

VERDINGUNGSORDNUNG

für die Übertragung der Flugrettung im Rahmen des „ Landesnotfalldienstes“ auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol.

Definitionen – Glossar - Abkürzungen.....	3
GESETZLICHE UND VERTRAGLICHE REGELUNGEN	11
Gegenstand und Dauer des Unternehmerwerkvertrags	11
Vergabesumme	12
Natur des Vertrags und anzuwendendes Recht.....	13
Dokumente, die Vertragsbestandteil sind.....	15
Weitervergabe und Inanspruchnahme	15
Verwaltung des Dienstes.....	17
Verpflichtungen des ZE bei der Durchführung des Dienstes	18
Arbeitsrechtliche Bestimmungen und Sozialfürsorge in den Kollektivverträgen.	19
Haftungsbestimmungen	19
Durchführungsgarantie.....	19
Versicherungen	20
Brandschutzhilfe.....	21
Merkmale, in deren Besitz der ZE sein muss.....	21
Fortdauer der Merkmale des ZE	21
Wirtschaftliche Bedingungen der Lieferung, Angebot	22
Rechnungsstellung, Zahlungen, Neufestlegung der Bereitstellungsentgelte.....	22
Vertragsstrafen.....	24
Einseitiger Rücktritt vom Vertrag.....	28
Zu erfüllende Verpflichtungen	30
Pflichten zu Lasten des ZE	31
Vorgeschriebene Eintragungen	32
Vertragsbedingungen	33
Rechtsdomizil und Behandlung personenbezogener Daten	33
Streitfall	33
Verweis auf die nationale Gesetzgebung und Datum des Versands an die Europäische G.A.	34
TECHNISCHE BESCHREIBUNG DES FLUGRETTUNGSDIENSTES	35
Voraussetzungen und Verrichtungen des Personals	35
In Betracht gezogene Einsätze	36
Operationsgebiet.....	37
Koordinierung der Tätigkeit.....	37
Arbeitszeiten und Durchführungsmodalitäten des Dienstes	38
Bereitschaftszustand des Hubschraubers und des Stützpunktes	40
Funkverkehr	41

Bordausrüstung	41
Luffahrzeuge	42
Wartung der Hubschrauber	43
Vom AG gestelltes Personal der Einsatzbesatzung	44
Ausrüstung des ZE.....	45
Schichtwechsel.....	47
Kompetenzen	48
Schulung und Fortbildung des Personals	48
Ausrüstungen und Obliegenheiten zu Lasten des AG	50
Dienstleistungen zu Lasten des Auftraggebers.....	50
Anlagen	50
ANLAGE "1":	51
ANLAGE "2":	56
ANLAGE "3":	59

Definitionen – Glossar - Abkürzungen

Die aufgeführten Begriffe beziehen sich auf die ausschließlich in diesem Kontext für die vorliegende Verdingungsordnung verwendeten Fachbegriffe.

Accountable Manager (Verantwortlicher Leiter des Unternehmens): verantwortlich für die Zertifizierung durch ENAC oder die für die Zertifizierung zuständige ausländische Flugbehörde. Ist Ansprechpartner der Behörde für alle Aspekte, die über technische oder operative Problematiken hinausgehen, mehrere Unternehmensbereiche betreffen oder die Aufwendung finanzieller Ressourcen erfordern.

Luftfahrzeug: Hubschrauber für den Luftrettungseinsatz; im Folgenden werden die Begriffe „Hubschrauber“ und „Luftfahrzeug“ gleichbedeutend benutzt.

AGL - Above Ground Level: über Grund.

Schwer zugängliches Terrain: als schwer zugänglich wird ein Terrain definiert, in dem:

- eine erzwungene Landung aufgrund der mangelnden Eignung der überflogenen Oberfläche und der unmittelbaren Umgebung nicht sicher durchgeführt werden kann, oder;
- den Besatzungsmitgliedern des Luftfahrzeugs kein adäquater Schutz gegen die Elemente verschafft werden kann, oder;
- die SAR-Kapazität nicht mit ausreichender Vorbereitungszeit garantiert werden kann, oder;
- ein inakzeptables Risiko besteht, Personen oder Eigentum am Boden zu gefährden.

Zugängliches Terrain: Als zugänglich wird ein Terrain klassifiziert, auf dem:

- eine erzwungene Landung aufgrund der Eignung der überflogenen Oberfläche und der unmittelbaren Umgebung sicher durchgeführt werden kann, oder;
- den Besatzungsmitgliedern des Luftfahrzeugs adäquater Schutz gegen die Elemente verschafft werden kann, oder;
- die SAR-Kapazität mit ausreichender Vorbereitungszeit garantiert werden kann, oder;
- für die Gefährdung von Personen oder Eigentum am Boden ein akzeptables Risiko besteht.

Umgebung mit orographisch zu denen in der Autonomen Provinz Bozen analogen Charakteristiken: Einsatzgebiete in Berggegenden mit Erhebungen über 3000 Meter Höhe ü.d.M..

APU : Auxiliary Power Unit - Hilfsgenerator. Gerät, dessen wichtigste Funktion darin besteht, die notwendige Energie für das Starten der Haupttriebwerke eines Luftfahrzeugs zu liefern.

SSB: Südtiroler Sanitätsbetrieb.

Zeitlich befristeter Firmenzusammenschluss: Unternehmen, die sich zusammenschließen, um den Dienst anzubieten (ZbF). Im Text wird auch die Bezeichnung Bietergemeinschaft verwendet (BG).

ATL - Aircraft Technical Log: Synonym für TLB (Technisches Logbuch).

Luftfahrtbehörde: Behörde, welcher aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder Regelung die Zertifizierung und die Überwachung der technischen und operativen Tätigkeiten der Unternehmen / Firmen obliegt, die den Lufttransport von Personen und/oder Arbeiten in der Luft ausführen. In Italien ist dies die Zivile Luftfahrtbehörde (ENAC).

Flugplatz: für Start und Landung von Luftfahrzeugen geeignete Fläche, die nicht zur öffentlichen Luftfahrtnutzung gehört.

HEMS-Stützpunkt: Stützpunkt, an dem der Hubschrauber und das Transport-, das Einsatz- sowie das Hilfspersonal am Boden die Einsatzanforderungen erwarten. Besteht aus einem Landeplatz und den operativ-logistischen Hilfsstrukturen (im Text auch als Operationsbasis oder Stützpunkt bezeichnet).

Lufttüchtigkeitsbescheinigung: Dokument, das den Wartungs- und Konfigurationszustand des Luftfahrzeugs in Übereinstimmung mit EASA, Teil M nachweist; in der Folge als LTB bezeichnet.

CAMO Post Holder (CAMOPH): Continuing Airworthiness Management Organization Post Holder – Technischer Leiter des Luftverkehrsbetreibers, der Inhaber des AOC ist.

Landesnotrufzentrale (LNZ): Einsatzzentrale, die den Hubschraubereinsatz verfügt, den Einsatztypus festlegt und den Einsatz koordiniert. Im Text auch als LNZ oder Landeseinsatzzentrale oder Einsatzzentrale bezeichnet.

AOC: Luftverkehrsbetreiberzeugnis

CS: Certifying Staff

Ausführungsdirektor: sorgt für die Koordinierung, Leitung und technische Kontrolle der Durchführung des vom Auftraggeber unterzeichneten Vertrages; gewährleistet die ordentliche Durchführung des Vertrages durch den Auftragnehmer, wobei er überprüft, dass die vertraglichen Tätigkeiten und Leistungen in Übereinstimmung mit den vertraglichen Dokumenten erfolgen.

