEGACIÓN

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>PETROPAR establece un tiempo máximo total de 6(seis) días calendario, contados a partir de la finalización de la carga en el sitio de entrega del producto (según conste en el Reporte de Relación Horaria de la Compañía de Control Independiente nominada por PETROPAR) hasta el inicio de la navegación hacia el puerto de destino o en caso de interrupciones programadas por la ARMADORA durante la navegación mientras dure tal interrupción, siempre que el convoy nominado sea de por lo menos 6.000 m3, a excepción de que la nominación sea para naftas. Cuando la ARMADORA reciba nominaciones para cargas en diferentes puertos o sitios de carga que afectaren a varias barcazas que juntas conforman un convoy, se disparará la obligación de iniciar la navegación en un máximo de 5 (cinco) días calendario rumbo al puerto de destino, al finalizar la carga de la última embarcación nominada por PETROPAR. Una vez completado el convoy conformado por las nominaciones referidas, este deberá partir dentro de los plazos establecidos en este contrato al Puerto de PETROPAR en Villa Elisa. Cuando la ARMADORA demore el inicio de la navegación al puerto de destino por encima del plazo máximo establecido precedentemente o interrumpa la navegación del convoy cargado una vez iniciada la misma por encima del plazo de 6 (seis) días totales para la iniciación del viaje y/o cualquier interrupción posterior a efectos de conformar el convoy con embarcaciones que no fueron nominadas por PETROPAR..</p> <p>Las multas referidas se aplicarán sobre el volumen total a bordo de la/s barcaza/s o buque/s tanque antes de iniciar o reanudar la navegación, por el tiempo en que dicha/s barcaza/s o buque/s tanque se encuentren demorados</p> <p>Consulta; Solicitamos se nos aclare como finalización del Laytime la desconexión de las mangueras y que el tiempo para zarpar se inicia cuando finaliza la carga del producto, (lo que incluye la entrega de la documentación a la Armadora ), además solicitamos se aclare sobre que volumen se hará el cálculo del valor diario. Como se calculara en caso que una parte de las barcazas del convoy zarpe dentro del tiempo indicado en el contrato y una parte fuera de este tiempo.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
<p>Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 23 y 24.</p> <p>EJEMPLO 1 - convoy de 22.000 m3, todas las barcazas del convoy zarpan juntas luego del plazo establecido: se aplica una multa de USD 12.000 por día o prorata.</p> <p>EJEMPLO 2 convoy de 22.000 m3, parte de las barcazas del convoy (10.000 m3) zarpan dentro del plazo establecido; las barcazas restantes zarpan con 5 días de atraso:  A) De los 22.000 m3 nominados, solamente 12.000 m3 zarparon fuera del plazo establecido: se aplica una multa de USD 6.000 por día o prorata (USD 6.000 * 5 días).</p> <p>EJEMPLO 3 convoy de 22.000 m3, parte de las barcazas del convoy (4.000 m3) zarpan antes del plazo establecido, 8.000 m3 zarpan con 5 días de retraso, 6.000 m3 zarpan con 8 días de retraso y 4.000 m3 zarpan con 15 días de retraso.  A) De los 22.000 m3 nominados, solamente 18.000 m3 zarpan fuera del plazo establecido. El saldo de 18.000 m3 se encuentra demorado 5 días: se aplica una multa de USD 10.000 por día o prorata (USD 10.000 * 5 días). Zarpan 8.000 m3  B) Queda un saldo de 10.000 m3 que zarpan con 8 días de retraso, 5 días fueron calculados en A), por lo tanto existe una demora pendiente de cálculo de 3 días: Se aplica una multa de USD 6.000 por día o prorata (USD 6.000 * 3 días). Zarpan 6.000 m3.  C) Queda un saldo de 4.000 m3 que zarpan con 15 días de retraso, 5 días fueron calculados en A) y 3 días fueron calculados en B), por lo tanto existe una demora pendiente de cálculo de 7 días: Se aplica una multa de USD 2.000 por día o prorata (USD 2.000 * 7 días).  D) Entonces, la demora en el inicio de la navegación para este caso sería la sumatoria de A) + B) + C) = (10.000* 5) + (6.000 * 3) + (2.000 * 7) = 50.000 + 18.000 + 14.000 = 82.000.</p>		

