



LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE

CENTRALA

ul. Książkowa 5, 01-934 Warszawa, tel. (22) 22-99-931/932, fax. (22) 22-99-933

Warszawa, dnia 28 listopada 2018 r.

ODPOWIEDZI NA PYTANIA WYKONAWCÓW I ZMIANA ZAPROSZENIA DO SKŁADANIA OFERT

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu trzech fabrycznie nowych samolotów typu Tecnam P2008JC MkII dla LPR” – postępowanie nr 3522/ZP/2018

Zamawiający informuje, iż w przedmiotowym postępowaniu wpłynęły pytania od Wykonawcy, na które Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie nr 1

Jako organizacja CAMO nie jesteśmy w stanie spełnić wymagań, które jednoznacznie kierowane są do organizacji obsługowych. Nawet, jeśli organizacja posiada w swojej strukturze organizację obsługową, to zarządzanie i obsługa techniczna są osobnymi tematami, ponieważ regulują je osobne przepisy, a działalność prowadzona jest pod osobnymi certyfikatami. Dodatkowo, obsługa techniczna nie musi być ograniczona tylko do jednej organizacji. Poniżej przedstawiam konkretne wątpliwości:

Odpowiedź: Zamawiający wymaga od CAMO zorganizowania obsługi technicznej z uwzględnieniem warunków podanych w Załączniku nr 1 do Umowy.

Pytanie nr 2

Załącznik 2 do Zapytania zawiera pozycje dotyczące kosztu obsługi technicznej - CAMO, które z definicji nie wykonuje obsługi technicznej, nie może takich kosztów podać. Poza tym, koszty te mogą różnić się w zależności od wykonującego, a nasze CAMO nie ogranicza możliwości wykonania obsługi do jednego wykonawcy.

Odpowiedź: CAMO współpracując z organizacjami obsługowymi posiada wiedzę na temat warunków finansowych zlecanych prac. Właściciel wymaga przedstawienia tych danych w celu wybrania najkorzystniejszej oferty. Właściciel dopuszcza wykonywanie obsługi technicznej w różnych stacjach obsługi technicznej na warunkach wskazanych paragrafie 8.1. załącznika nr 1 do Umowy.

Pytanie nr 3

Par. 1 umowy zawiera sformułowanie "warunki wykonywania obsługi technicznej" - CAMO może zorganizować, ale nie wykonać obsługę techniczną.

Odpowiedź: Właściciel nie wymaga od CAMO wykonywania obsługi technicznej, lecz jej zorganizowania z uwzględnieniem warunków podanych w Załączniku nr 1 do Umowy.

Pytanie nr 4

Par. 8 załącznika 1 do umowy - opisane tu wymagania dotyczą spraw, których CAMO nie może regulować, a także narzucają niepotrzebne ograniczenia na właściciela:

- ograniczenie tylko do Part 145 - dla deklarowanych operacji obsługę można wykonać również w Part M.F. Ułatwia to obsługę doraźną (usterki) na wielu lotniskach.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość realizowanie obsługi technicznej przez organizację Part M/F.

- o przyjęciu praktykantów decyduje tylko i wyłącznie AMO

Odpowiedź:

Jest to jeden z warunków Zamawiającego, jaki musi być uwzględniony przez CAMO przy organizowaniu obsługi technicznej.

- gwarancja poobsługowa może być nadana tylko przez AMO

Odpowiedź:

Jest to jeden z warunków Zamawiającego, jaki musi być uwzględniony przez CAMO przy organizowaniu obsługi technicznej.

Pytanie nr 5

par. 6.2.1.f - co to jest status zadań z POT? Czy jest to status zgodności z POT? Sposób prowadzenia statusu regulowany jest w CAME. Zapis z załącznika wymaga danych, których CAMO często nie posiada, np. numer zadania, czy czas od ostatniego wykonania (to nie ma praktycznego zastosowania). Poważną wątpliwość budzi też wymaganie dot. przybliżonych terminów wykonania obsługi na podst. średniego nalotu dziennego - do spełnienia tego wymogu potrzebny jest rozkład lotów, którego CAMO nie posiada.