Teilnehmendes Unternehmen: Unternehmen/Firma, das/die am Wettbewerb für die Übertragung des Dienstes teilnimmt, welcher Gegenstand des vorliegenden Vertrages ist (im Folgenden auch als TU bezeichnet).

Zuschlagsempfänger: Unternehmen/Firma/ZbF/BG, das/die sich die Vergabe für die Lieferung des Luftrettungsdienstes sichert. Im Text werden auch die Bezeichnungen „Zuschlagsempfangendes Unternehmen“, „Firma“ oder „Unternehmen“ mit dem Kürzel ZE verwendet.

Dauer des Flugeinsatzes: Summe der Flugzeiten, die zur vollständigen Durchführung eines Flugeinsatzes notwendig sind.

Sanitätshubschrauber: Helikopter, der für den Krankentransport ausgerüstet ist.

Hubschrauber: Luftfahrzeug mit beweglicher Tragfläche; im Folgenden werden gleichbedeutend die Begriffe „Hubschrauber“ und „Luftfahrzeug“ benutzt.

Flugrettung: Medizinischer Rettungsdienst mit Hubschraubern (HEMS), einschließlich Such- und Rettungsdienst (HSR – SAR Bergflugrettung).

Hubschrauberlandeplatz: Start- und Landeplatz, der ausschließlich für Hubschrauber bestimmt, aber kein Heliport ist;

ELT - Emergency Locator Transmitter: Notpeilsender.

ENAC: Italienische Zivile Luftfahrtbehörde

ENAV: Italienische Fluglotsenbehörde.

Auftraggebende Behörde: siehe Auftraggeber.

Einsatzbesatzung: alle Komponenten eines Rettungseinsatzes, bestehend aus dem Personal des Zuschlagempängers (Pilot/en und Hubschrauber-Bordtechniker, HEMS-Besatzungsmitglied) dem medizinischen Personal (Notarzt, Rettungssanitäter und/oder Krankenpfleger), und dem technischen BRD-AVS oder CNSAS-Personal für SAR-Einsätze (Rettungsflugtechniker, Hundestaffel und Höhlen/Unterwasser-Techniker).

Flight Recorder: Flugaufzeichnungsgerät.

- FDR Flight Data Recorder (Flugdatenschreiber)
- CVR Flight Data Recorder (Stimmenrecorder)
- UMS Usage Monitoring System (Gebrauchsüberwachungssystem)

Flight Operation Post Holder – FOPH: Einsatzleiter des Luftverkehrsbetreibers, der Inhaber des AOC ist.

Ausfall: fehlende Betriebsbereitschaft eines Luftfahrzeuges aufgrund von Mängeln am Fahrzeug selbst (Beschädigungen, Wartung etc.), oder wegen besonderer mangelhafter Bedingungen am Stützpunkt oder im Zusammenhang mit dem Personal oder wegen meteorologischer Bedingungen, die die Betriebsbereitschaft verhindern.

Über alles – ÜA: Maximale Abmessungen des Hubschraubers, wenn beide Rotoren in Betrieb sind.

Ruhetage: Aufeinanderfolgende Tage, an denen der Pilot von jedem Dienstinsatz für den Betreiber befreit ist. Ein Ruhetag schließt zwei Nächte im lokalen Bereich ein.

Einsatztage – Dienstage: Aufeinanderfolgende Tage, während derer das Luftfahrzeugpersonal entsprechend der Anforderungen des Luftverkehrsbetreibers im Einsatz ist.

GPS - Global Positioning System: globales Satellitenortungssystem.

Ground Operation Post Holder: Leiter der Bodenoperationen für die Luftfahrzeuge, die mit Lufttransporttätigkeiten befasst sind.

HAA - Helicopter Air Ambulance: Ambulanzhubschrauberdienst. Beförderung von Patienten und/oder Material, wobei die Dringlichkeit nicht maßgeblich ist.

HCM - Hems Crew Member: HEMS- Besatzungsmitglied.

HELI – Flugrettung Südtirol / Elisoccorso Alto Adige: Einrichtung, die den Wettbewerb für die in Rede stehende Vergabe ausschreibt und den Vertrag betreut. Im Text auch als Auftraggeber (Kürzel AG) bezeichnet

HEMS - Helicopter Emergency Medical Service: Medizinischer Hubschrauber-Notereinsatz. Kennzeichnendes Element des HEMS-Einsatzes ist der medizinische Notfall im Sinne einer Situation, in der Schnelligkeit und Flexibilität des Hubschraubereinsatzes einen entscheidenden Faktor für die Bewältigung des Notfalls darstellen.

HHO - Helicopter Hoist Operations: Hubschrauber-Windeneinsätze.

HJ: Tageszeit zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang.

HN: Tageszeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang.

HTL – Helicopter Technical Log: Synonym für ATL (TLB) beim Hubschrauber.

IFR - Instrument Flight Rules: Regeln für den Instrumentenflug.

IMC - Instrumental Meteorological Conditions: Instrumentenflug-Wetterbedingungen.

Wartung: Gesamtheit der regelmäßigen und gelegentlich durchgeführten Tätigkeiten, die nicht zu den Kontrollen vor dem Abflug gehören und zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der Helikopter dienen. Umfasst sowohl die ordentliche als auch die außerordentliche Wartung (Behebung unvorhergesehener Mängel, Anpassung an die Vorschriften etc.). Der Begriff schließt auch die Tätigkeit zur Instandhaltung desjenigen Teils des HEMS-Stützpunktes ein, der dem ZE übertragen wurde.

HEMS-Besatzungsmitglied: für einen HEMS-Einsatzflug zugewiesenes Besatzungsmitglied, das vom Betreiber in Übereinstimmung mit vom ENAC genehmigten Programmen beruflich qualifiziert und ausgebildet worden ist, und dessen Hauptaufgabe in der Unterstützung des Piloten während des Einsatzes besteht. Auch als HCM (HEMS Crew Member) bezeichnet.

Rettungseinsatz: Rettungstätigkeit, die von der Hubschrauberbesatzung ausgeführt wird und vom Zeitpunkt der von der LNZ erklärten Annahme des Einsatzes bis zur Beendigung des Bedarfsfalls dauert. Kann primären oder sekundären Charakter haben.

Für den Tageseinsatz zugelassener Tagesrettungseinsatz (HJ±30): Flugeinsatz, der nach lokalen Luffahrtbedingungen zu einer Tageszeit zwischen 30 Minuten vor Sonnenaufgang und 30 Minuten nach Sonnenuntergang stattfindet.

MTOM - Maximum Take-Off Mass: Maximale Abflugmasse des Luffahrzeugs.

O.E.I : One Engine Inoperative. Flugbedingung mit einem nicht funktionstüchtigen Triebwerk.

Luftverkehrsbetreiber: Unternehmen, das Lufttransport- und Flugarbeiten durchführt und im Besitz der vom ENAC oder einer zuständigen ausländischen Luffahrtbehörde bescheinigten technisch-operativen Voraussetzungen zur Gewährleistung des Betriebs seiner Luffahrzeuge in Übereinstimmung mit den Voraussetzungen aus den anzuwendenden Bestimmungen ist. Im Text auch als "Betreiber" bezeichnet.

Rettungswinden-Bediener: ebenfalls HHO-Besatzungsmitglied oder Bordtechniker. Personal der Einsatzbesatzung, das für die Bedienung der Rettungswinde ausgebildet ist.