## Consulta 56 - Seccion IV Condiciones especiales del Contrato Clausula CGC 13.1

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>Clausula de Reajuste de Precio de Combustibles consumido a bordo de las embarcaciones  Con relacion a la clausula de reajuste de precio de combustibles consumido a bordo de las embarcaciones de la sección IV Condiciones especiales del Contrato cláusula CGC 13.1</p>		

Las cláusulas de ajuste por definición, deben ser lo más eficaz posible a efectos de otorgar certeza al oferente respecto de que aquellos costos que pudieran variar durante la ejecución del contrato, serán ajustados en un sentido u otro, de manera de no variar los fundamentos que el oferente tiene en cuenta para determinar el precio de su oferta. Es decir, a mayor certeza menor precio ofertado y en contrario a mayor incertidumbre, mayor el precio a ofertar.

La cláusula propuesta en el pliego tiene tres elementos determinantes que son

1. el margen de tolerancia del  $\pm 20\%$ ,
2. el ajuste de us\$ 0,01/m<sup>3</sup> por cada us\$/m<sup>3</sup> de aumento
3. El indicador Platt N2 US Golf

Respecto de 1), siendo que entre el promedio de Enero y la fecha de la oferta ya se ha dado una variación próxima al 20%, es más que obvio que los oferentes van a incorporar esa diferencia al precio ofertado en perjuicio para Petropar, lo que reflejará un valor de oferta distorsionado y no realista, ya que una vez incorporado al precio, hecho está y por lo tanto no se cumple con lo fundamental, esto es que si hay variación de precio se ajusta en ambos sentidos y no por medio de incorporación al precio a modo de cobertura, ya que ello nunca bajará.

Una cosa es poner una banda de tolerancia del 5% a efectos de no estar haciendo ajustes permanentemente con el consiguiente recargo administrativo para las partes, en cuyo caso no es razonable cubrirse con el precio a ofertar, y otra es que ese margen se distorsione al punto de ser un quinto del precio del combustible. De no modificarse esta cláusula, claramente el oferente deberá cubrirse en el precio frente a un ajuste de Platt hasta us\$80/m<sup>3</sup> (20% del platt base), por lo que esto representará un aumento de flete innecesario en perjuicio de Petropar.

En este punto, la cláusula actualmente vigente consideramos razonable y ha funcionado equitativamente en ambos sentidos sin problema para Petropar y las Armadoras. En consecuencia, solicitamos se mantenga el 5% como margen de tolerancia para aplicar el procedimiento de ajuste de precio de flete.

Respecto a 2), se ha establecido un ajuste de solo us\$ 0,01/m<sup>3</sup> por cada us\$/m<sup>3</sup> que aumente el Platt de referencia. Esto implica asumir que el costo de combustible es alrededor del 6% del costo del flete lo que manifiestamente no es así, ya que Petropar conoce de primera mano el costo del combustible para consumo representando aproximadamente el 25/30% del valor del flete percibido, dependiendo del tipo de remolcador y el tamaño del convoy.

Por lo tanto, nuevamente el oferente deberá prever este desfase ya que aun cuando aplique la cláusula de precio por sobre la tolerancia arriba cuestionada, lo será por aproximadamente un tercio de la real incidencia del valor del consumo de combustible a bordo de la embarcación. En la práctica, el oferente deberá cubrirse frente a un costo no ajustable de us\$ 0,02/m<sup>3</sup> o aproximadamente us\$ 1,5/m<sup>3</sup> sobre la tarifa.

En este punto, la cláusula actualmente vigente consideramos razonable y ha funcionado equitativamente en ambos sentidos sin problema para Petropar y las Armadoras. En consecuencia, solicitamos se mantenga el us\$ 0,03/m<sup>3</sup> como factor de corrección de la tarifa de flete.

En este punto, la cláusula actualmente vigente consideramos razonable y ha funcionado equitativamente en ambos sentidos sin problema para Petropar y las Armadoras. En consecuencia, solicitamos se mantenga el us\$ 0,03/m<sup>3</sup> como factor de corrección de la tarifa de flete.