Odpowiedź:

Status zadań z POT to aktualny na daną chwilę wykaz wszystkich wymagań obsługowych zawartych w POT z podaniem informacji o ich ostatniej realizacji na danym egzemplarzu statku powietrznego. Jeżeli POT definiuje wymagania obsługowe w sposób opisowy, bez przypisania im konkretnych numerów, w sposób oczywisty taka informacja o numerze zadania nie będzie wymagana. Podanie czasu od ostatniego wykonania i interwału danego zadania z POT pozwoli Właścicielowi ocenić możliwości wykorzystania statku powietrznego do zaplanowanych celów. Prognoza kolejnego wykonania zadania z POT powinna być oszacowana na podstawie osiągniętego dotychczas wykorzystania statku powietrznego, z uwzględnieniem określonego przez Zamawiającego planowanego nalotu dla każdego statku powietrznego na poziomie 600 godzin lotu w skali roku.

Pytanie nr 6

par. 6.2.1. g - zgodnie z CAME, CAMO nie wydaje tolerancji z własnej inicjatywy. O tolerancję wnioskuje operator, a jej przyznanie potwierdzone jest wydaniem nowego świadectwa ważności obsługi (MS). O tolerancji dowiaduje się więc operator od razu, w przeciwnym razie nie mógłby wykonać operacji.

Odpowiedź:

Informacja o zastosowaniu tolerancji odnosi się do potwierdzenia rzeczywistego przekroczenia nominalnych warunków wykonania zadania obsługowego, a nie tylko jego zaplanowania.

Pytanie nr 7

par. 6.2.3.c - system PDT również zdefiniowany jest w CAME. W naszym przypadku nie dystrybuujemy wersji papierowych, a elektroniczne, do wydruku.

Odpowiedź: Jeżeli procedury opisane w CAME odnoszą się do wersji elektronicznej PDT Zamawiający nie będzie wymagać wersji papierowej PDT.

Pytanie nr 8

par. 6.2.5 - znów, forma zamówienia opisana jest w CAME, umieszczenie takich wymagań w umowie powoduje, że każda zmiana CAME będzie pociągała zmianę w umowie.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga żeby zatwierdzony w CAME formularz zamówienia zawierał pola, które są specjalnie dedykowane do umieszczenia w nich wymienionych danych. Jeżeli CAMO posługuje się formularzami bez takich pól, to brakujące dane mogą być uzupełniane odręcznie.

Pytanie nr 9

par. 6.2.7 - co to jest plan obsługowy? Informacje o planowanych obsłudze w ich maksymalnych terminach (wynikających z ograniczeń zdadności do lotu) są kluczowym elementem statusu ciągłej zdadności do lotu. Czy plan obsługowy ma być oddzielnym dokumentem? Podobnie jak w uwadze 4, bez rozkładu lotów nie można przewidzieć innych dat wykonania obsługi.

Odpowiedź:

Pod pojęciem planu obsługowego należy rozumieć określenie dat wykonania kolejnych planowych obsług technicznych, na podstawie osiągniętego dotychczas wykorzystania statku powietrznego, z uwzględnieniem określonego przez Zamawiającego planowanego nalotu dla każdego statku powietrznego na poziomie 600 godzin lotu w skali roku.

Pytanie nr 10

par. 6.2.10 - unikałbym sformułowań typu SB, SIL w umowie. O ile "biuletyn serwisowy" funkcjonuje w języku zarządzania, to trzeba pamiętać, że jest to określenie nieformalne pod którym kryją się wszelkie tego typu instrukcje. Jeśli chcemy jednak wymieniać je z nazwy, to musimy umieścić również to, co może wymyślić wydawca (service letter to SIL, czy SL, są też SI, SIB, SAIB, ASB, MSB, CSB, itp). Przepisy lotnicze niejasno wspominają temat biuletynów. Sugeruję użycie zwrotów jak "nieobowiązkowe instrukcje ciągłej zdadności do lotu" lub "biuletyny serwisowe, listy serwisowe lub inne, nieobowiązkowe informacje obsługowe" (za oryginałem: service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza właściwe rozumienie zastosowanych przez niego zwrotów.