Flugvorbereitende Tätigkeiten: Gesamtheit der vom Personal zur Vorbereitung des Hubschraubereinsatzes durchgeführten Tätigkeiten (Kontrolle des Fluggeräts, Sanitätsausrüstung, Ausfüllen des HTL und des Beladungs- und Schwerpunktblattes, Einsatzplanung, Briefing etc.)

Flugnachbereitende Tätigkeiten: Gesamtheit der vom Personal nach Durchführung eines Einsatzes durchgeführten Tätigkeiten (Kontrolle des Fluggeräts, Auftanken, Ausfüllen des HTL, Einsatzbericht, Sanitätsausrüstung etc.)

Windeneinsatz: Gesamtheit der unter Einsatz der Rettungswinde durchgeführten Tätigkeiten für die HEMS-Einsätze, die durch ENAC-Bestimmungen reguliert sind.

Sanitätspersonal: Notärzte, Rettungssanitäter und Pfleger, die vom Auftraggeber bereitgestellt werden und die Besatzungskomponente für den Sanitätseinsatz darstellen.

Ruhezeit: Zeitraum, in dem das Luffahrzeugpersonal von jeder dienstlichen Verpflichtung befreit ist.

Rettungspersonal: Rettungssanitäter, die gesetzlich anerkannten Einrichtungen oder Organisationen für Bergrettungseinsätze angehören.

Technisches Personal: Personal, das Wartungsarbeiten durchführt. Auch zur Bezeichnung der Bergretter des BRD – AVS (Bergrettungsdienst im Alpenverein Südtirol) und des CNSAS (Corpo Nazionale Soccorso Alpino e Speleologico) gebräuchlich oder für andere anerkannte Berufsprofile mit entsprechender Eignung. Stellt die Techniker-Komponente der Einsatzbesatzung dar.

Hubschrauberkommandant: Pilot, der über eine Berufslizenz und die entsprechenden Befähigungen verfügt und mit dieser Berufsbezeichnung in das Berufsverzeichnis eingetragen ist. Dem Kommandanten wird vom Luftverkehrsunternehmer das Kommando über den Hubschrauber übertragen und er ist für die Dauer des Flugs verantwortlich für die Steuerung und die Sicherheit des Luftfahrzeugs. Im folgenden werden gleichbedeutend die Begriffe „Kommandant“, „Pilot“ und „P.I.C.“ (Pilot In Command) verwendet.

Post Holder: verantwortliche Person im Organisationsbereich des Lufttransportunternehmers.

Quality Manager: Verantwortlicher für das Qualitätssystem des Unternehmens.

TLB: Technisches Logbuch, auch als HTL bezeichnet

Kontaktperson des HEMS-Stützpunktes: vom ZE ernannte Person mit Vermittlerfunktion zum HELI-Koordinator.

Verantwortlicher des Medizinischen Dienstes: Sanitätsdirektor von HELI

BG: Bietergemeinschaft. Siehe auch Zeitlich begrenzter Firmenzusammenschluss.

Safety Management System (SMS): formalisiertes und systematisiertes Managementsystem, das auf der Förderung einer positiven Sicherheitskultur beruht. Das SMS bewertet mithilfe eines proaktiven „Hazard-Identification“-Systems die Risiken und lindert die möglichen Auswirkungen von Gefahren, mit der Zielsetzung, die Zuverlässigkeitslevels in der zivilen Luftfahrt zu verbessern.

Safety Manager: Person, welcher die Aufgabe des Sicherheitsmanagements im Hinblick auf die Einhaltung der Prinzipien des *Safety Management System* obliegt.

Search and Rescue: Kürzel SAR – Such- und Rettungsflug zum Zweck der Soforthilfe für Personen, die von einer unmittelbaren und schweren Gefahr in schwer zugänglicher Umgebung bedroht sind. Die SAR-Tätigkeiten sind durch D.D 41/6821/M3 E Teil II geregelt.

Flugrettungsdienst: Gesamtheit von Tätigkeiten, Personal, Mitteln, Ausrüstungen, Ausstattungen und anderen zur inhaltlichen Erfüllung der vorliegenden Verdingungsordnung nützlichen Ressourcen; im folgenden auch synthetisch als „Dienst“ bezeichnet“.

HEMS-Stelle: Ort, der nach vorheriger Erkundung des Gebiets im Verlauf des HEMS-Einsatzes vom Kommandanten als geeignet für Start und Landung eingestuft wird. Dient zum schnellstmöglichen Transfer einer medizinischen Equipe und/oder von Sanitätsmaterial zum Notfallort oder zur Bergung eines Verunglückten.

Auftraggeber: Kürzel AG. siehe HELI – Flugrettung Südtirol / Elisoccorso Alto Adige: Einrichtung, die den Wettbewerb für die in Rede stehende Vergabe ausschreibt und den Vertrag betreut. Im Text auch als Auftraggebende Behörde oder Auftraggeber bezeichnet

Dienstzeit: jeglicher Zeitraum, der ab dem Erscheinen des Piloten in Ausübung von dessen Tätigkeiten oder Funktionen an der dem Betreiber zur Verfügung stehenden Hubschrauberstation vergeht. In der Dienstzeit ist die Zeit für die Durchführung aller notwendigen Tätigkeiten zur Flugvorbereitung und ebenso die für die Flugnachbereitung eingeschlossen. Außerdem ist die notwendige Zeit für das Auf- und Abschließen des Stützpunktes inbegriffen, sofern diese Tätigkeiten vom fliegenden Personal durchgeführt werden.

Flugzeit: Zeit, die als Mitglied der Luftfahrzeugbesatzung bei der Steuerung des Fluggeräts verbracht wird. Zur Berechnung herangezogen wird die Zeit zwischen dem Starten und dem Abschalten des Rotors oder der Rotoren.

UCV: Lawinenhundestaffel

FR - Instrument Flight Rules: Regeln für den Sichtflug.

VMC - Instrumental Meteorological Conditions: Sichtflug-Wetterbedingungen.

GESETZLICHE UND VERTRAGLICHE REGELUNGEN

Art. 1

Gegenstand und Dauer des Unternehmerwerkvertrags

Die vorliegende Verdingungsordnung regelt die Übertragung und Durchführung des Flugrettungsdienstes einschließlich der entsprechenden Luftverkehrsdienste im Bereich der Autonomen Provinz Bozen, welcher entsprechend der Modalitäten, mit dem Personal und den Mitteln auszuführen ist, die in den folgenden Artikeln und den Anlagen analytisch beschrieben werden. Funktionell ist der Dienst an die Mittel des Medizinischen Notdienstes und des Rettungsdienstes gekoppelt, die bereits auf dem Landesgebiet aktiv sind und wird von der LNZ nach geltenden Einsatzprotokollen koordiniert, entsprechend Beschluss der Landesregierung Nr. 11 vom 8. April 2003 und den anderen gesetzlichen Vorschriften.