Respecto de 3), se establece como ajuste el valor del Platt Nro. 2 US Golf, algo que no sigue las variaciones de los precios de los combustibles en el mercado local. Petropar sabe perfectamente este tema y al solo ejemplo de lo ocurrido en los últimos meses, el Platt bajó aproximadamente 50% mientras que los precios bunker solo lo hicieron aproximadamente el 20%. Esto le quita eficacia a la cláusula, lo que se traduce en mayores incertidumbres que invariablemente van al precio. Si bien el indicador Platt US Golf era una referencia necesaria para tener un parámetro cierto, ahora y desde el momento que Petropar vende combustible bunker para consumo de embarcaciones, no es necesario ni eficaz seguir con un indicador del Golfo de los EEUU que a las claras no tiene nada que ver con la dinámica del precio de los combustibles locales. Resulta mucho más conocido y certero el precio que la propia Petropar establece para el mercado, mucho más cuando se trata de un ente del Gobierno Paraguayo.

En este punto, solicitamos se aplique como base el promedio Enero 2015 de los precios para combustible de las embarcaciones modalidad bunker que Petropar aplica, y luego ajustarlo contra el mes respectivo que la propia Petropar vaya aplicando, ya que ello otorgará certeza al oferente y a la convocan reflejando hacia arriba y abajo las variaciones ocurridas automáticamente.

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
Remitirse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.		

## Consulta 57 - 14.5 PENALIDADES POR DEMORAS EN LA DESCARGA

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>14.5.1. PETROPAR establece un tiempo máximo de 4 horas desde el atraque del buque tanque o barcaza hasta el inicio de la descarga de cada embarcación, cualquiera sea el volumen y el producto transportado por la misma. Este tiempo también será válido para casos en que atraquen 2 (dos) embarcaciones simultáneamente (en primera y segunda andanas) en un mismo muelle. Cuando la barcaza ubicada en segunda andana es reemplazada por otra tras la finalización de su descarga, la barcaza sustituta dispone del mismo tiempo de 4 horas desde el atraque hasta el inicio de la descarga.</p>		
<p>14.5.2. PETROPAR establece un tiempo máximo de 24 horas desde el inicio hasta la finalización de la descarga para cada barcaza y/o buques tanque de 2.500 m<sup>3</sup>. Para embarcaciones forma directa al volumen de la carga de cada embarcación. Para embarcaciones con volúmenes de carga menores a 2.500 m<sup>3</sup>, el tiempo variará directamente proporcional al volumen de la carga de cada embarcación.</p>		
<p>14.5.3. En caso que la descarga de cada embarcación excediere el tiempo establecido (4 horas más el tiempo máximo estipulado para la descarga), por razones imputables a PETROPAR, éste abonará a la ARMADORA una multa de USD 2.000 (Dólares de los Estados Unidos de América dos mil) por cada día de demora de la embarcación. La multa será aplicada proporcionalmente en forma directa (prorrata) en caso que la demora contemple una fracción de un día.</p>		
<p>14.5.4. En caso que la descarga de cada embarcación excediere el tiempo establecido (4 horas más el tiempo máximo estipulado para la descarga), por razones imputables a la ARMADORA, ésta abonará a PETROPAR una multa de USD 2.000 (Dólares de los Estados Unidos de América dosmil) por cada día de demora de la embarcación. La multa será aplicada proporcionalmente en forma directa (prorrata) en caso que la demora contemple una fracción de un día.</p>		
<p>PETROPAR habilitará sus muelles en Villa Elisa, para las operaciones de descarga las 24 horas SHINC. Las operaciones de atraque, recepción y verificación de vacíos de los buques tanque y/o barcasas no podrán ser realizadas en horario nocturno, debiendo ser previstas y realizadas por la ARMADORA en horario diurno. PETROPAR informará por escrito a las Armadoras el horario vigente para las operaciones referidas, que a su vez estará sujeto a la estacionalidad de la hora oficial establecida por decreto del Poder Ejecutivo</p>		
<p>CONSULTA : Se establecen 4 hs desde el amarre hasta el inicio de la descarga, pero no queda bien en claro cuánto es el tiempo atribuible a Petropar para autorizar el inicio de la descarga. Hay tareas (medición, muestreo, análisis conexión) que corresponden a personal de Petropar y este tiempo no está indicado en el contrato. No queda claro cuáles son los tiempos atribuibles a la Armadora, además solicitamos se nos informe como se contara el tiempo a la descarga si una barcaza amarra y no se finalizan las tareas de medición y muestreo por falta de luz</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
<p>Se establecen 4 horas desde el amarre hasta el inicio de la descarga; éstas 4 horas deberán ser utilizadas para las mediciones, muestreo, análisis, conexión, etc. Si la descarga no se inicia luego de estas 4 horas por causas atribuibles a PETROPAR (la ARMADORA deberá hacer constar en la Relación Horaria cualquier irregularidad) la demora desde la finalización del tiempo establecido (4 horas) hasta el inicio de la descarga será atribuida a PETROPAR.</p>		
<p>Igualmente, si la descarga no se inicia luego de estas 4 horas por causas atribuibles a la ARMADORA, la demora desde la finalización del tiempo establecido (4 horas) hasta el inicio de la descarga será atribuida a la ARMADORA.</p>		

