



LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE

CENTRALA

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

WR. 227. 26. 70-8. 2019

Warszawa, dnia 23 października 2019 r.

ODPOWIEDZI NA PYTANIA DO SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Usługa ubezpieczenia statków powietrznych typu EC135 P2+, EC135 P3, P.180 Avanti/Avanti II, Tecnam P2008JC MKII, Robinson R44 II, w zakresach: aerocasco, OC operatora, OC przewoźnika oraz NNW członków załóg”. Nr postępowania: ZP/1/X/2019.

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe jako Zamawiający, działając na podstawie art. 38 ust. 1, ust. 2 oraz ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 1986 z późn. zm.) zwanej dalej „Ustawą”, informuje, iż wpłynęły pytania od Wykonawcy, na które Zamawiający udziela następujących odpowiedzi:

Pytanie nr 1:

Wnosimy o przekazanie informacji o szkodowości z ubezpieczenia:

1. Odpowiedzialność cywilna operatora statku powietrznego w rozumieniu Rozporządzenia WE Nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (zwanego dalej operatorem statku powietrznego) wobec jakichkolwiek osób trzecich (fizycznych, prawnych itp.) z wyłączeniem pasażerów i pełniących służbę członków załogi, z tytułu wszystkich zdarzeń powstałych podczas postoju lub ruchu statku powietrznego.
2. Odpowiedzialność cywilna operatora statku powietrznego wobec pasażerów i ich bagażu oraz przewożonych towarów/ładunków z tytułu wszystkich zdarzeń powstałych podczas postoju lub ruchu statku powietrznego (zwanego dalej „OC przewoźnika”) w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych, z uwzględnieniem Rozporządzenia Komisji (UE) nr 285/2010 z dnia 6 kwietnia 2010 r.
3. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego za szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz.U. 16.01.2013 poz. 67).
4. Ubezpieczenie aerocasco
5. Ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) członków załogi i innych osób działających w imieniu Ubezpieczającego, w tym osób zatrudnionych na podstawie umów o pracę, umów zlecenia, kontraktów itp. umów cywilnoprawnych, wykonujących czynności i obowiązki służbowe na pokładzie każdego statku powietrznego użytkowanego przez Ubezpieczającego a także na pokładzie statków powietrznych innych operatorów.

za okres od 01.09.2013 r. do 30.09.2019 r. wraz z podaniem szczegółowej informacji:

- 1) Numer szkody
- 2) Data powstania szkody
- 3) Data wypłaty odszkodowania
- 4) Grupa statystyczna szkody / rodzaj szkody (tj. jakiego ryzyka szkoda dotyczyła zgodnie z w/w zakresem ubezpieczenia)
- 5) Status szkody z podziałem na szkody zlikwidowane / odmówione / w trakcie likwidacji
- 6) Wartość roszczenia poszkodowanego
- 7) Wartość wypłaconego odszkodowania
- 8) Wartość zawiązanych rezerw na szkody w trakcie likwidacji
- 9) Przyczyna / opis szkody

Odpowiedź:

Zamawiający publikuje informacje o szkodowości Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z ubezpieczeń lotniczych (OC operatora, OC przewoźnika, OC z tytułu opóźnień w przewozie, aerocasco, NNW) za lata 2013 - 2019. Przedstawione dane dotyczą szkód zgłoszonych w latach 2013 – 2019 z polis obowiązujących w tym okresie, z których zostały wypłacone odszkodowania, założone rezerwy lub które zostały odmówione przez ubezpieczyciela bądź wycofane przez LPR. Dane w tabelach zostały przedstawione w formie opracowanej przez poszczególnych ubezpieczycieli, z którym w ww. okresie LPR miał zawarte umowy ubezpieczenia, odrębnie dla każdego z nich.

Pytanie nr 2:

Jednocześnie prosimy o udzielenie informacji

- 1) czy w okresie od 01.09.2013 r. do 30.09.2019 r. była wypłacona szkoda na skutek winy umyślnej Zamawiającego? Jeśli tak to która?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w okresie od 01.09.2013 r. do 30.09.2019 r. żadna szkoda nie powstała na skutek winy umyślnej Zamawiającego w związku z czym nie było z tego tytułu żadnych wypłat ani założonych rezerw.

- 2) Prosimy o odpowiedź czy w okresie od 01.09.2013 r. do 30.09.2019 r. były zdarzenia mogących rodzić odpowiedzialność ubezpieczyciela, a nie zgłoszone do ubezpieczyciela? Jeśli tak prosimy o podanie daty, wartość szkody, opis przyczyny szkody/ zdarzenia.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w okresie od 01.09.2013 r. do 30.09.2019 r. nie było żadnych zdarzeń nie zgłoszonych do ubezpieczyciela a mogących rodzić jego odpowiedzialność.

Pytanie nr 3:

Prosimy o pełną informację szkodową w zakresie ryzyk objętych zakresem postępowania tj. aerocasco, OC operatora, OC przewoźnika oraz NNW członków załóg za okres ostatnich 6 lat zawierająca.

