ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURA FINANSÓW
KOMENDY GŁÓWNEJ STRAŻY GRANICZNEJ
ul. Podchorążych 38, 00-463 Warszawa

KG-BF-ZP.3710.33.2020

Warszawa, dnia 30.07.2020 r.

Egz. pojedynczy

Do wszystkich zainteresowanych

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn.: „Wykonanie remontu silnika po 12 latach Lycoming IO-540 K1B5 statku powietrznego eksploatowanego w Lotnictwie SG" – sprawa nr 34/BF/BL/20.

Szanowni Państwo,

na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.) informuję, że Zamawiający udziela następujących odpowiedzi na pytania złożone do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ):

Pytanie nr 1: „Proszę o podanie TSN silnika".
Odpowiedź na pytanie nr 1: Zamawiający informuje, że TSN silnika Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) to 2993,4 mth wg stanu na dzień 10.07.2020 r.

Pytanie nr 2: „Proszę o podanie S/N oraz typu statku powietrznego, na którym zabudowany jest silnik".
Odpowiedź na pytanie nr 2: Zamawiający informuje, że silnik Lycoming IO-540 K1B5 (S/N: L-26321-48A), planowany do remontu zabudowany jest na typie statku powietrznego PZL 104MF Wilga 2000 S/N 00980004.

Pytanie nr 3: „Czy w ofercie Wykonawca ma uwzględnić dostawę nowych elementów mocujących silnik do ramy?".
Odpowiedź na pytanie nr 3: Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia, tj. remont silnika Lycoming IO-540 K1B5 po 12 latach, realizowany jest na podstawie stosownej instrukcji remontowej przez organizację posiadającą określone certyfikaty umożliwiające wykonanie danego zadania. Jednocześnie, Zamawiający informuje, że nie posiada pełnej wiedzy jakie elementy podlegają obowiązkowej wymianie w ramach realizacji remontu silnika Lycoming IO-540 K1B5 po 12 latach. Biorąc powyższe pod uwagę, w przypadku gdy stosowna dokumentacja określająca zakres czynności do wykonania w ramach realizowanego remontu, określa wymianę elementów mocujących silnik do ramy na nowe, Wykonawca zobowiązany będzie do dostarczenia nowych elementów mocujących silnik do ramy, w ramach realizacji przedmiotu zamówienia.

Pytanie nr 4: „Czy Zamawiający przewiduje możliwość dostawy silnika po remoncie kapitalnym (OH) lub bieżącym (RB) z opcją na wymianę?".
Odpowiedź na pytanie nr 4: Zamawiający nie przewiduje możliwości dostawy innego silnika po remoncie kapitalnym (OH) lub bieżącym (RB) z opcją na wymianę.

Pytanie nr 5: „Po inspekcji silnika przed remontem Wykonawca określa szczegółowy zakres prac remontowych oraz przygotowuje wykaz części i agregatów podlegających wymianie lub remontowi. W wielu przypadkach jest to zakres większy niż przewidują to biuletyny serwisowe i trudny do oszacowania przez Wykonawcę na etapie składania ofert. Czy Zamawiający przewiduje zwiększenie wartości przedmiotu umowy o wartość prac dodatkowych i części nie objętych biuletynem serwisowym? Jeżeli tak, to w jaki sposób i na jakich zasadach Zamawiający przewiduje ich rozliczenie?".
Odpowiedź na pytanie nr 5: Zamawiający informuje, że odpowiedź na to pytanie została udzielona w odpowiedzi na pytanie nr 9 i nr 10.

Pytanie nr 6: „Jaka jest historia silnika:
- czy był użytkowany od nowości i dopiero osiągnął koniec resursu TBO uzyskanego od nowości?
- czy był odbudowany w fabryce Lycoming (Factory Rebuilt) albo miał przeprowadzony remont główny w fabryce Lycoming (Factory Overhaul) i kiedy?
- czy miał przeprowadzony remont główny w innej organizacji obsługowo-remontowej niż fabryka Lycoming i kiedy?".