## Consulta 58 - Sección I, Calendario de Eventos y Datos de la Subasta Ofertas

Consulta	Fecha de Consulta	18-02-2015
<p>Con relación a la Sección I, Calendario de Eventos y Datos de la Subasta Ofertas (Garantía de Mantenimiento de la Oferta) Se requiere una garantía por el 3% del valor de la oferta aplicándose sobre el 60% de 60.000m<sup>3</sup>, es decir 36.000m<sup>3</sup>. Sin embargo, este llamado es por los primeros 30.000m<sup>3</sup> como específicamente se aclara en el presente pliego de manera que se está garantizando una oferta del 60% de 60.000 m<sup>3</sup> que no es tal con el consiguiente aumento de costos para el oferente que afecta el precio a ofertar ya que de no corregirse, también se replicará al momento del contrato. Solicitamos se aclare que a los efectos de calculo del valor de la oferta, se tomará en cuenta como máximo adjudicable el 60% de 30.000m<sup>3</sup></p> <p>Adicionalmente, solicitamos dicha garantía se admitida bajo la forma de Poliza de Caucción por Compañía Aseguradora nacional conforme lo autoriza la legislación vigente.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	27-02-2015
<p>Respecto al cálculo de Garantía de Mantenimiento de Oferta, remitirse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones. Con relación al tipo de Garantía a ser presentada, remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 1.</p>		

## Consulta 61 - Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 6

Consulta	Fecha de Consulta	26-02-2015
<p>Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 6: Sección III Suministros Requeridos, Capítulo II De las Embarcaciones, numeral 2.5. Estado de Conservación. Interpretamos se cumple con los puntos 2.5.1, 2.5.2., 2.5.3., 2.5.4., 2.5.5. y 2.5.6. con la presentación de los certificados estatutarios vigentes.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
<p>Es correcta la interpretación.</p>		