Odpowiedź:

Zamawiający publikuje informacje o szkodowości Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z ubezpieczeń lotniczych (OC operatora, OC przewoźnika, OC z tytułu opóźnień w przewozie, aerocasco, NNW) za lata 2013 - 2019. Przedstawione dane dotyczą szkód zgłoszonych w latach 2013 – 2019 z polis obowiązujących w tym okresie,

z których zostały wypłacone odszkodowania, założone rezerwy lub które zostały odmówione przez ubezpieczyciela bądź wycofane przez LPR. Dane w tabelach zostały przedstawione w formie opracowanej przez poszczególnych ubezpieczycieli, z którym w ww. okresie LPR miał zawarte umowy ubezpieczenia, odrębnie dla każdego z nich.

Pytanie nr 4:

Prosimy o udostępnienie Tabeli z informacją o pilotach statków powietrznych: typu EC135, Tecnam, Robinson R44 II w układzie jak podano dla samolotów P-180, (tj. z liczbą pilotów, ich nalotem ogólnym, nalotem na danym typie statku powietrznego oraz nalotem ogólnym na danym typie statku powietrznego w ostatnich 12 m-cach.).

Odpowiedź:

Zamawiający udostępnia tabelę z nalotami w załączeniu do niniejszego pisma

Pytanie nr 5:

Prosimy o syntetyczną informację o systemie szkolenia pilotów z wyszczególnieniem szkolenia w zakresie lotów nocnych z użyciem systemów noktowizyjnych.

Odpowiedź:

System szkolenia i kontroli pilotów oparty jest na zapisach Instrukcji Operacyjnej, Część D, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, opracowanej zgodnie z wymogami i w zakresie określonym przepisami lotniczymi Unii Europejskiej, zawartymi w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 roku i w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 roku, wraz z późniejszymi zmianami.

Podstawowym narzędziem zapewniającym monitorowanie terminów ważności szkoleń i kontroli pilotów, jak również terminów ważności praktyki bieżącej w zakresie poszczególnych rodzajów wykonywanych przez nich operacji lotniczych jest aplikacja komputerowa ZAŁOGI INFO posiadająca możliwość bieżącego śledzenia i informowania, tak zainteresowanych pilotów, jak i ich przełożonych, o stanie przygotowania personelu do działalności operacyjnej.

W odniesieniu do szkolenia w zakresie lotów nocnych z użyciem systemów noktowizyjnych:

Przygotowanie pilotów śmigłowcowych Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w zakresie wykonywania operacji lotniczych z wykorzystaniem gogli noktowizyjnych (Night Vision Goggles - NVG) realizowane jest w dwóch etapach.

Etap I obejmuje szkolenie z podziałem na część teoretyczną, szkolenie w symulatorze lotu oraz szkolenie w powietrzu (z wykorzystaniem realnych śmigłowców w symulowanym środowisku działań operacyjnych).

Etap II obejmuje wykonanie kontroli w locie, realizowanym w realnym środowisku działań operacyjnych.

Przywołany wyżej zakres szkoleń i kontroli realizowany jest w obiektach szkoleniowych Lotniczego Pogotowia ratunkowego oraz w bazach operacyjnych Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego, każdorazowo i w każdym etapie, pod nadzorem, przygotowanych do prowadzenia tego rodzaju szkoleń, instruktorów NVIS.

Średni czas potrzebny na przygotowanie pilota do wykonywania operacji lotniczych w warunkach nocnych z wykorzystaniem NVG oscyluje w granicach dwóch miesięcy.

W procesie działalności operacyjnej, od pilotów wymagane będzie również utrzymanie tzw. praktyki bieżącej w zakresie wykonywania operacji NVIS (minimum trzy operacje startów, podejść do lądowania i lądowania za ostatnie 90 dni) oraz zaliczenie przeprowadzanej co 6 miesięcy kontroli, realizowanej w celu sprawdzenia utrzymania wymaganych przez LPR umiejętności i standardów w zakresie wykonywania operacji z wykorzystaniem NVG.

Pytanie nr 6:

Prosimy o informacje jaki procent realizowanych misji stanowią loty nocne z użyciem systemów noktowizyjnych.

Odpowiedź:

Zapoczątkowany w roku bieżącym proces przygotowania załóg śmigłowcowych do wykonywania operacji nocnych z wykorzystaniem gogli noktowizyjnych (NVG) realizowany będzie sukcesywnie również w kolejnych latach.

Ze względu na potrzebę uwzględnienia szeregu ograniczeń organizacyjnych związanych z równoległym prowadzeniem operacji HEMS i szkoleń NVIS, do dnia dzisiejszego wyszkolono około 30 pilotów, z których połowa osiągnęła gotowość do działań operacyjnych NVIS. Z racji powyższego liczba lotów nocnych z użyciem NVG na tle pozostałych operacji wykonywanych w porze nocnej, stanowi, w chwili obecnej, znikomy procent.