Gegenstand des vorliegenden Werkvertrages ist:

1. die Übertragung und Durchführung des Flugrettungsdienstes, einschließlich der Bereitstellung und Erhaltung der Betriebsbereitschaft von zwei ausgerüsteten Hubschraubern, den entsprechenden Luftverkehrsdiensten sowie den entsprechenden Hilfsdiensten und -strukturen, wie zum Beispiel (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) Treibstoff, die nach den im vorliegenden Verdingungsverzeichnis vorgesehenen Modalitäten und Mitteln zu erbringen sind;
2. die Durchführung der Flugrettung mit dafür geeignetem und kompetentem Personal mit entsprechender Flugerfahrung (Piloten und HCM/Windenbediener), das vom Zuschlagsempfänger gestellt wird, und zwar gemeinsam mit dem Sanitätspersonal, das von der ASAA oder dem Landesrettungsverein Weißes Kreuz Onlus gestellt wird, sowie technischem Rettungspersonal, das CNSAS oder BRD-AVS angehört, für Einsätze im Gebirge oder schwer zugänglichem und unwegsamem Gelände oder anderem Rettungspersonal von Einrichtungen und Organisationen, die über die gesetzliche Anerkennung zur Teilnahme an Rettungseinsätzen verfügen;
3. der Betrieb der Treibstofflager und Tankanlage der beiden HEMS-Stützpunkte des Landes:
 - der Stützpunkt Bozen beim Krankenhaus Bozen, L. Böhler-Straße 1 | Bozen;
 - der Stützpunkt Brixen beim Krankenhaus Brixen, Dante-Straße 53, 39042 Brixen.

Die vom ZE zu erbringende Leistung gilt als in jeder Hinsicht einheitlich und unteilbar.

Der Dienst muss mit Hubschraubern garantiert werden, die das ganze Jahr über jeden Tag an den von der Landesverwaltung zur Verfügung gestellten HEMS-Stützpunkten einsatzbereit sind.

Die Treibstofflager und die Tankanlage werden dem ZE inklusive Konformitätserklärungen zu den geltenden Normen übergeben. Die Konformität mit den geltenden Bestimmungen wird zudem bestätigt für die HEMS-Stützpunkte, die dazugehörigen Hubschrauberlandeplätze, das Netz der Hubschrauberlandeplätze der Autonomen Provinz Bozen und die Brandschutzhilfe der Hubschrauberlandeplätze, wo diese vorgeschrieben ist.

Der AG behält sich die Möglichkeit vor, einen oder beide Stützpunkte während der Gültigkeit des Vertrags an einen anderen für den Dienst geeigneten Sitz zu verlegen. Auch in diesem Fall wird der ZE für die Erbringung des Dienstes sorgen, einschließlich des Betriebs der Treibstofflager und der Tankanlagen des/neuen HEMS-Stützpunkte(s): Die eventuell zu Lasten des Unternehmens entstehenden Kosten müssen angemessen dokumentiert und zuvor von den Parteien verhandelt und angenommen werden.

Mit Ausnahme für die explizit auf die Tätigkeiten des einzelnen Stützpunktes bezogenen Regelungen, sind die Bestimmungen der vorliegenden Verdingungsordnung gleichermaßen sowohl auf den Stützpunkt Bozen als auch auf den Stützpunkt Brixen und, im Falle der Verlegung, auf die neuen HEMS-Stützpunkte anzuwenden.

Der Unternehmerwerkvertrag hat eine Dauer von 6 Jahren, mit Ablauf ab **7. Mai 2012**.

Innerhalb von zwei Jahren nach Aufnahme des Dienstes muss der ZE die verwendeten Hubschrauber mit anderen der neuesten Generation ersetzen die werksneu und vom selben Typ oder derselben Variante wie die für den ersten Vertragszeitraum angebotenen Hubschrauber bzw. eine Weiterentwicklung dieser Variante sein müssen, und zwar entsprechend den detaillierten Ausführungen der nachfolgenden Artikel dieser Verdingung. Angebote, die eine Indienststellung der neuen Hubschrauber vor Ablauf des Bienniums vorsehen, werden Gegenstand einer qualitativen Beurteilung sein.

Zum Zeitpunkt des natürlichen Ablaufs des Unternehmerwerkvertrags kann die auftraggebende Behörde den Vertrag von Jahr zu Jahr verlängern, und zwar bis zu einem Maximum von 3 Jahren und nach vorheriger Prüfung der – auch wirtschaftlichen – Zweckdienlichkeit.

Die eventuelle Aufforderung zur Verlängerung wird dem ZE mindestens 6 (sechs) Monate vor Vertragsablauf per Einschreiben mit Rückschein übermittelt

Bei Ablauf der Verlängerung ist das zuschlagsempfangende Unternehmen verpflichtet, den Dienst zu den vereinbarten Bedingungen fortzusetzen, um somit die Festlegung des Verfahrens für die Durchführung eines neuen Wettbewerbs zu ermöglichen, aber in jedem Fall nur für einen Zeitraum, der sechs Monate ab Auslaufen des Verlängerungsvertrages nicht überschreiten darf.

Zum Zeitpunkt des natürlichen Ablaufs des Werkvertrags hat die auftraggebende Behörde die Möglichkeit, den Vertrag jahresweise, bis zu einem Maximum von drei Jahren, zu verlängern.

Die eventuelle Aufforderung zur Verlängerung wird dem ZE mindestens 6 (sechs) Monate vor Ablauf des Vertrages per Einschreiben mit Rückschein übermittelt.

Bei Ablauf der Verlängerung ist der Zuschlagsempfänger verpflichtet, den Dienst zu den vereinbarten Konditionen, jedoch bis zu höchstens sechs Monaten ab Ablaufdatum des verlängerten Vertrages, fortzusetzen, um auf diese Weise die Festlegung der Verfahren zur Durchführung eines neuen Wettbewerbs zu ermöglichen.

Der Dienst muss gleichzeitig an beiden HEMS-Stützpunkten aufgenommen werden.

Die Anlagen der vorliegenden Verdingungsordnung sind vollinhaltlicher und wesentlicher Bestandteil derselben.

Art. 2

Vergabesumme

Vergabesumme

Der Betrag der Ausschreibungssumme auf Vergabebasis, bezogen auf die ersten 6 Jahre, wird festgelegt auf 32.000.000,00 € zzgl. MwSt, davon:

22.800.000,00 € für das Bereitstellungsentgelt aus Punkt 1, Art. 16;
9.200.000,00 € für die Flugtätigkeit aus Punkt 2 Art. 16;

Dieser Betrag schließt die im vorliegenden Vertrag vorgesehenen Aufwendungen und die Sicherheitskosten für Störungsrisiken ein, letztere nicht auf Vergabebasis, sowie 1.100 Stunden jährlich (6.600 in 6 Jahren), die für die beiden Stützpunkte insgesamt angenommen werden.

Während der Laufzeit des Vertrags hat der AG das Recht, im Falle der ausdrücklich bestimmten Annahmen, die in Art. 57, Absatz 5 Buchstabe a) des Ges. vertr. Dekrets Nr. 163/06 festgeschrieben sind, dem ZE Zusatzdienste im Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Dienst bis zu einer Höhe von 50% des Vertragswertes zu übertragen, und zwar per Verhandlungsverfahren und ohne vorherige Angebotsausschreibung.

In den Fällen und mit den Modalitäten aus Art. 311 des DPR 207/2010 kann die auftraggebende Behörde vom Ausführenden eine Erhöhung oder Minderung der Leistungen verlangen, und zwar bis zu einem Fünftel der vertraglich vorgesehenen Gesamtsumme. Der Unternehmer muss die derart erhöhte oder verringerte Ausführung nach vorheriger Unterzeichnung einer Unterordnungserklärung zu denselben Vereinbarungen, Preisen und Konditionen wie im ursprünglichen Vertrag übernehmen, und zwar ohne jeglichen Anspruch auf Entschädigung außer demjenigen auf Vergütung der neu zu erbringenden Leistungen. Falls die Änderungen die oben genannte Höchstgrenze überschreiten, sorgt der Auftraggeber für den Abschluss eines Zusatzvertrages zum Hauptvertrag, nachdem er zuvor das Einverständnis des Unternehmers eingeholt hat.