## Consulta 62 - Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 10

Consulta	Fecha de Consulta	26-02-2015
<p>Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 10: Sección III. Suministros Requeridos, Capítulo III del Servicio, numeral 5. Control de Calidad y Cantidad. Se establece que si alguna de las barcazas que componen el convoy nominado superare el 0,50% en la diferencia negativa (faltante) entre lo cuantificado en origen y en destino, dicha barcaza será tratada en forma aislada y se efectuará el cálculo de faltantes considerando las medidas en origen y destino para dicha barcaza; Esta consideración genera una situación de asimetría ¿Qué sucede con las barcazas que resultan con diferencia positiva? Lo cual en la práctica también se da debido a varios factores que pueden ser: producto en ebullición al momento de la medición por no dejarse reposar adecuadamente, errores humanos, etc. ¿Petropar va hacer algún pago al transportista con las barcazas con diferencia positiva?</p> <p>Consideramos conveniente los faltantes se determinen como siempre en base a la comparación de los volúmenes a 15° cuantificados de las barcazas en origen versus cuantificados de las barcazas en destino teniendo en cuenta la sumatoria del convoy; y de esa sumatoria se apliquen las mermas permitidas y se liquide el volumen faltante si lo hubiere.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
<p>Se mantiene lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.</p> <p>Al realizarse la carga en origen es efectuada en las mismas condiciones para todas las barcazas, por tanto la lógica dice que todas las barcazas deberían de llegar con las mismas desviaciones. PETROPAR en salvaguarda de sus intereses ha incluido esta condición ya que en algunas operaciones ha encontrado situaciones en que, por ejemplo: de un convoy nominado de 5 barcazas, 4 de ellas llegan a destino en condiciones similares y solamente 1 barcaza llega con diferencias sustanciales entre la medición en origen y destino.</p> <p>Ante el ejemplo presentado, de considerarse el cálculo planteado (determinación del faltante considerando el convoy completo), la franquicia del convoy completo cubre el faltante irregular registrado en una sola barcaza; siendo que el espíritu de la franquicia, es cubrir las desviaciones estándares que ocurren en los procesos de cuantificación de volúmenes (errores humanos, errores estándares en los equipos, determinación de la densidad, errores en tabla de calibración y otros).</p>		

## Consulta 63 - Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 14

Consulta	Fecha de Consulta	26-02-2015
<p>Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 14: Sección III. Suministros Requeridos, Capítulo III del Servicio, numeral 8.2., Entendemos que también estarán habilitados 24 horas las operaciones de atraque, recepción y verificación de vacíos de las barcazas y desatraque.</p>		
Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
<p>Es correcta la interpretación</p>		

## Consulta 64 - Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 25

Consulta	Fecha de Consulta	26-02-2015
<p>Adenda N° 2, MODIFICACIÓN 25: Sección IV Condiciones Especiales del Contrato C.G.C. 26.1., Título penalidades por demoras en la descarga; Se menciona específicamente su aplicación en el puerto de Petropar Villa Elisa. Interpretamos en caso Petropar nominará barcazas para otros destinos como por ejemplo en Tres Fronteras, Encarnación y Puerto Quijarro; también serán aplicables en las mismas condiciones tanto para Petropar como para el Armador.</p>		
Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
<p>Es correcta la interpretación</p>		

## Consulta 65 - Garantía de Mantenimiento de Oferta

Consulta	Fecha de Consulta	26-02-2015
----------	-------------------	------------

Favor proveer el formulario para la garantía a ser suscrita por las Compañías de Seguro.  
Conforme Adenda 2, Modificación 2 del 25 de febrero de 2015

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
-----------	--------------------	------------

El formato solicitado se encuentra establecido por las Compañías de Seguros. Para la Garantía de Mantenimiento de Oferta a través de una Compañía de Seguros debe emitirse una Póliza de Caucción.  
El Formulario establecido en el Pliego de Bases y Condiciones es a los efectos de la presentación de la una Garantía Bancaria.