Pytanie nr 11

par. 6.2.19 - proszę o sprecyzowanie, co to znaczy forma elektroniczna (kopia, czy oryginał)? Nasze CAMO nie prowadzi dokumentacji w wersji elektronicznej, w wersji elektronicznej dostępne są jedynie kopie. (sprecyzowanie jest konieczne, ponieważ w innym miejscu Zaprośzenia jest mowa o kopiach elektronicznych.)

Odpowiedź:

W ramach przygotowania statku powietrznego do inspekcji pomostowej Zamawiający wymaga kopii wymienionych dokumentów. Oryginały będą przejęte po zakończeniu inspekcji.

Pytanie nr 12

par 6.2.19 - proszę wyjaśnić, co rozumiecie Państwo pod pojęciem "status trzymiesięczny", ponieważ taki dokument nie jest zdefiniowany w przepisach (siłą rzeczy, nasze CAME nie zawiera takiego pojęcia).

Odpowiedź:

Pojęcie "status trzymiesięczny" odnosi się do dokumentów opisanym w paragrafach 6.2.1.f, 6.2.9.b i 6.2.10.b., które mają być generowane z częstotliwością co trzy miesiące zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

Pytanie nr 13

par. 7.1.13 - proszę wyjaśnić "raport PDT", z uwagą jak powyżej.

Odpowiedź:

Pojęcie "raport PDT" odnosi się do wypełnionych stron pokładowego dziennika technicznego, które zawierają m.in. informacje o zrealizowanych lotach i wykonanej obsłudze technicznej.

Pytanie nr 14

Przy okazji, CAMO musi dodać do umowy swoje wymagania, np. w zakresie dostarczania oryginałów PDT do CAMO.

Odpowiedź:

Paragraf 7.1.13 nakłada na Zamawiającego obowiązek stosowania procedur CAME w zakresie procedur PDT.

Pytanie nr 15

par. 9 - zawiera wiele pozycji, których właściciel nie może spełnić dla nowych SP, zwłaszcza przed zarządzaniem. Poz. 7 zawiera wątpliwe sformułowanie "przywieszki EASA FORM I"

Zamawiający informuje, że udzielone odpowiedzi są integralną częścią Zaprośzenia do składania ofert dla przedmiotowego postępowania i są wiążące dla wszystkich Wykonawców od dnia zamieszczenia na stronie internetowej Zamawiającego.

Odpowiedź:

Podczas sprawdzania dokumentacji statku powietrznego możliwe będzie właściwe zweryfikowanie wszystkich pozycji.

Pytanie nr 16

par. 10 - zawiera kilka pozycji omówionych powyżej (np. papierowe PDT, plany obsługowe). Dodatkowo poz. 12 zawiera informację o dokumentach nie będących produktem CAMO - w tym zakresie można dostarczyć tylko to, co dostarcza AMO.

Odpowiedź:

Dokumentacja powstała w AMO powinna być przekazywana przez CAMO do Właściciela w takim zakresie jak opisują to procedury CAME i/lub wymagania Part M.

Pytanie nr 17

par. 12.8 - dokumenty wewnętrzne firmy, które określają procedury, ale nie zawierają treści pozwalających ocenić zdolność do lotu, nie mogą być przekazane. (to samo dotyczy materiałów przekazywanych na bieżąco).

Odpowiedź: Właściciel wymaga dostarczenia wszystkich zapisów dotyczących ciągłej zdolności do lotu i obsługi technicznej statków powietrznych objętych Umową, powstałych w trakcie jej trwania.

Pytanie nr 18

cała umowa - nie ma w niej odniesienia do przepisów lotniczych. Bez takich odniesień będzie problem z akceptacją umowy przez ULC. Powstają pytania: skąd się wzięły akurat takie wymagania, jak postępować w przypadku niejasności, co oznaczają użyte skróty (POT, NCO).