Die Zusammensetzung des Betrages für die im Rahmen des Dienstes zu erbringenden Leistungen wird in der Wettbewerbsordnung sowie unter Art. 16 der vorliegenden Verdingungsordnung detailliert beschrieben.

Zuschlagsmodalitäten

Der Zuschlag für den in Rede stehenden Werkvertrag erfolgt auf Grundlage von Art. 83 des Ges. vertr. Dekrets. Nr. 163/06, zugunsten des insgesamt vorteilhaftesten Angebotes; dieses ergibt sich aus der Summation der Punktezahlen, welche folgenden Elementen zugewiesen werden:

der QUALITÄT DES DIENSTES	- maximale Punktezahl	75
dem PREIS	- maximale Punktezahl	25
GESAMTSUMME	100	Punkte

Art. 3

Natur des Vertrags und anzuwendendes Recht

Der vorliegende Unternehmerwerkvertrag ist ein Dienstvertrag.

Vertragsrechtlich und insofern sie nicht im Widerspruch mit den Klauseln der vorliegenden Verdingungsordnung stehen, sind auch die Gesetze und Regelungen des Staatsrechnungswesens anwendbar.

Außer den im vorliegenden Leistungsverzeichnis aufgeführten Bestimmungen müssen auch die Bestimmungen aus der „Landesverordnung zur Organisation des Notfall-Dienstes mit Hubschraubern“ beachtet werden, die mit D.L.H. Nr. 11 vom 8. April 2003 erlassen wurde, sowie die Ausrüstungsstandards, die mit Beschluss Nr. 3757 vom 24. Juli 1995 angenommen worden sind.

Die Organisation und die Durchführung des Dienstes müssen die einschlägigen Bestimmungen der zuständigen Organisationen befolgen, unter denen ohne Anspruch auf Vollständigkeit und unbeschadet zukünftiger zukünftiger Regelungen zu nennen sind:

- die ENAC-Verordnung über die „Regelung des Einsatzes, Limitierung von Flug- und Dienstzeiten sowie Ruheanforderungen für die Luftfahrzeugbesatzung von Hubschraubern, die für den Lufttransport von Passagieren, Verbindungsflüge mit Ölplattformen, den medizinischen Notdienst oder Such- und Rettungstätigkeiten im Gebirge bestimmt sind“ zweite Fassung vom 16. September 2009;
- das Dekret des Direktors (D.D.) 41/6821/M3E der Ex-Generaldirektion für die Zivile Luftfahrt vom 8.11.1994 und nachfolgende Änderungen;
- die ENAC-Verordnung „Operative Bestimmungen für den medizinischen Notdienst mit Hubschraubern“ vierte Fassung vom 15. Dezember 2009;
- das ENAC-Rundschreiben OPV 18 A del 9/10/2008;
- das Ministerialdekret vom 01.02.2006 des Transportministeriums;
- die Verordnung „Luftverkehrsbetreiberzeugnis für Lufttransportunternehmen“ **Ed. 8 vom 31. Oktober 2011**;
- die JAR OPS 3 (nach letzter vom ENAC angenommener Änderung) entsprechend der Anordnungen der Behörde und anschließender von der EU verfügter Regelungen;

Sofern nicht ausdrücklich zitiert, aber mit dem in Rede stehenden Dienst in Zusammenhang stehend, wird verwiesen auf:

- die operativen, Wartungs- und Sicherheitsbestimmungen und Anordnungen von ENAC sowie die anwendbaren Anforderungen von JAR/EASA;
- auf die in Italien geltenden gesetzlichen Regelungen und Durchführungsbestimmungen unterschiedlichen Ranges, sofern sie nicht im vorliegenden Dokument zitiert sind.

Der ZE muss sich auf eigene Initiative und Kosten für die technischen und operativen Aspekte den Bestimmungen anpassen, welche die HEMS-, SAR- und HAA-Tätigkeiten regeln.

Außerdem muss er sich auf eigene Initiative und Kosten jeder zukünftigen Bestimmung anpassen, die eventuell von den zuständigen Organen erlassen wird und auf den Dienst anwendbar ist, der Gegenstand der vorliegenden Verdingungsordnung ist, vorbehaltlich der Bestimmungen des ZGB im Hinblick auf Auflösung wegen übermäßiger Härte.

Eventuelle gesetzliche Änderungen können in jedem Fall keine Reduzierung der im vorliegenden Verdingungsverzeichnis definierten Mindestparameter oder dessen bewirken, was als Nachgebot durch Offert des ZE empfangen wurde.

Die im vorliegenden Verdingungsverzeichnis angeführten Bestimmungen müssen auch von nicht-italienischen Betreibern beachtet werden.

Insbesondere müssen diese:

- ausdrücklich erklären, dass sie die ENAC-Verordnung „Operative Bestimmungen für den medizinischen Notdienst mit Hubschraubern“ und das ENAC-Rundschreiben „HEMS-Einsätze“ in geltender Fassung kennen und annehmen und sich diesen Bestimmungen anpassen;
- sich insbesondere der Bestimmung aus Art. 15 der oben genannten Verordnung im Hinblick auf HEMS-Dienste anpassen, die von nicht-italienischen Betreibern erbracht werden, wobei sie zusätzlich zur erforderlichen Dokumentation für die Teilnahme an der vorliegenden Vergabe auch die in diesem Art. 15 aufgeführten Nachweise vorlegen müssen;

- die Dokumentation vorlegen, aus der resultiert, dass zwischen der staatlichen Behörde des Herkunftslandes und ENAC, dort wo dies verlangt wird, die „Delegierung der Aufsicht“ für die Einsätze besteht ;
- die Genehmigung seitens der Luftfahrtbehörde des Herkunftsstaates für Aus- und Einstieg der Mitglieder der Einsatzbesatzung beim Schwebeflug und die Genehmigung zur Benutzung der Winde für das Aus- und Einladen von Verunglückten;

Das nicht italienische Personal, das für den Dienst eingesetzt wird, muss über sehr gute mündliche und schriftliche Kenntnisse der italienischen Sprache verfügen.

Der Pilot und die HEMS-Besatzungsmitglieder/HHO-Techniker müssen in der Lage sein, während der Funkkontakte, die mit den anderen Besatzungsmitgliedern und dem Personal der 118-Notrufzentralen stattfinden, perfekt zu verstehen und verstanden zu werden.

Der Pilot, die HEMS-Besatzungsmitglieder und die diensthabenden Wartungstechniker an den Stützpunkten müssen die Bestimmungen von ENAC und der anderen Behörden, die für die in diesem Vertrag vorgesehenen Tätigkeiten zuständig sind, lesen und vollständig verstehen können.

Art. 4

Dokumente, die Vertragsbestandteil sind

Vollinhaltlicher Bestandteil des Unternehmerwerkvertrags sind:

1.1 Die vorliegende Verdingungsordnung

- i. erster Teil - gesetzliche und vertragliche Regelung
- ii. zweiter Teil - technische Beschreibung des Flugrettungsdienstes und dazu gehörige Anlagen

1.2 Wettbewerbsbestimmungen

1.3 Wirtschaftliches Angebot

1.4 Technisches Angebot mit der gesamten vom zuschlagsempfangenden Unternehmen für das Verfahren mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot vorgelegene Dokumentation

1.5 DUVRI (Einheitsdokument zur Bewertung von Störungsrisiken)

Für die Auslegung des Vertrags gilt das Prinzip, dass spezifische und detaillierte gegenüber den allgemeinen Bestimmungen überwiegen.