## Consulta 66 - LPN 04-15

Consulta	Fecha de Consulta	26-02-2015
Adjunto documentos con consultas		

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
<p><b>PREGUNTA N° 1:</b>            La validez de la oferta es el plazo durante el cual el proveedor mantiene vigente su oferta. El oferente presenta una oferta válida por 60 días.</p> <p>La Garantía de Mantenimiento de Oferta, contiene una validez de 90 días mayor a la validez de la oferta teniendo en cuenta que la misma deberá cubrir todos los posibles eventos que se detallan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Si un Oferente retira su oferta durante el período de validez de la oferta</li> <li>*Si no acepta la corrección del precio de su oferta</li> <li>*Si el adjudicatario no procede, por causa imputable al mismo a Firmar el contrato de conformidad a lo dispuesto en la ley,</li> <li>*Si No suministra la Garantía de Cumplimiento de conformidad con la ley</li> <li>*SI no presenta los certificados expedidos por las autoridades competentes que le sean requeridos por la Convocante para comprobar que no se encuentra comprendido en las prohibiciones o limitaciones para contratar con el Estado.</li> <li>*cuando se comprobare que las declaraciones juradas presentadas por el Oferente adjudicado con su oferta sean falsas.</li> </ul> <p>En cualquiera de estos eventos la garantía de mantenimiento de la oferta podrá ser ejecutada..</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 2:</b>            En la Sección III Suministros requeridos, Capitulo II De las Embarcaciones, Punto 2 Informaciones requeridas, se solicitan planos en los numerales: 2.2.10., 2.3.1., 2.3.2., 2.3.7. y 2.3.8., en todos los casos se aclara que pueden presentarse copias autenticadas por Escribano Público.</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 3:</b>            Remitirse a la Adenda N° 2, Modificación N° 6.</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 4:</b>            La capacidad individual de cada remolcador de travesía debe ser como mínimo de 3,5 tn/HP e igualmente debe garantizar el transporte de barcazas con un volumen total no inferior a 10.000 m3.</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 5:</b>            Todos los documentos solicitados componen la oferta. Sin embargo, se podrá aplicar lo establecido en el Art. N° 59 del Decreto 21.909/03, Disconformidades errores y omisiones, por lo que el Comité de Evaluación solicitará las documentaciones necesarias en la etapa de evaluación de ofertas; la oferta cuyo oferente no presentase todas las documentaciones solicitadas por el Comité de Evaluación en el plazo establecido será rechazada.</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 6:</b>            Remitirse a la Adenda N° 2. Modificación N° 5.</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 7:</b>            Ajustarse a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones.</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 8:</b>            La vigencia y la modalidad de la Garantía de Cumplimiento de Contrato se determinan en la Sección V Modelo de Contrato, Cláusula 19.</p>		
<p><b>PREGUNTA N° 9:</b>            Bajante extraordinaria de los ríos se considera a las bajantes extraordinarias determinadas por las autoridades competentes (PGN) las cuales hagan restrictivas la navegación.</p>		

## Consulta 67 - Cláusula de Reajuste de Tarifas por variación del Platt's

Consulta	Fecha de Consulta	27-02-2015
----------	-------------------	------------



Insistimos en lo expresado en nuestra consulta No 7, en la que solicitamos que la cláusula de reajuste que fuera modificada con respecto a la vigente en los contratos vigentes:

Dicha solicitud se basa en lo siguiente:

1. El oferente no puede asumir el riesgo del incremento del precio de referencia Platts sin poderlo pasar a la tarifa en el futuro, ya que esto obliga a que, en el momento de calcular las tarifas a ofertar en la SBE, se tome importantes márgenes de seguridad con lo cual las tarifas ofertadas serán superiores a las que ofertaría si la cláusula de reajuste fuera más real.
  2. Si, en los contratos de flete vigentes, la cláusula de reajuste hubiera sido como la redactada en el pliego de la presente licitación 04/2015, las tarifas de contrato para el Km. 171, que fueran originalmente de U\$/M3 66,00, en lugar de reducirse para la fecha actual a U\$/M3 56,00, la tarifa que estaría pagando sería de U\$/M3 62,7. La cláusula de reajuste de precios funciona en ambos sentidos y no debe buscar beneficiar a ninguna de las partes en particular sino establecer un equilibrio entre ambas.
  3. La fórmula de reajuste actualmente vigente es de uso corriente y normal en los contratos de fletamento marítimo y fluvial a través de todo el mundo por lo que, pretender desnaturalizarla no beneficiará absolutamente en nada a Petropar, ya que, al tener que tomarse el oferente márgenes excepcionales para el caso del aumento de precios del Platts, Petropar estará pagando desde el principio del nuevo contrato tarifas que contengan en sí un potencial aumento, en lugar de empezar a pagarlo cuando dicho aumento realmente se produzca.
  4. Si consideramos la situación actual de los commodities en el mercado internacional, los precios del petróleo debieran mantenerse bastante estables por un buen tiempo, no esperándose un incremento hasta los máximos históricos, por lo que probablemente Petropar termine pagando tarifas promedio muy superiores con la presente redacción de la cláusula de reajuste que las que pagaría si utilizara la fórmula internacional.
- Por lo expresado, solicitamos que la cláusula de reajuste contenga un factor de reajuste de 0,03 U\$/M3 (tres centavos de dólar por metro cúbico) y la variación del Platts requerida para que el reajuste se dispare sea del 5% (cinco por ciento)