Pytanie nr 7:

Prosimy także o informacje jaki typ okularów noktowizyjnych jest wykorzystywany w lotach nocnych.

Odpowiedź:

Typ używanych gogli:

Harris AN/AVS-9 (F4949) Aviator Night Vision Goggle including accessories
P/N 4949B4M18HP45-2

Pytanie nr 8:

Prosimy o wskazanie jaką wartość / jaki procent kurtażu brokerskiego Zamawiający ma ująć w cenie.

Odpowiedź:

Zamawiający nie ustala ceny więc pytanie jaką wartość kurtażu brokerskiego Zamawiający ma ująć w cenie jest bezprzedmiotowe.

Pytanie nr 9:

Odnosnie załącznika nr 1a do SIWZ prosimy o wyjaśnienie skąd wynikają różnice w sumie ubezpieczenia w ryzyku aerocasco samolotu PIAGGIO P.180 AVANTI II tj. 13.700.000,00 PLN a sumą tego samego statku powietrznego w prawie opcji i klauzuli ryzyk wojny, porwania i innych zagrożeń w ubezpieczeniu aerocasco tj. 13.500.000,00 PLN

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany Załącznika nr 1a do SIWZ w dniu 18.10.2019 r.

Pytanie nr 10:

Prosimy o przekazanie informacji dotyczących nalotów pilotów dla śmigłowców typu Airbus EC135 P3, Eurocopter EC 135 P2+, , Eurocopter EC135 P3 z podaniem nalotu ogólnego, naloty na typie, naloty w ostatnich 12 miesiącach

Odpowiedź:

Patrz tabela z nalotem pilotów.

Pytanie nr 11:

Prosimy o informacje czy którykolwiek z pilotów w ostatnich trzech latach uczestniczył w wypadkach lub incydentach lotniczych? A jeśli tak prosimy o podaniu numeru zdarzenia oraz krótki opis wypadku lub incydentu lotniczego.

Odpowiedź:

Zamawiający załącza informację o szkodowości za lata 2013-2019 (szkody zgłoszone z umów ubezpieczenia zawartych w tym okresie dla których zostało wypłacone odszkodowanie lub założona rezerwa). Jednocześnie zamawiający informuje, że nie prowadzi ewidencji pilotów uczestniczących w wypadkach lub incydentach lotniczych w związku z czym nie ma możliwości przedstawienia danych wnioskowanych przez Wykonawcę.

Zamawiający informuje, że w latach 2017-2019 żadne ze zdarzeń lotniczych zaistniałych na statkach powietrznych LPR nie zostało zakwalifikowane przez PKBWL jako wypadek.

Jednocześnie we wskazanym okresie PKBWL zakwalifikowała 3 z zaistniałych zdarzeń jako poważne incydenty, natomiast 166 zdarzeń jako incydenty.

Szczegółowy opis wskazanych zdarzeń znajduje się w comiesięcznych informacjach KDZB (które w razie potrzeby mogą zostać udostępnione firmie ubezpieczeniowej).

Pytanie nr 12:

Prosimy o podanie nalotów wszystkich śmigłowców z rozbiciem na nalot całkowity ogólny, nalot operacyjny i nalot w ostatnich 12 miesiącach.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dane o których mowa w pytaniu są zawarte w treści Opisu Przedmiotu Zamówienia.

Poniżej wklejony fragment OPZ:

Ubezpieczający zakłada, że średni roczny nalot dla jednego śmigłowca typu EC135 P3 będzie podobny do średniego rocznego nalotu obecnie eksploatowanych śmigłowców EC135 P2+, tj. około 350 godzin lotu.

Nalot śmigłowców EC135 P3 (4 śmigłowce) eksploatowanych w LPR w roku 2018 (naloty śmigłowców z podziałem na wypracowany nalot ogólny i nalot operacyjny w ramach Śmigłowiec Służby Ratownictwa Medycznego HEMS):

1. Nalot ogólny: 1393 godzin lotu (FH).
2. Nalot operacyjny: 1146 godzin lotu (FH).
3. Łączna liczba misji operacyjnych: 11435 (w tym: do zdarzeń – 10111, transporty międzyszpitalne – 1324) – dane dotyczą wszystkich 27 śmigłowców EC135 P2+ i P3.

Śmigłowce EC135 P3 poza wykonywaniem lotów operacyjnych HEMS, mogą wykonywać również loty związane z realizowanymi szkoleniami, prowadzoną obsługą techniczną.

Średni roczny nalot dla jednego śmigłowca typu EC-135P2+, to około 350 godzin lotu. Nalot śmigłowców eksploatowanych w LPR w roku 2018 (naloty śmigłowców z podziałem na wypracowany nalot ogólny i nalot operacyjny w ramach Śmigłowiec Służby Ratownictwa Medycznego HEMS):

1. Nalot ogólny: 8125 godzin lotu (FH).
2. Nalot operacyjny: 6858 godzin lotu (FH).
3. Łączna liczba misji operacyjnych: 11435 (w tym: do zdarzeń – 10111, transporty międzyszpitalne – 1324) – dane dotyczą wszystkich 27 śmigłowców EC135 P2+ i P3.