Die Vertragsspesen gehen zu Lasten des zuschlagsempfangenden Unternehmens, und zwar einschließlich der Gebühren und Steuern für die eventuelle Registrierung des Vertrages.

Art. 5

Weitervergabe und Inanspruchnahme

Der ZE ist verpflichtet, seine vertraglich festgelegten Dienste und Leistungen selbständig zu erbringen. Der Vertrag kann zur Vermeidung der Vertragsauflösung nicht abgetreten werden, mit Ausnahme für die

Bestimmungen aus Artikel 116 des Ges. Vertr. Dekrets Nr. 163/06. Zulässig ist die Weitervergabe an externe Spezialfirmen innerhalb der Begrenzungen aus Art. 118 des Ges. vertr. Dekrets Nr.163/2006 und anschließenden Änderungen und Ergänzungen. Zu diesem Zweck muss der ZE bei der Vorlage des Genehmigungsgesuchs und der entsprechenden Verwaltungsunterlagen seine Absicht verdeutlichen, indem er die Teile des Dienstes angibt, die er weitervergeben will. Die Flugtätigkeit kann nicht Gegenstand der Weitervergabe sein.

Im Fall einer Übertretung der Verbote hat der Auftraggeber das Recht, den Vertrag durch Verschulden des ZE unverzüglich aufzulösen, wobei er dem ZE jegliche ihm entstandene Schäden und Kosten in Rechnung stellen wird.

Falls der Auftraggeber während der Ausführung des Dienstes nach freiem Ermessen den Eindruck gewinnen sollte, dass der Subunternehmer nicht kompetent oder nicht erwünscht sei, muss der ZE bei Erhalt der entsprechenden schriftlichen Mitteilung sofortige Maßnahmen zur Auflösung des Weitergabevertrages einleiten und für die Entfernung des Subunternehmers aus dem Dienst sorgen. Die Auflösung der Weitervergabe berechtigt den ZE zu keinerlei Ersatzansprüchen für erlittene Schäden oder Verluste oder zur Verlängerung der für den Abschluss der Lieferungen festgelegten Frist.

Der ZE muss für die weitervergebenen Arbeiten die gleichen Stückpreise anwenden, die aus dem Zuschlag resultieren, mit einem Nachlass von nicht mehr als 20% (zwanzig Prozent); außerdem kann die Durchführung der weitervergebenen Leistungen nicht Gegenstand einer weiteren Untervergabe sein kann. Die Weitervergabe an Subunternehmer unterliegt den Bestimmungen des bereits zitierten Art. 118 des Ges.vertr. Dekrets. Nr. 163/2006 verwiesen.

Der ZE ist in jedem Fall sowohl zivilrechtlich als auch verwaltungsrechtlich für alle Leistungen haftbar, die von Subunternehmern ausgeführt werden.

Der ZE muss innerhalb von zwanzig Tagen ab dem Datum jeder Zahlung an die Subunternehmer Kopien der quittierten Rechnungen über die von ihm durchgeführten Zahlungen mit Angabe der durchgeführten Garantieeinbehalte übermitteln. Falls der ZE die quittierten Rechnungen des Subunternehmers nicht innerhalb der vorgenannten Frist übermittelt, setzt der Auftraggeber die folgende Zahlung zugunsten des ZE aus, und zwar im Sinne von Art. 118, Absatz 3 des Ges. vertr. Dekrets Nr.163/2006.

Anbetrachts der besonderen Natur des Vertrags, der Gegenstand des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses über den Einsatz von Hubschraubern und hochqualifiziertem Personal zum Zwecke von Sanitätsseinsätzen für die Bevölkerung in Notfällen ist, sowie des hohen wirtschaftlichen Wertes des Dienstes können die am Wettbewerb teilnehmenden Unternehmen, einzeln oder als Zusammenschluss, die Anforderung des Besitzes der Voraussetzungen erfüllen, indem sie die entsprechenden Requisiten eines anderen Rechtssubjekts in Anspruch nehmen; dies im Sinne von Art. 49 des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 und mit den Begrenzungen aus Art. 4 Punkt 7 der Wettbewerbsbestimmungen

Das Bewerberunternehmen, das die spezifischen Fähigkeiten eines anderen Unternehmens in Anspruch nehmen will, weil es die im Ausschreibungstext verlangten Voraussetzungen selbst nicht besitzt, muss folgende Anlagen beibringen:

- eine Eigenerklärung, die im Sinne von Art. 48 des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 überprüfbar ist und die eigenen Fähigkeiten sowie die des Nebenunternehmens bescheinigt, die in Anspruch genommen werden sollen, um die Voraussetzungen vollständig zu erfüllen;
- eine Eigenerklärung darüber, dass das Bewerberunternehmen die allgemeinen Voraussetzungen gemäß Art. 38 des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 besitzt;
- eine unterzeichnete Erklärung des Nebenunternehmens, das den Besitz der allgemeinen Voraussetzungen gemäß Art. 38 des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 sowie den Besitz der technischen Voraussetzungen und der Ressourcen, die Gegenstand der Inanspruchnahme sind, bescheinigt;

- eine vom Nebenunternehmen unterzeichnete Erklärung, mit der sich das Nebenunternehmen gegenüber dem Bewerber und gegenüber dem Auftraggeber verpflichtet, für die gesamte Dauer des Werkvertrags die notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, die dem Teilnehmer fehlen;
- eine unterzeichnete Erklärung des Nebenunternehmens, die bescheinigt, dass das Nebenunternehmen nicht selbst oder als Mitglied eines Konsortiums gemäß Art. 34 des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 am Wettbewerb teilnimmt, sowie dass keine Beherrschungssituation gemäß Art. 34, Absatz 2, desselben Dekrets mit einem anderen am Wettbewerb teilnehmenden Unternehmen besteht;
- im Original oder beglaubigter Kopie den Vertrag, aufgrund dessen das Nebenunternehmen sich gegenüber dem Bewerberunternehmen verpflichtet, für die gesamte Vertragsdauer besondere operative Fähigkeiten und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Im Falle der Inanspruchnahme eines anderen Unternehmens aus derselben Gruppe kann das Bewerberunternehmen für den vorgenannten Vertrag eine Ersatzerklärung vorlegen; in dieser muss die bestehende rechtliche und wirtschaftliche Verbindung in der Gruppe erklärt werden, aus welcher sich dieselben Pflichten ergeben, die in Art. 49, Absatz 5, des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 verwiesen.

Für nicht der Wahrheit entsprechende Erklärungen gegenüber den Unterzeichnern wird der Auftraggeber, unbeschadet der Erklärung gemäß Art 38, Buchstabe h) des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 das Bewerberunternehmen vom Wettbewerb ausschließen und die Bürgschaft in Anspruch nehmen. Außerdem überträgt der AG die Unterlagen an die Behörde für die unter Art. 6, Absatz 11 desselben Dekrets vorgesehenen Sanktionen.

Die von der Antimafiagesetzgebung vorgesehenen Verpflichtungen des Bewerberunternehmens werden auch auf das eventuelle Nebenunternehmen angewandt.

Art. 6

Verwaltung des Dienstes

Der ZE ist verpflichtet, organisatorische Kapazitäten, Arbeitskräfte, Ausrüstungen, Materialien und logistische Hilfseinrichtungen zu liefern, und zwar unter umfassender Berücksichtigung der für diesen Sektor anerkannten Standards, der internationalen Bestimmungen und der nationalen und lokalen Gesetze und Durchführungsbestimmungen in aktuellen und zukünftigen Fassungen.