Odpowiedź na pytanie nr 6: Zamawiający informuje, że:
- silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowany do remontu, był użytkowany od nowości i w październiku 2008 r. przeszedł naprawę główną (overhaul) po 2000 godz./12 latach.
- silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowany do remontu, nie był odbudowywany i nie miał przeprowadzonego remontu głównego w fabryce Lycoming.
- silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowany do remontu, przeszedł remont (naprawę główną) w październiku 2008 r. w innej organizacji obsługowo-remontowej niż fabryka Lycoming.

Pytanie nr 7: „Jeżeli silnik był użytkowany od nowości i dopiero osiągnął koniec resursu TBO uzyskanego od nowości albo był odbudowany w fabryce Lycoming (Factory Rebuilt) albo miał przeprowadzony remont główny w fabryce Lycoming (Factory Overhaul) to czy był po tym czasie kiedykolwiek w jakimkolwiek zakresie rozkręcany blok lub cylindry w innej organizacji obsługowo-remontowej niż fabryka Lycoming i kiedy?".
Odpowiedź na pytanie nr 7: Zamawiający informuje, że silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowany do remontu, dnia 10.10.2008 r. przeszedł remont (naprawę główną) po 2000 godz. / 12 latach w innej organizacji obsługowo-remontowej niż fabryka Lycoming. Ponadto, Zamawiający informuje, że w 2019 r. przeprowadzono naprawę ww. silnika polegającą na wymianie korpusu cylindra silnika. Wymiana korpusu cylindra silnika konieczna była z uwagi na uszkodzone gniazdo świecy zapłonowej. Naprawa ta została przeprowadzona przez organizację obsługowo-remontową inną niż fabryka Lycoming.

Pytanie nr 8: „Czy silnik był używany i obsługiwany w ostatnich 12 miesiącach, jeżeli tak to kiedy?".
Odpowiedź na pytanie nr 8: Zamawiający informuje, że silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowany do remontu, był używany i obsługiwany w ostatnich 12 miesiącach (w terminie od 09.07.2019 r. do 10.07.2020 r. wypracował łącznie 88 mth).

Pytanie nr 9: „Czy silnik jest kompletny, gotowy do uruchomienia i czy zdatny do lotu?".
Odpowiedź na pytanie nr 9: Zamawiający informuje, że silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowany do remontu jest kompletny, gotowy do uruchomienia i zdatny do lotu.

Pytanie nr 10: „Czy silnik posiada zamontowaną oryginalną tabliczkę znamionową?".
Odpowiedź na pytanie nr 10: Zamawiający informuje, że silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowany do remontu, posiada zamontowaną oryginalną tabliczkę znamionową.

Pytanie nr 11: „Czy książka rejestru czynności obsługowych oraz napraw nieplanowanych oraz nalotu silnika jest dostępna?".
Odpowiedź na pytanie nr 11: Zamawiający informuje, że książka rejestru czynności obsługowych, napraw nieplanowanych oraz nalotu silnika Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) jest dostępna dla Wykonawcy.

Pytanie nr 12: „Jaki jest czas całkowity silnika, a jaki pozostały do końca resursu TBO?".
Odpowiedź na pytanie nr 12: Zamawiający informuje, że czas całkowity silnika Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) od początku eksploatacji to 2993,4 mth, natomiast po naprawie głównej w 2008 r. to 993,4 mth. Zamawiający informuje, że pozostały czas do końca resursu kalendarzowego (TBO) silnika Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowanego do remontu, kończy się w dniu 10.10.2020 r.

Pytanie nr 13: „Czy były dokonywane jakiekolwiek przeróbki na silniku w stosunku do silnika fabrycznego?".
Odpowiedź na pytanie nr 13: Zamawiający informuje, że na silniku Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) planowanym do remontu nie były dokonywane żadne przeróbki w stosunku do silnika fabrycznego.