Śmigłowce EC135P2+ poza wykonywaniem lotów operacyjnych HEMS, wykonują również loty związane z realizowanymi szkoleniami, prowadzoną obsługą techniczną.

Pytanie nr 13:

Prosimy o informacje jaka jest potencjalna możliwa maksymalna kumulacja ryzyka tj. prosimy o wskazanie ile statków powietrznych (ich typ) może przebywać wspólnie w jednym hangarze lotniczym.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że:

- a) w jednym hangarze mogą przebywać dwa samoloty Piaggio;

- b) w jednym hangarze obsługowym SOT może jednocześnie przebywać do 4-5 śmigłowców w bazach: Warszawa, Szczecin. W pozostałych bazach, w których śmigłowce wyłącznie dyżurują w ramach HEMS - w hangarze może przebywać tylko 1 śmigłowiec.

Pytanie nr 14:

Wnosimy o każdorazowe zgłaszanie do Wykonawcy części statku powietrznego rozumianych jako silniki, z uwzględnieniem podania numeru seryjnego silnika, wartości oraz producenta.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że przedmiotem ubezpieczenia są sprawne i dopuszczone do użytkowania statki powietrzne, których silniki są integralną częścią. Zgłoszenie (wniosek) o ubezpieczenie będzie zawierał dane pozwalające zidentyfikować poszczególne statki powietrzne, tj. rodzaj, typ, MTOM, znaki rozpoznawcze oraz sumę ubezpieczenia (zawierającą m.in. wartość silników).

Zamawiający informuje jednocześnie, że w przypadku tymczasowej zabudowy na statku powietrznym silników wynajmowanych/leasingowanych, każdorazowo będzie je zgłaszał ubezpieczycielowi z podaniem numeru seryjnego, ich wartości oraz producenta.

Pytanie nr 15:

Prosimy o wyrażenie zgody na wizję lokalną w ośrodku szkolenia lotniczego TRTO z możliwością zapoznania się / prezentacji możliwości profesjonalnego symulator lotu śmigłowca EC 135 przeznaczony do szkoleń pilotów i członków załóg HEMS oraz wizji lokalnej miejscowego hangaru dla 4 przedstawicieli Wnioskującego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że istnieje możliwość zaproszenia przedstawicieli Wykonawcy do Ośrodka Szkolenia Lotniczego (uwaga, jeśli ma to znaczenie - już nie TRTO, a aktualnie ATO), wraz z prezentacją możliwości symulatora lotu. Jeśli będzie życzeniem Wykonawcy, zapraszamy również jego przedstawicieli do przeprowadzenia wizji lokalnej pozostałych obiektów obszaru szkoleniowego, w tym hangaru nr 11, gdzie w głównej mierze działania swe prowadzi Mała Flota (śmigłowce R-44, samoloty Tecnam), wykorzystywana do celów szkoleniowych.

Proponowany termin spotkania: wybrany dzień roboczy w terminie 28-31.10.2019. Prosimy o wskazanie terminu z wyprzedzeniem co najmniej 2 dni roboczych.

Pytanie nr 16:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja III przedmiot ubezpieczenia pkt 7

Wnosimy o modyfikacje punktu zgodnie z poniższą propozycją:

„Przedmiotem ubezpieczenia są również koszty dodatkowe związane z zaistniałą szkodą, za którą Ubezpieczyciel przyjął odpowiedzialność, poniesione przez Ubezpieczającego w związku z wynajmem/leasingiem na okres naprawy tymczasowego statku powietrznego lub wynajmem/leasingiem na okres naprawy elementów zastępczych dotyczących uszkodzonych części, niezbędnych do eksploatacji statku powietrznego z zastrzeżeniem, że ochrona nie ma zastosowania, o ile:

- a. rzeczywisty czas wymagany do naprawy nie przekracza 14 dni,
- b. części lub elementy są dostępne bez dodatkowych opłat,
- c. ubezpieczony poprzez przeniesienie prawa własności, najmu, dzierżawy, lub w inny sposób nabywa zastępczy statek powietrzny,
- d. w przypadku szkody całkowitej.

“Koszty Dodatkowe” oznaczają niezbędne i ekonomicznie uzasadnione oraz udokumentowane fakturami koszty poniesione przez Ubezpieczającego w związku z leasingiem lub wynajmem zastępczego statku powietrznego lub części zamiennych, których Ubezpieczający nie poniósłby w tym samym okresie, w zwykłych okolicznościach, gdyby nie doszło do powstania szkody.

Maksymalny limit ochrony ubezpieczeniowej dla tych kosztów wynosi 5.000 USD dziennie przez okres do 120 dni (okres odszkodowawczy) oraz 300.000 USD na wszystkie zdarzenia w rocznym okresie ubezpieczenia.

Ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe w wynajętym zastępczym statku powietrznym oraz kosztów wynajmu kolejnego statku powietrznego oraz po zakończeniu okresu odszkodowawczego, a także na skutek wydłużenia się okresu naprawy uszkodzonego statku powietrznego (przywrócenia do stanu przed szkodą) na skutek działań nie mających związku z powstałą szkodą np. z tytułu modernizacji.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

Pytanie nr 17:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja IV zakres ubezpieczenia pkt 1 wnosimy o prosimy o korektę punktu poprzez wprowadzenie zapisu zgodnie z poniższym:

„Ubezpieczeniem aerocasco objęte są szkody w granicach sum ubezpieczenia szkody (...)”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę ponieważ kwestia limitu odpowiedzialności w ubezpieczeniu aerocasco jest dokładnie zdefiniowana w rozdziale IV, pkt. 11 załącznika nr 3 do SIWZ.

Pytanie nr 18:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja IV zakres ubezpieczenia pkt 2 wnosimy o:

- a) Usunięcie lit b) w całości

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

- b) W odniesieniu do lit f) prosimy o przedstawienie definicji ryzyk wymienionych w tym punkcie

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przed opracowaniem warunków umowy ubezpieczenia dokonał analizy zapisów w warunkach ubezpieczeń lotniczych wg standardu AVN 1C, w tym m.in. ogólnych warunków ubezpieczeń lotniczych Wykonawcy – żadne z nich nie zawierają definicji poszczególnych zdarzeń losowych objętych ubezpieczeniem aerocasco. Mając powyższe na uwadze Zamawiający nie definiuje ryzyk wymienionych w rozdziale IV, pkt. 2, ust. f) załącznika nr 3 do SIWZ uznając to za powszechną praktykę rynkową.

Co do zasady ww. ryzyka powodują uszkodzenie mienia a to zaś można zdefiniować jako fizyczną utratę, uszkodzenie lub zniszczenie ubezpieczonego mienia.

- c) Korektę lit. g) zgodnie z poniższą propozycją:

„kradzieży z włamaniem, kradzieży statku powietrznego wraz ze środkiem transportu, rabunku oraz aktów wandalizmu i dewastacji”

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę i jednocześnie informuje, że w całej historii Lotniczego Pogotowia Ratunkowego nie było przypadków kradzieży z włamaniem statków powietrznych ani kradzieży statku powietrznego wraz ze środkiem transportu. Mając na uwadze specyfikę przedmiotu ubezpieczenia, jego budowę, przeznaczenie oraz zabezpieczenia stosowane podczas jego hangarowania i transportu można stwierdzić, że ryzyko kradzieży jest nieomal nieprawdopodobne.

a) Korektę lit. h) zgodnie z poniższą propozycją:

„innego zdarzenia zdarzenie losowe o charakterze nagłym i niespodziewanym oraz niezależnym od woli Ubezpieczającego / Ubezpieczonego i powodujące szkodę w ubezpieczonym mieniu wyraźnie nie wyłączone w niniejszej umowie.

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę jako bezprzedmiotową: postanowienie ust. h) w pkt. 2 rozdziału IV załącznika nr 3 do SIWZ odnosi się do szkód powstałych w wyniku zdarzeń spowodowanych przez zdarzenia losowe, te zaś mają charakter nagły, niespodziewany i niezależny od woli Zamawiającego (w tym wypadku – Ubezpieczającego/Ubezpieczonego).

Pytanie nr 19:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja IV zakres ubezpieczenia w odniesieniu do pkt 4 lit a) wnosimy o wykreślenie „w związku z czym w żadnym wypadku nie ma zastosowania niedoubezpieczenie i zasada proporcji”

Lub

Dopisanie że: „w przypadku niedoubezpieczenia proporcjonalna redukcja odszkodowania nie będzie miała zastosowania, jeśli zgłoszona do ubezpieczenia wartość statku powietrznego mniejsza będzie o nie więcej niż 30% od wartości rzeczywistej statku powietrznego”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę i jednocześnie informuje, że ustalając sumy ubezpieczenia poszczególnych statków powietrznych dołożył należytej staranności, aby sumy te odpowiadały wartościom rzeczywistym (w szczególności mając na uwadze, że niemal wszystkie użytkowane przez Zamawiającego statki powietrzne nie są w wersji standardowej a zostały wyprodukowane z uwzględnieniem indywidualnych założeń).

