**Załącznik nr 3 do Zaproszenia**

**Opis Przedmiotu zamówienia na stanowisko motorzysty i kierownika łodzi STYNKA II**

1. Przedmiot dotyczy świadczenia usługi nadzoru nad łodziami STYNKA II i MIR-unka podczas postoju w Porcie Jachtowym Basen Północny w Świnoujściu i podczas rejsów w rejonie estuarium Odry.

STYNKA II jest łodzią o parametrach:

Rok produkcji 1975

Moc silnika 70 kW,

Długość 12,17 m

Szerokość 3,98 m

Zanurzenie 1,10 m

MIR-unka jest łodzią o parametrach:

Silnik zaburtowy Mercury o mocy 3,68 kW

Długość 4,10 m

Szerokość 1,45 m

Zanurzenie 0,15 m

Umowa na stanowisko motorzysty i kierownika łodzi STYNKA II na okres 01.07.2022 - 31.12.2023 r. (18 miesięcy).

Koszty:

a. za rejs ………… zł brutto/1 dzień (do 8 godzin) rejsowy (pn - pt) zakłada się 45 dni pracy w morzu

b. za rejs ………… zł brutto/1 dzień rejsowy (sb - nd) zakłada się 2 dni pracy w morzu

c. Nadzorowanie sprawności technicznej jednostki STYNKA II i łodzi MIR-unka (bieżąca opieka nad łodzią, oraz w trakcie remontu, zapewnienie bezpieczeństwa łodzi w trakcie postoju w Porcie Jachtowym Basen Północny w Świnoujściu, utrzymanie sprawności technicznej łodzi umożliwiającej ich eksploatację).

Koszty:

- nadzór…………… zł brutto/miesiąc (18 miesięcy)

d. Prace dodatkowe (konserwacyjne) wykonywane na łodzi STYNKA II w porozumieniu z Sekcją Eksploatacji Statków MIR PIB oraz zatwierdzone przez Kierownika Stacji Badawczej w Świnoujściu

Koszty:

- …………….. zł brutto/1 godzinę (przewiduje się 40 h pracy)

2. Wykonawca zobowiązany jest do kierowania:

1) przygotowaniami jednostek do przeglądu PRS, kontroli Urzędu Morskiego , inspekcji Sanepidu portowego, Kapitanatu Portu itp.,

1. przygotowaniami dokumentów/wniosków i zawiadomienia/uzgodnienia terminów inspekcji/przeglądów z UM, PRS itp

3) prowadzenia bieżącego nadzoru nad bezpieczeństwem jednostek w trakcie postoju w przystani w szczególności;

a) sprawdzania mocowania cum i odbijaczy,

b) sprawdzania zamknięć pomieszczeń,

c) w sytuacjach awaryjnych (sztorm, cofka), zamocowania dodatkowych cum, odbijaczy lub dokonania zmiany miejsca postoju jednostki,

d) bieżącej kontroli i uzupełniania stanu paliwa i olejów na jednostkach, rozliczania miesięcznego zużycia paliwa i olejów,

e) wykonywania drobnych, bieżących napraw, remontów i konserwacji urządzeń mechanicznych,

f) utrzymywania w stanie gotowości technicznej układu napędowego jednostki i innych urządzeń technicznych znajdujących się na jej wyposażeniu,

g) przygotowania jednostki do podniesienia z wody na sezon zimowy oraz zwodowania w okresie wiosennym a także zorganizowania wodowania,

h) w okresie zimowego postoju na lądzie obsługi i kontroli urządzeń grzewczych jednostki

g) kierowania pracami na jednostce oraz dokonywania niezbędnych zakupów materiałów, narzędzi, urządzeń po uzgodnieniu z Kierownikiem Stacji Badawczej/Sekcji Eksploatacji Statków[[1]](#endnote-1).

3) nadzorowania pracy Silnika Głównego, układu zasilania w energię elektryczną, układu sterowania, windy trałowej jednostki oraz pomoc w obsłudze sprzętu badawczego w czasie podróży morskiej, zgodnie z zasadami bezpiecznej żeglugi i dobrej praktyki morskiej.

3. Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do:

1) zachowania należytej staranności w zakresie eksploatacji maszyn, urządzeń i wyposażenia jednostki oraz sprzętu badawczego znajdującego się na jej pokładzie,

2) informowania Kierownika Stacji Badawczej w Świnoujściu o wszystkich zdarzeniach losowych, które miały miejsce w trakcie podróży morskiej,

3) informowania z odpowiednim wyprzedzeniem Kierownika Stacji Badawczej w Świnoujściu o konieczności uzupełnienia zapasów paliwa/olejów/smarów,

4) prawidłowego i bieżącego prowadzenia Dziennika maszynowego jednostki, oraz składanie Kierownikowi Stacji Badawczej w Świnoujściu Raportów o stanie technicznym jednostki po każdym rejsie,

5) przestrzegania zasad bhp i przepisów ppoż. w trakcie rejsów i postoju w porcie oraz podczas tankowania paliwa, kiedy to musi zadbać o należyte zabezpieczenie jednostki.

Według karty bezpieczeństwa wydanej przez Urząd Morski w Szczecinie, załoga obsługująca STYNKĘ II musi być co najmniej 2-osobowa. Motorzysta, pełniący funkcję Kierownika Jednostki powinien mieć co najmniej 5-letnie doświadczenie pracy na jednostkach motorowych; posiadać umiejętność bardzo dobrej organizacji pracy oraz organizowania prac remontowych; pracować rzetelnie, potrafić wykonać drobne naprawy samodzielnie. Znajomość metodyki pracy przy wykonywaniu pomiarów naukowych i pobieraniu prób będzie dodatkowym atutem.

1. [↑](#endnote-ref-1)