Tätigkeiten

Der ZE muss Personal mit geeigneter Verwaltungskompetenz stellen, um eine zufriedenstellende Durchführung des Dienstes zu gewährleisten, und zwar durch die Erbringung folgender Tätigkeiten:

Arbeitskontrolle. Der ZE muss jedes notwendige Kontrollverfahren in Gang setzen, um den Abschluss der Tätigkeiten, die er durchzuführen hat, innerhalb der vorgesehenen Zeiten und auf die angewiesene Art und Weise zu gewährleisten; außerdem muss er die Arbeit und den Einsatz von Ressourcen vorausplanen und einteilen, die notwendig sind, um die Kontinuität des Dienstes zu erhalten.

Bereitstellung der Formulare für die Arbeitskontrolle. Jede Tätigkeit, die im Rahmen des Vertrags durchgeführt wird, muss mit geeigneten, eigens dafür vorbereiteten Formularen dokumentiert werden, die dem AG im Moment des Vertragsabschlusses zur Genehmigung vorzulegen sind.

Verpflichtung zur Meldung an den Auftraggeber von Ereignissen oder Situationen, die die korrekte Erbringung des Dienstes beschränken oder verhindern könnten. Der ZE ist zur Meldung von Ereignissen oder Situationen an den Auftraggeber verpflichtet, die die korrekte Erbringung des Dienstes beschränken oder verhindern könnten. Im Falle der unterlassenen Meldung wird die Vertragsstrafe aus Art. 18 angewandt, und zwar ab dem Datum, zu dem die Situation entstanden ist, welche die korrekte Vertragsausführung beschränkt oder verhindert.

Einrichtung einer Bibliothek für technisch-operative Belange. Der ZE muss bei jedem HEMS-Stützpunkt eine Bibliothek einrichten und auf aktualisiertem Stand erhalten. Diese muss die technisch-operative Dokumentation und die Instrumente zur Unterstützung der Vertragstätigkeiten enthalten. Die Dokumentation muss unter anderem Navigationskarten, Betriebshandbücher für den eingesetzten und den Ersatzhelikopter sowie operative Vorschriften und Formblätter, Flugplanungsunterlagen und die Sammlung der Dokumentationen zur Hubschrauberlandefläche am Stützpunkt mit technischen und monographischen Beschreibungen der festen und mobilen Anlagen enthalten, die dem Unternehmen anvertraut sind; außerdem die technische Dokumentensammlung für den eingesetzten Hubschrauber und die amtliche Dokumentation zum Nachweis der Wartung, Vorschriften zur Flugnavigation und S.B., komplette Sammlung von Gesetzen und technischen Bestimmungen sowie der Vorschriften zur Flugnavigation und zu den Diensten, die Gegenstand des Vertrages sind, Sicherheitspläne für den jeweiligen Stützpunkt mit Risikobewertung hinsichtlich der lokal festgestellten Gefahrenbedingungen, Dokumentation der Qualitätskontrolle, Listen über das gesamte Personal, das vom ZE organisierter anfänglicher und ständiger Ausbildung unterliegt, aktualisierte Eintragung der Flugzeiten und Dienstzeiten für jeden Piloten, Tabellen über die Ephemeriden mit Kenntlichmachung der Luftfahrt-Verlagsquelle etc.. Für die fehlende oder unvollständige Einrichtung wird die Vertragsstrafe aus Art. 18

Eintragungen und Berichte. Der Zuschlagsempfänger muss Eintragungen aufbewahren, die den Betrieb sowie die Durchführung der Dienste und der Instandhaltungstätigkeiten betreffen, damit er Berichte zu diesen Themen erstellen kann, die den Vorgaben aus dem vorliegenden Verdingungsverzeichnis entsprechen.

Das Unternehmen muss insbesondere Strukturen, Ausrüstungen und Gegenstände mit Sorgfalt behandeln, die vom Auftraggeber überlassen worden sind. Eventuelle Schäden, die auf das Verhalten des Zuschlagsempfängers zurückzuführen sind, müssen auf Kosten und im Auftrag des ZE behoben werden.

Kontaktperson des AG und Kontaktperson des Stützpunktes

Der AG liefert dem ZE den Namen einer von ihm benannten Kontaktperson als Schnittstelle für die in Rede stehende Tätigkeit im Falle von Problemen, die auf der lokalen Ebene keine adäquate Lösung finden oder die jedenfalls der Gesamtorganisation des Systems und des Dienstes zuzurechnen sind.

Mindestens 30 Tage vor Beginn der Durchführung des Vertrages muss der Zuschlagsempfänger den Namen und die Kontaktadressen des Stützpunktverantwortlichen für jeden der beiden HEMS-Stützpunkte mitteilen, wobei dieser unter den diensthabenden Hubschrauberkommandanten am Stützpunkt ermittelt wird. Es ist wünschenswert, dass der Stützpunktverantwortliche außer über eine geeignete technisch-operative und logistische Ausbildung auch über gute Grundkenntnisse der medizinischen Ausrüstungen verfügt. Die Stützpunktverantwortlichen müssen sich bereit erklären, auf einfache und auch mündliche Anforderung des AG hin für wenigstens 5 Std. pro Monat operative Protokolle auszuarbeiten und Probleme des Dienstablaufs anzugehen, die Standardisierung der operativen Vorgänge zu gewährleisten etc..

In jedem Fall muss der Direktor von HELI den Einsatzeiter (FOPH) und/oder den Technischen Leiter (CAMOPH) des zuschlagsempfangenden Unternehmens unverzüglich erreichen können.

Art. 7

Verpflichtungen des ZE bei der Durchführung des Dienstes

Der ZE ist verpflichtet, den Dienst innerhalb der maximalen Frist aus Art. 23 des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses aufzunehmen, wobei er die Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft des Hubschraubers und der technisch-logistischen Hilfseinrichtungen garantieren muss, die notwendig sind, um das Eingreifen auch im Falle von Massennotständen und an Orten zu ermöglichen, die nicht mit dem zugewiesenen HEMS-Stützpunkt übereinstimmen.

Der Zuschlagsempfänger muss zu dem vom Auftraggeber festgelegten Datum zur Vertragsunterzeichnung erscheinen.

Arbeitsorganisation

Der ZE

- ist verpflichtet, **mindestens** 30 (dreißig) Tage vor Dienstaufnahme Kopien der Versicherungspolizzen aus dem nachfolgenden Art. 12 und die Dokumentation für die eventuellen werksneuen Hubschrauber für den ersten Vertragszeitraum sowie die Zertifizierungen und/oder Befähigungen des Personals (Bsp. Gebietsqualifikation) in Kopie vorzulegen, die zum Datum der Einreichung des technischen Angebotes noch nicht erlangt werden konnten;
- ist verpflichtet, **mindestens** 15 Tage nach Inbetriebstellung der für den zweiten Vertragszeitraum angebotenen Hubschrauber die Dokumentation für diese Luftfahrzeuge und die Hubschrauber-Zertifizierungen und/oder -befähigungen des Personals vorzulegen, die zum Zeitpunkt der Einreichung des technischen Angebotes noch nicht erlangt worden waren;
- ist verpflichtet, alle Tätigkeiten auszuführen, die für den einwandfreien Betrieb des ihm anvertrauten Teils des Stützpunktes notwendig sind, für den er vollständig verantwortlich ist und dessen perfekte Betriebsbereitschaft er für jede Gelegenheit gewährleisten muss;
- muss mit geeigneter Organisation und durch den Einsatz von Luftfahrzeugen, Ausrüstungen und Materialien von bester Qualität die am ehesten geeignete, schnellste und wirksamste Durchführung des ihm anvertrauten Dienstes gewährleisten;
- muss dafür sorgen, dass alle übernommenen Verpflichtungen erfüllt werden und den ordentlichen Betrieb in jeder Situation versichern;
- muss den Dienst, der Gegenstand des vorliegenden Vertrags ist, mit numerisch und qualitativ geeignetem Personal, das zumindest über die im Angebot aufgeführten beruflichen Eignungen verfügt, und mit den Modalitäten durchführen, die im zweiten Teil des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses vorgesehen sind.