Pytanie nr 20:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja IV zakres ubezpieczenia w odniesieniu do pkt 5 wnosimy o dopisanie:

a) Lit e) o treści: związane z zanieczyszczeniem środowiska naturalnego.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w dotychczasowej działalności w użytkowanych statkach powietrznych nie powstała szkoda w ubezpieczeniu aerocasco związana z zanieczyszczeniem środowiska naturalnego, niemniej jednak w związku z postępującym pogorszeniem stanu środowiska naturalnego i nieprzewidywalnymi skutkami jakie ono ze sobą niesie nie można całkowicie

wykluczyć, że szkoda taka nie powstanie. Mając powyższe na uwadze Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

Pytanie nr 21:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja IV zakres ubezpieczenia w odniesieniu do pkt 6 wnosimy o:

- a) W odniesieniu do lit k) wnosimy o wykreślenie zapisu „o ile powstała szkoda była skutkiem ich używania”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

Pytanie nr 22:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja VII zakres ubezpieczenia NNW w odniesieniu do pkt 10 wnosimy o dopisanie lit. d) o treści:

„d) działania Ubezpieczonego w stanie nietrzeźwości albo w stanie po użyciu alkoholu, lub pod wpływem środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii, jeżeli miało to wpływ na zajście nieszczęśliwego wypadku”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

Pytanie nr 23:

Załącznik nr 3 do SIWZ, sekcja VIII obowiązki stron w odniesieniu do pkt 2 lit d) wnosimy o wykreślenie poniższego zapisu po słowie roszczeń

„z zastrzeżeniem, że jeśli w uchwałach, raportach końcowych lub innych dokumentach podmiotów badających przyczynę szkody albo opisujących okoliczności powstania szkody zostanie stwierdzone, że w dacie wypadku były aktualne i ważne dokumenty dotyczące uprawnień pilotów (np. licencje, badania lotniczo-lekarskie) oraz statku powietrznego (np. świadectwo rejestracji, świadectwo zdatności do lotu, poświadczenie przeglądów), to Ubezpieczyciel odstąpi od wymogu przedstawiania tego typu dokumentacji;”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

Pytanie nr 24:

Załącznik nr 3 do SIWZ sekcja XI Likwidacja szkód i wypłata odszkodowania:

- a) W odniesieniu do pkt 9 – prosimy o usunięcie zapisu „Jeżeli oględziny będą dokonywane przez podmioty zewnętrzne, oględziny muszą zostać dokonane najpóźniej w ciągu 30 dni roboczych od daty otrzymania przez Ubezpieczyciela zawiadomienia o szkodzie. Po bezskutecznym upływie wskazanych terminów Ubezpieczający może przystąpić do likwidacji szkody bez dalszego oczekiwania na przeprowadzenie oględzin”

Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, że w załączniku nr 3 do SIWZ, rozdział XI, pkt. 9 ma inne brzmienie niż cytowane przez Wykonawcę. Zapis SIWZ, o którym mowa we wniosku Wykonawcy brzmi:

„Jeżeli oględziny będą dokonywane przez podmioty zewnętrzne, oględziny muszą zostać dokonane najpóźniej w ciągu 30 dni roboczych od daty otrzymania przez Ubezpieczyciela zawiadomienia o szkodzie lub w innym terminie uzgodnionym pomiędzy Stronami umowy. Po bezskutecznym upływie wskazanych terminów Ubezpieczający może przystąpić do likwidacji szkody bez dalszego oczekiwania na przeprowadzenie oględzin”

Mając powyższe na uwadze, Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

- b) W odniesieniu do pkt 10 wnosimy o dopisanie że protokół powinien zawierać również: szczegółowa dokumentację zdjęciową potwierdzającą zakres uszkodzeń, elementy uszkodzone i wymienione

Odpowiedź: Zamawiający uznaje wniosek Wykonawcy za bezprzedmiotowy ponieważ proponowany zapis jest tożsamy z zapisem znajdującym się w treści pkt. 10, rozdział XI załącznika nr 3 do SIWZ.

- c) Wnoskujemy o wykreślenie pkt 17 w całości

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy.

- d) Wnoskujemy o wykreślenie pkt 20 w całości

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy.

- e) W odniesieniu do pkt 22 lit a) wnosimy o wprowadzenie franszyzy redukcyjnej w wysokości 5% wartości odszkodowania nie mniej niż 10.000,- zł

Odpowiedź: Zamawiający dokonuje zmiany w rozdziale XI, pkt. 22, ust. a) załącznika nr 3 do SIWZ na następującą:

- a) W statkach powietrznych – 3% wartości szkody, nie mniej niż 10.000 zł.

Pytanie nr 25:

Załącznik nr 3 do SIWZ sekcja X płatności składki pkt 2 – prosimy o zamienienie słowa „faktur VAT” na „polisę z następującym systemem płatności składki” ze względu że Wykonawca po zaciągnięciu opinii prawnej bezwzględnie nie może wystawiać faktur do polis ze względu na narażenie się na sankcje karno-skarbowe. Brak spełnienia tego postulatu może spowodować brak złożenia oferty.