Pytanie nr 14: „Remont główny silnika Lycoming IO540-K1B5 (tzw. overhaul) przeprowadzany zgodnie z instrukcją remontową producenta zakłada ponowne wykorzystanie podstawowych elementów remontowanego silnika. Z tego względu składane przez Wykonawców oferty przetargowe będą uwzględniać wymianę wszystkich elementów silnika na nowe lub remontowane poza tymi, które producent przyjmuje do ponownego zastosowania z remontowanego silnika. W związku z powyższym, czy i w jaki sposób Zamawiający zobowiąże się w Umowie rozszerzyć zakres Zamówienia (w tym cenę i termin jego wykonania), jeżeli podczas jego realizacji, badania techniczne wykażą, że jakiś element remontowanego silnika, którego ponowne wykorzystanie zakłada producent, nie spełnia wymagań technicznych określonych przez instrukcję remontową, uniemożliwiając jego ponowne zastosowanie, a tym samym dokończenie realizacji Zamówienia w zakresie ustalonym w SIWZ, za cenę oraz w terminie określonych w Załączniku nr 1 do Umowy?".
Odpowiedź na pytanie nr 14: Zamawiający informuje, że przedmiotem zamówienia jest remont główny silnika Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) po 12 latach. Zadanie musi być zrealizowane przez organizację obsługową posiadającą stosowne certyfikaty do wykonania określonych czynności wykazanych w zatwierdzonej instrukcji remontowej dla danego typu/modelu silnika. Dodatkowo, Zamawiający informuje, że nie posiada wiedzy w zakresie szczegółowej technologii przeprowadzenia przedmiotowego remontu. Biorąc powyższe pod uwagę Zamawiający nie jest w stanie określić prawdopodobieństwa wystąpienia prac dodatkowych wykraczających poza zakres czynności remontowych, realizowanych na podstawie dokumentacji remontowej silnika i określonej dokumentacji organizacji obsługowej, tj. instrukcji remontowych, dyrektyw zdatności, biuletynów i listów serwisowych. Jednocześnie Zamawiający informuje,

że w § 12 „Projektu umowy" została określona informacja dotycząca uzupełniania oraz zmiany zapisów podpisanej umowy. Jednakże ww. uzupełnienia oraz zmiany, nie mogą być sprzeczne z art. 144 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Pytanie nr 15: „Czy Zamawiający w ramach remontu silnika po 12 latach zleca sprawdzenie oraz wykonanie wszystkich dyrektyw zdatności (tzw. Airworthiness Directives), biuletynów serwisowych (tzw. Service Bulletins) oraz instrukcji serwisowych (tzw. Service Instructions) obowiązujących w dniu realizacji Zamówienia? A jeżeli tak, to czy i w jaki sposób Zamawiający zobowiąże się w Umowie rozszerzyć zakres Zamówienia (w tym cenę i termin jego wykonania) jeżeli z obowiązujących dyrektyw zdatności lub biuletynów serwisowych lub instrukcji serwisowych wynikać będzie konieczność wymiany dodatkowych części remontowanego silnika, nie objętych obowiązkiem wymiany zgodnie z instrukcją remontową producenta?".
Odpowiedź na pytanie nr 15: Zamawiający informuje, że jest w obowiązku utrzymać planowany do remontu silnik Lycoming IO-540 K1B5 (L-26321-48A) w ciągłej zdatności do lotu. Wobec powyższego, wszystkie dotychczas wydane biuletyny obowiązkowe, listy i instrukcje serwisowe oraz dyrektywy zdatności, do momentu przekazania silnika Wykonawcy celem realizacji przedmiotu zamówienia, są i będą wykonywane na bieżąco przez Zamawiającego. Dodatkowo, Zamawiający informuje, że od dnia przekazania Wykonawcy silnika do remontu do czasu zwrotu silnika po wykonanym remoncie Zamawiającemu, obowiązkiem Wykonawcy będzie wykonanie zaleceń wyszczególnionych w wydanych w ww. okresie biuletynach obowiązkowych, listach i instrukcjach serwisowych oraz dyrektywach zdatności. Jednocześnie Zamawiający informuje, że nie jest w stanie przewidzieć czy w okresie gdy silnik będzie znajdował się u Wykonawcy zostaną wydane jakiekolwiek z ww. dokumentów, określające obowiązkowe wykonanie czynności dodatkowych. Jednocześnie Zamawiający informuje, że w § 12 „Projektu umowy" została określona informacja dotycząca uzupełniania oraz zmiany zapisów podpisanej umowy. Jednakże ww. uzupełnienia oraz zmiany, nie mogą być sprzeczne z art. 144 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Pytanie nr 16: „Jednocześnie, ze względu na dość złożoną specyfikę niniejszego Postępowania oraz konieczność przygotowania przez nas odpowiedniej oferty, opartej na uzyskanych od Państwa odpowiedziach na powyższe kwestie, wnosimy o przesunięcie terminu składania ofert o 1 tydzień, tj. do dnia 11 sierpnia 2020 roku."
Odpowiedź na pytanie nr 15: **Zamawiający informuje, że zmienia termin składania i otwarcia ofert, na dzień 11.08.2020 r.** W związku z powyższym Zamawiający zmienia treść SIWZ rozdział XIII – MIEJSCE ORAZ TERMIN SKŁADANIA I OTWARCIA OFERT, pkt 2, 4 i 6:

Jest:
„2. Koperta powinna być zaadresowana w następujący sposób:

KOMENDA GŁÓWNA STRAŻY GRANICZNEJ BIURO FINANSÓW
ZAMÓWIENIA PUBLICZNE
OFERTA - sprawa nr 34/BF/BL/20
„Wykonanie remontu silnika po 12 latach Lycoming IO-540 K1B5
statku powietrznego eksploatowanego w Lotnictwie SG"
Nie otwierać przed: 04.08.2020 r., godz. 11:00

Uwaga: przesyłka zawierająca ofertę, przekazywana za pośrednictwem poczty kurierskiej, musi być oznakowana (opisana) zewnętrznie w sposób określony powyżej".

Powinno być:

„2. Koperta powinna być zaadresowana w następujący sposób:

KOMENDA GŁÓWNA STRAŻY GRANICZNEJ BIURO FINANSÓW
ZAMÓWIENIA PUBLICZNE
OFERTA - sprawa nr 34/BF/BL/20
„Wykonanie remontu silnika po 12 latach Lycoming IO-540 K1B5
statku powietrznego eksploatowanego w Lotnictwie SG"
Nie otwierać przed: 11.08.2020 r., godz. 11:00

Uwaga: przesyłka zawierająca ofertę, przekazywana za pośrednictwem poczty kurierskiej, musi być oznakowana (opisana) zewnętrznie w sposób określony powyżej".

Jest:

„4. **Ofertę należy złożyć do dnia 04.08.2020 r., do godz. 10:00** w kancelarii Biura Ochrony Informacji Komendy Głównej Straży Granicznej w Warszawie przy ul. Podchorążych 38, budynek nr 5 (od poniedziałku do piątku, w godzinach od 08:15 do 16:00), tel. kontaktowy - po linii miejskiej (22) 500 43 72 lub (22) 500 53 37, z biura przepustek - po linii resortowej 7 660 43 72 lub 7 660 53 37".

Powinno być:

„4. **Ofertę należy złożyć do dnia 11.08.2020 r., do godz. 10:00** w kancelarii Biura Ochrony Informacji Komendy Głównej Straży Granicznej w Warszawie przy ul. Podchorążych 38, budynek nr 5 (od poniedziałku do piątku, w godzinach od 08:15 do 16:00), tel. kontaktowy - po linii miejskiej (22) 500 43 72 lub (22) 500 53 37, z biura przepustek - po linii resortowej 7 660 43 72 lub 7 660 53 37".

Jest:

„6. Publiczna sesja otwarcia ofert odbędzie się w siedzibie Zamawiającego w Warszawie, przy ul. Podchorążych 38, budynek nr 5, w dniu **04.08.2020 r., o godz. 11:00**".

Powinno być:

„6. Publiczna sesja otwarcia ofert odbędzie się w siedzibie Zamawiającego w Warszawie, przy ul. Podchorążych 38, budynek nr 5, w dniu **11.08.2020 r., o godz. 11:00**".

Odpowiedzi na pytania oraz modyfikacja stanowią integralną część Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i należy je uwzględnić podczas przygotowywania oferty.

Z poważaniem,

RADCA
Zamówień Publicznych
Biura Finansów
Komendy Głównej Straży Granicznej
płk SG Marcin WOJCIECHOWSKI

Wyk. w 1 egz.
Egz. pojedynczy
Wyk./Sporz. Ł.V (tel. 22 500 44 07)