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
<p>El espíritu de la Cláusula de Reajuste de tarifas por variación del precio del gasoil a bordo de las embarcaciones es que el reajuste aplicado a la tarifa de flete fluvial por cada metro cúbico transportado, compense el sobrecosto en caso de una suba en el precio del combustible utilizado (gasoil) y reduzca la tarifa en la misma proporción en caso de una baja en el precio del combustible utilizado (gasoil), a fin de que posibles subas no representen riesgos para los oferentes y posibles bajas representen un beneficio para el tomador del servicio. El reajuste no busca el lucro, pretende ser justo para ambas partes.</p> <p>Esta fórmula de reajuste está ligada únicamente a las variaciones del gasoil consumido a bordo de los remolcadores por lo que no puede servir para justificar un lucro por encima de este factor de ajuste.</p> <p>Si consideramos el precio de venta del gasoil para bunker en la República Argentina, tenemos que el precio máximo durante el 2014 osciló alrededor de 825 USD/m3. El precio actual de venta de gasoil para bunker en PETROPAR ronda los 737 USD/m3. Por tanto, podemos considerar una variación de 88 USD/m3 en el precio del producto, utilizaremos 100 USD/m3 a modo de ejemplo.</p> <p>Un remolcador requiere aproximadamente 250 m3 para realizar la travesía requerida por PETROPAR en ida y vuelta. Si multiplicamos este volumen por la variación mencionada, tenemos que la disminución en el costo del combustible estuvo en el orden de USD 25.000 (250 m3 * 100 USD/m3).</p> <p>De volver la cotización internacional del producto a los precios del año 2014, el precio del gasoil para bunker debería aumentarse en el mismo orden. Es decir, debería subir en el orden de los 100 USD/m3, en cuyo caso se tendría un sobrecosto de USD 25.000.</p> <p>Realizando el cálculo de reajuste de tarifa conforme a lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones, tenemos que el precio base es igual a 407,338 USD/m3 y utilizaremos como como ejemplo el promedio de la cotización internacional promedio del gasoil en el año 2014, igual a 701,142 USD/m3.</p> <p>Reajuste de tarifa = <math>(701,142 \text{ USD/m}^3 - 407,338 \text{ USD/m}^3) * 0,01 = 2,94 \text{ USD/m}^3</math></p> <p>El reajuste es aplicado por cada metro cúbico de producto transportado, por lo tanto, si consideramos convoyes de 10.000 m3 y aplicamos el valor del reajuste, el mismo se ajusta al sobrecosto y cumple satisfactoriamente con su función.</p> <p>Esto sin considerar que un convoy de 10.000 m3 puede ser compartido; que a mayor volumen del convoy mayor margen y que el costo contempla el viaje ida y vuelta.</p>		

Finalmente, en lo que hace referencia al porcentaje de variación de la tarifa base para la aplicación del reajuste; la tarifa base es igual a 407,338 USD, una variación del 5 % es igual a 20,36 USD, este valor no representa en la realidad una diferencia a partir de la cual se considere un reajuste de precio, pues las cotizaciones son muy volátiles. No obstante, creemos que una variación del 20 % (USD 81,47 USD/m3) si puede ser considerada para la aplicación del reajuste.

## Consulta 68 - CAPITULO II. DE LAS EMBARCACIONES, 2.8.

Consulta	Fecha de Consulta	27-02-2015
CAPITULO II. DE LAS EMBARCACIONES, NUMERAL 2.8., CON RESPECTO A LOS CERTIFICADOS DE CLASE EMITIDOS EN EL EXTERIOR, SOLICITAMOS SEAN ACEPTADAS LA PRESENTACIÓN DE LAS COPIAS CON UNA VISACIÓN POR LA EMPRESA CLASIFICADORA EN ASUNCIÓN		

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
El Pliego de Bases y Condiciones no exige la presentación del Certificado de Clase original (emitido en el exterior). Si el oferente desea, puede presentar una copia con la visación de la empresa clasificadora en Asunción.		