Podstawa prawna:

1. Zgodnie z zapisami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 3 grudnia 2013 r. (Dz.U. 2013, poz.148,) w przypadku świadczenia usług zwolnionych od podatku zgodnie z art. 43 ust. 1 pkt 37 ustawy podatku od towarów i usług (usługi ubezpieczeniowe), faktura powinna łącznie zawierać:
 - 1.1. Datę wystawienia,
 - 1.2. Numer kolejny,
 - 1.3. Imiona i nazwiska lub nazwy podatnika i nabywcy towarów lub usług,
 - 1.4. Nazwę usługi,
 - 1.5. Kwotę, której dotyczy dokument.

2. Obowiązek podatkowy w podatku VAT dla usług ubezpieczeniowych powstaje z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty.
3. Jeśli wystawiona polisa, zawiera łącznie wszystkie wskazane w pkt 1 dane, zgodnie z obowiązującymi przepisami z mocy prawa jest zrównana z fakturą i żądanie Zamawiającego dotyczące fakturowania usługi zostało spełnione. Faktura jako odrębny dokument w takiej sytuacji nie może być wystawiona, ponieważ nie można tej samej transakcji udokumentować dwoma różnymi dokumentami

Odpowiedź:

Zamawiający zweryfikował zapisy we wskazanej przez Wykonawcę podstawie prawnej, tj. w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 3 grudnia 2013 r. w sprawie wystawiania faktur (Dz.U. 2013, poz.1485,) i nie znajduje w nim przywołanych przez Wykonawcę postanowień.

Ww. rozporządzenie w § 3 stanowi, iż faktura dokumentująca:

„2) świadczenie usług zwolnionych od podatku na podstawie art. 43 ust. 1 pkt 7, 37–41 ustawy powinna zawierać:

- a) dane, o których mowa w pkt 1 lit. a i b,
- b) imiona i nazwiska lub nazwy podatnika i nabywcy towarów lub usług,
- c) nazwę usługi,
- d) kwotę, której dotyczy dokument.”

Z przedmiotowego rozporządzenia w żadnym razie nie wynika, że faktura jako odrębny dokument (poza polisą) nie może być wystawiona. Przeczy temu również powszechna praktyka rynkowa – każdy ubezpieczyciel, z którym Zamawiający zawarł w ciągu ostatnich kilkunastu lat umowy ubezpieczenia, na wniosek Zamawiającego wystawiał faktury VAT, niezależnie od wystawionych polis. Zamawiający nie będzie się odnosił do przywołanej przez Wykonawcę opinii prawnej ponieważ jako taka nie jest źródłem prawa. Mając powyższe na uwadze Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną przez Wykonawcę zmianę treści pkt. 2, rozdziału X załącznika nr 3 do SIWZ. Jednocześnie Zamawiający zaznacza, że w świetle ww. wyjaśnień brak zgody na wniosek Wykonawcy w żadnym wypadku nie może być postrzegany jako wykluczenie z możliwości przedłożenia oferty.

Pytanie nr 26:

Załącznik nr 3 do SIWZ sekcja XII postanowienia końcowe:

- a) Wnosimy o wykreślenie pkt 1 w całości

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę.

Pytanie nr 27:

Prosimy o zmianę terminu składania ofert na 15.11.2019.

Odpowiedź:

W związku z udzielonymi odpowiedziami Zamawiający przedłuża termin składania ofert do dnia 08.11.2019 r. i dokonuje stosownych zmian w § 12 ust. 1, § 15 ust. 1 i 2 SIWZ.

Pytanie nr 28:

Prosimy o podanie szczegółowych i aktualnych danych o szkodowości za ostatnie 5 lat.

Odpowiedź:

Zamawiający publikuje informacje o szkodowości Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z ubezpieczeń lotniczych (OC operatora, OC przewoźnika, OC z tytułu opóźnień w przewozie, aerocasco, NNW) za lata 2013 - 2019. Przedstawione dane dotyczą szkód zgłoszonych w latach 2013 – 2019 z polis obowiązujących w tym okresie, z których zostały wypłacone odszkodowania, założone rezerwy lub które zostały odmówione przez ubezpieczyciela bądź wycofane przez LPR. Dane w tabelach zostały przedstawione w formie opracowanej przez poszczególnych ubezpieczycieli, z którym w ww. okresie LPR miał zawarte umowy ubezpieczenia, odrębnie dla każdego z nich.

Pytanie nr 29:

Prosimy o wprowadzenie do umowy klauzuli sankcji w treści:

Klauzula sankcyjna

W związku z faktem, że umowy ubezpieczenia i umowy gwarancji ubezpieczeniowych zawierane przez Ubezpieczyciela nie mogą służyć do rozliczeń transakcji objętych sankcjami, zakazami i ograniczeniami międzynarodowymi lub wynikającymi z prawa polskiego (dalej: „Sankcje”), w tym Sankcjami przyjętymi przez Unię Europejską, Organizację Narodów Zjednoczonych oraz Stany Zjednoczone Ameryki, Ubezpieczyciel nie będzie uznany za udzielającego ochrony ubezpieczeniowej oraz nie będzie zobowiązany do dokonania zapłaty z tytułu jakiegokolwiek roszczenia ani do zapewnienia lub udzielenia jakiejkolwiek korzyści w związku z ochroną ubezpieczeniową – w zakresie, w jakim udzielenie ochrony ubezpieczeniowej, zapłata lub zapewnienie/udzielenie innej korzyści w związku z ochroną ubezpieczeniową mogłyby skutkować naruszeniem jakichkolwiek wyżej wskazanych Sankcji – o ile zastosowanie się do takich Sankcji nie będzie sprzeczne z przepisami prawa mającymi zastosowanie do Ubezpieczyciela.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną klauzulę, w szczególności ze względu na przywołane sankcje jakie mogą zostać przyjęte przez Stany Zjednoczone Ameryki. Zamawiający nie dostrzega związku pomiędzy sankcjami jakie mogą zostać przyjęte przez ten kraj a brakiem ochrony lub zapłaty za szkodę wyrządzoną przez Zamawiającego.

Pytanie nr 30:

Prosimy o informację o nalotach ogólnych i na danym typie pilotów, którzy będą latać zgłoszonymi do ubezpieczenia statkami powietrznymi (dane o nalotach na Piaggio P.180 zostały podane, prosimy o analogiczną informację dla Robinson R44, TECNAM P2008JC, EC135).

Odpowiedź:

Patrz tabela z nalotem pilotów.

Pytanie nr 31:

Prosimy o wykreślenie z zakresu ubezpieczenia NNW określonego w Załączniku nr 3 do SIWZ z pkt. 4 zapisu „w tym również chorób wywołanych tropikalnymi pasożytami oraz jadami zwierząt (żółta febra, śpiączka itp.).

Odpowiedź:

Mając na uwadze zakres terytorialny działalności operacyjnej samolotów Piaggio Avanti, Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy.

Pytanie nr 32:

Wnioskujemy o udostępnienie mapy ze wskazaniem miejsca składowania statków w największej bazie.

Odpowiedź:

Patrz Odpowiedź na pytanie nr 13.

Pytanie nr 33:

Prosimy o informację jaka maksymalnie ilość statków powietrznych można znaleźć w największej bazie.

Odpowiedź:

Patrz Odpowiedź na pytanie nr 13.

Pytanie nr 34:

Jakie są minimalne odległości pomiędzy statkami powietrznymi podczas składowania?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że podczas postoju śmigłowców wymagane jest zachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy śmigłowcami, tj. odległości uniemożliwiającej bezpośredni wzajemny kontakt np. łopatom wirnika nośnego. Podczas postoju śmigłowców w hangarze obsługowym, odległości między stojącymi śmigłowcami mogą być mniejsze niż w przypadku pełnej konfiguracji śmigłowca (tj. z zamontowanymi łopatom wirnika nośnego) ponieważ podczas postoju śmigłowca na czas obsługi, demontowane są ze śmigłowca łopaty wirnika nośnego.

Pytanie nr 35:

Czy w dotychczasowej historii były wypadki spowodowane silnym wiatrem na terenie bazy lotniczej?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie posiada wiedzy o tego typu wypadkach z udziałem statków powietrznych należących do LPR.

Zamawiający informuje, że pełny rejestr wszystkich wypadków w lotnictwie cywilnym w latach 2010-2018 wraz z ich opisem jest zawarty na stronie <https://pkbwl.gov.pl/index.php/raporty>.

Pytanie nr 36:

Prosimy o informację o szkodowości za ryzyka aerocasco okres ostatnich trzech lat.

Odpowiedź:

Zamawiający publikuje informacje o szkodowości Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z ubezpieczeń lotniczych (OC operatora, OC przewoźnika, OC z tytułu opóźnień w przewozie, aerocasco, NNW) za lata 2013 - 2019. Przedstawione dane dotyczą szkód zgłoszonych w latach 2013 – 2019 z polis obowiązujących w tym okresie, z których zostały wypłacone odszkodowania, założone rezerwy lub które zostały odmówione przez ubezpieczyciela bądź wycofane przez LPR. Dane w tabelach zostały przedstawione w formie opracowanej przez poszczególnych ubezpieczycieli, z którym w ww. okresie LPR miał zawarte umowy ubezpieczenia, odrębnie dla każdego z nich.

Pytanie nr 37:

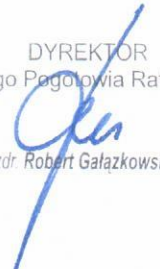
Prosimy o informację czy statki powietrzne były dotychczas wykorzystywane na terenie na którym prowadzone były działania wojenne. Jeżeli tak to gdzie i jak długo?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dotychczas statki powietrzne LPR nie były wykorzystywane na terenie na którym prowadzone były działania wojenne.

Zamawiający informuje, że udzielone odpowiedzi na pytania i zmiany SIWZ są integralną częścią SIWZ dla przedmiotowego postępowania i są wiążące dla wszystkich Wykonawców.

DYREKTOR
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego


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