Odpowiedź:

Paragraf 2.1. Umowy zawiera oświadczenie odnoszące się do CAMO jako organizacji posiadającej status zgodny z przepisami Part M.

Zamawiający informuje, że dokonuje zmian w treści Zaprośzenia do składania ofert:

Punkt 5 Zaprośzenia do składania ofert otrzymuje nowe brzmienie:

„(...)Wykonawca, który wykaże, że w latach 2015 – 2018, wykonywał czynności polegające na zarządzaniu ciągłą zdolnością flotą do 2 samolotów Tecnam P2008JC MkII z udziałem co najmniej 3 osób wymienionych w dokumentacji zatwierdzonej przez ULC (CAME), otrzyma 10 punktów w tym kryterium.

Wykonawca, który wykaże, że w latach 2015 – 2018, wykonywał czynności polegające na zarządzaniu ciągłą zdolnością flotą co najmniej 3 samolotów Tecnam P2008JC MkII z udziałem co najmniej 4 osób wymienionych w dokumentacji zatwierdzonej przez ULC (CAME), otrzyma 20 punktów w tym kryterium.”

Artykuł 4. pkt. 2.3 załącznika nr 1 do „UMOWA nr .../DN/2018” otrzymuje nowe brzmienie:
„w razie opóźnienia po stronie CAMO w realizacji usług będących przedmiotem niniejszej Umowy, wynagrodzenie należne CAMO z tytułu świadczenia takich usług będzie pomniejszane na zasadach opisanych w punkcie 3.9 Umowy.”

Artykuł 6. pkt. 2.5 załącznika nr 1 do „UMOWA nr .../DN/2018” otrzymuje nowe brzmienie:
„zlecenia obsługi do zatwierdzonej organizacji Part 145 lub Part M/F przy pomocy dokumentu zawierającego, co najmniej następujące dane:

- a) dotyczące organizacji CAMO: nazwa organizacji, adres, imię i nazwisko przedstawiciela;
- b) dotyczące organizacji Part 145 lub Part M/F: nazwa organizacji, numer certyfikatu;
- c) dotyczące SP: typ, numer rejestracyjny, numer seryjny, nalot całkowity (TSN), całkowita ilość lądowań (CSN);
- d) dotyczące silnika: typ, numer seryjny, nalot całkowity (TSN), nalot od ostatniego remontu (TSO);
- e) dotyczące śmigła: typ, numer seryjny, nalot całkowity (TSN), nalot od ostatniego remontu (TSO);
- f) data wystawienia zlecenia;
- g) odwołanie do odpowiedniej dokumentacji technicznej;
- h) lista prac do wykonania

i równoczesnego przesyłania zleceń obsługi i zmian do nich do zaakceptowanej organizacji Part 145 lub Part M/F oraz do Właściciela w postaci elektronicznej (plik pdf) na adres elektroniczny określony w punkcie 13.2.b);”

Artykuł 8. pkt. 1 załącznika nr 1 do „UMOWA nr .../DN/2018” otrzymuje nowe brzmienie:
„CAMO zapewni, że obsługę techniczną SP wykona organizacja obsługi technicznej o certyfikacie zgodnym z wymaganiami przepisów Part 145 lub Part M/F obowiązującymi w Unii Europejskiej, do którego posiada stosowny do przewidzianej obsługi zakres zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej statków powietrznych Part 145 lub Part M/F. W okresie gwarancji SP, obsługa techniczna musi być wykonywana w autoryzowanej stacji obsługi technicznej, o ile Właściciel nie zadecyduje inaczej.”

Zamawiający informuje, że udzielone odpowiedzi i zmiana treści Zaprośzenia do składania ofert są integralną częścią Zaprośzenia do składania ofert dla przedmiotowego postępowania i są wiążące dla wszystkich Wykonawców od dnia zamieszczenia na stronie internetowej Zamawiającego.

DYREKTOR
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

dr hab. n. o zdr. Robert Gałazkowski, prof. nadzw.