## Consulta 69 - Volumen a transportar

Consulta	Fecha de Consulta	02-03-2015
El volumen mínimo de 30.000 m3 y máximo de 60.000 m3 en cuantos embarques mensuales se harán?		

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
La cantidad de embarques se define de acuerdo a los volúmenes y productos acordados con los proveedores y la disponibilidad de embarcaciones. La programación se realiza con la antelación necesaria para coordinar la logística.		
Es intención de PETROPAR adecuar las nominaciones a los efectos de optimizar los convoyes de las armadoras que serán adjudicadas e ir ajustándolas en el tiempo a fin de cumplir con los porcentajes asignados a cada una.		

## Consulta 70 - Volumen a transportar

Consulta	Fecha de Consulta	02-03-2015
Cual es el volumen máximo por embarque? y aclarar si Petropar se compromete que los volúmenes declarados no serán en un solo embarque mensual?		

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
Para entregas en alijos, el volumen máximo depende del calado del buque madre. PETROPAR ha tenido casos en que el proveedor ha entregado 40.000 m3 de gasoil en una sola operación.		
Para entregas en puertos, el volumen máximo depende de la capacidad de despacho del puerto de entrega; debido a que se cuenta con una ventana de carga de 3 días, por lo general los volúmenes no superan los 20.000 m3.		
Conforme a lo expresado más arriba, es poco probable que PETROPAR solicite el volumen máximo en un solo embarque u operación.		

## Consulta 71 - Sección IV. CGC 13.1; Sección V. Modelo de Contrato, numeral 7. Reajuste de Tarifa

Consulta	Fecha de Consulta	02-03-2015
<p>Sección IV. Condiciones especiales del Contrato. CGC 13.1; Sección V. Modelo de Contrato, numeral 7. Reajuste de Tarifa. El sistema de ajuste del precio de los fletes del contrato vigente establece 0,03 U\$S de ajuste por cada dólar de variación en el precio del Platts N°2 llevados a M3 y se aplica solo cuando la variación alcance +/- 5%.</p> <p>Con las especificaciones establecidas en el nuevo Pliego de Bases y Condiciones, y a manera de ejemplo ilustrativo, si se hubiera iniciado en contrato con un valor de U\$S 786,00 / M3, al tomar en cuenta la cotización promedio del mes de enero de U\$S 407,00 que Petropar está tomando como base en el nuevo contrato el efecto sobre el precio del flete para el mes de febrero provocaría una reducción de U\$S 11,37 / M3 (<math>U\\$S\ 407,00 - U\\$S\ 786,00 = U\\$S\ 379,00 \times 0,03 = U\\$S\ 11,37</math>)</p> <p>Si con el índice de 0,01 el precio del Platts N°2 subiera nuevamente a U\$S 786,00, el ajuste del precio consideraría un incremento en el flete de U\$S 3,79 (<math>U\\$S\ 786,00 - U\\$S\ 407,00 = U\\$S\ 379,00 \times 0,01 = U\\$S\ 3,79</math>); es decir que no se recibiría el incremento en el precio del flete necesario para cubrir el teórico incremento en el precio del combustible.</p> <p>Suponiendo que el costo del combustible representa el 25% del precio del flete de U\$S 66,00 x M3, tendríamos una incidencia de U\$S 16,50 x M3. Si se presenta una baja del 48% U\$S 379,00 dividido U\$S 386,00, el ajuste tendría que haber sido de U\$S 7,92 y no de U\$S 11,37, con lo cual 0,02 o 0,03 pareciera ser el factor de corrección que debiera utilizarse.</p> <p>También se debe tener en cuenta que para una incidencia tan grande del precio de combustible en el costo, considerar ajustes de tarifas con variaciones a partir del 20% en el precio del combustible es demasiado alto, considerando razonable retomar los reajustes a partir de variaciones del 5% como es en la actualidad.</p>		

Respuesta	Fecha de Respuesta	04-03-2015
Remitirse a la respuesta de la Consulta N° 67.		