Der ZE muss außerdem jede Anstrengung unternehmen, um den Dienst unter Beachtung der geltenden Bestimmungen für wesentliche öffentliche Dienste zu garantieren und im Falle der Arbeitsenthaltung des angestellten Personals oder jenes der Subunternehmer, welchen Leistungen gemäß Artikel 5 weitervergeben wurden, von der Teilzeit- oder der Vollzeitarbeit alle Maßnahmen einleiten, die dazu geeignet sind, die Kontinuität und die regelmäßige Durchführung des übernommenen Dienstes zu gewährleisten; dabei hat er sich den Vereinbarungen der Garantiekommision im Hinblick auf Arbeitsniederlegungen und den eventuellen Verfügungen des Auftraggebers anzupassen hat.

Wenn, mangels der Interventionen betreffend zwangsweise Arbeitsverpflichtung des Regierungskommissars, in Abweichung der Vereinbarungen der Garantiekommision und / oder der diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen, bei einem oder bei beiden Stützpunkten die Arbeitsniederlegung effektiv (und nicht virtuell) war und der ZE nicht im Stande war, die Operativität des Dienstes zu gewährleisten, wird der Auftraggeber die Vertragsstrafe gemäß Art. 18 anwenden.

Art. 8

Arbeitsrechtliche Bestimmungen und Sozialfürsorge in den Kollektivverträgen.

In seiner Eigenschaft als Arbeitgeber muss der ZE auf eigene Initiative und Kosten für die Einhaltung des Nationalen Kollektivvertrages der Berufsgruppe sorgen, seinem Personal die Entlohnungen und Entschädigungen zahlen, die darin vorgesehen sind und die gesetzlich vorgesehenen Sozialversicherungen abschließen. Der NAKV muss, vorbehaltlich etwaiger Vorzugsbedingungen, auch auf die Angestellten nicht-italienischer Unternehmen für den normativen Teil und den wirtschaftlichen Teil vollständig angewandt werden. Falls der ZE auch Betreiber der Wartung ist, muss er außerdem die Einhaltung der Verträge und gesetzlichen Verpflichtungen für das eigene Personal gewährleisten, das nicht ausschließlich mit Transportaufgaben befasst ist.

Im Falle der Lieferung des Wartungsdienstes durch eine Drittfirma ist der ZE verpflichtet, für die Einhaltung der vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen des Personals durch diesen Lieferanten zu garantieren.

Der Zuschlagsempfänger verpflichtet sich, aufgrund der Tatsache, dass er am Wettbewerb teilgenommen hat, auf einfache Anforderung des Auftraggebers hin innerhalb von zehn Tagen die Dokumentation beizubringen, welche die Beachtung aller oben aufgeführten Verpflichtungen nachweist.

Beim Auftraggeber verbleibt auf jeden Fall das Recht, diesbezüglich geeignete Überprüfungen beim zuständigen Landesarbeitsinspektorat zu beantragen.

Sollte sich herausstellen, dass das Unternehmen irgendeine der Verpflichtungen nicht erfüllt hat, die im ersten Absatz des vorliegenden Artikels aufgeführt sind, erkennt der ZE dem Auftraggeber das Recht zu, einen Sicherungsabzug von deren Guthaben einzubehalten, und zwar bis zu einem Maximum des doppelten Monatssatzes aus Art. 16, und solange, bis das Arbeitsinspektorat nicht die Abstellung des Verstoßes erklärt hat. Für die einbehaltenen Summen kann das Unternehmen keinerlei Zinsen oder Schadenersatz verlangen oder einen anderen Anspruch erheben.

Zu Lasten des ZE geht außerdem jegliche Verpflichtung, die sich aus den geltenden Bestimmungen zur Arbeitssicherheit, Arbeitshygiene und Arbeitsmedizin ergeben. Es gilt als vereinbart, dass der Auftraggeber an den Beziehungen, die zwischen dem ZE und dessen Mitarbeitern entstehen, vollständig unbeteiligt bleibt.

Art. 9

Haftungsbestimmungen

Der Auftraggeber und die Landesverwaltung sind von jeder Haftung für Schäden, Unfälle oder Sonstiges befreit, die aus irgendeinem Grund in Verbindung mit dem Dienst entstehen können, welcher Gegenstand der vorliegenden Verdingungsordnung ist; dabei besteht Übereinkommen, dass jegliche eventuelle Verpflichtung bereits mit den Vertragssummen beglichen und in diesen enthalten sowie durch den Abschluss spezieller Versicherungspolice abgedeckt ist, welche der Zuschlagsempfänger entsprechend Art. 12 der vorliegenden Verdingungsordnung abschließen muss. .

Art. 10

Durchführungsgarantie

Erforderlich ist die Stellung einer Durchführungsgarantie im Sinne von Art. 113 des Ges. Dekr. Nr. 163/06 im Höhe von 10 Prozent der Vertragssumme. Im Falles des Zuschlags mit einem Preisnachlass von mehr als 10 Prozent wird die Bürgschaftsgarantie um die Prozentpunkte, die den genannten Preisabschlag überschreiten, erhöht; beträgt der Preisabschlag mehr als 20 Prozent, beträgt der Aufschlag 2 Prozentpunkte für jeden Abschlagpunkt über 20 Prozent. Zur Anwendung kommt Artikel 75, Absatz 7 des Gesetzesdekrets Nr. 163/06 anzuwenden. Im Falle eines vorübergehenden Zusammenschlusses von Bewerbern wird die Durchführungsgarantie mit unwiderrufbarem Mandat vom beauftragten oder vom federführenden Unternehmen im Namen und Auftrag aller Vollmachtgeber geleistet.

Die fehlende Stellung der Durchführungsgarantie bedingt den Einzug der vorläufigen Kautions und den Widerruf des Zuschlags.

Die Durchführungsgarantie muss die Klausel der Bezahlung auf einfache Anfrage und die Klausel des Verzehrs der vorgängigen Inanspruchnahme des Hauptschuldners gemäß Art. 1944 ZGB enthalten.

Die Durchführungsgarantie wird zur Gewährleistung der Erfüllung aller vertraglichen Verpflichtungen, der Schadensersatzleistungen für die eventuelle Nichterfüllung der Verpflichtungen, der Bezahlung der Kosten für von Amts wegen durchzuführende Leistungen, der eventuellen Mehrkosten zur Vervollständigung der Leistungen im Falle der Vertragsauflösung zum Schaden des ZE sowie zur Garantie der Erstattung der Beträge geleistet, die im Vergleich zu den Ergebnissen der Schlussabrechnung zu viel an den ZE gezahlt wurden, und zwar unter Vorbehalt der Erstattbarkeit weiterer Schäden.

Im Falle von vollständiger oder teilweiser Inanspruchnahme muss die Garantie zur Vermeidung der Vertragsauflösung innerhalb von 10 Tagen wieder hergestellt werden

Art. 11

Vertragsabtretung und Abtretung der Forderungen

Die Abtretung des Vertrags unter jeglichem Rechtstitel ist zur Vermeidung der Unwirksamkeit verboten, vorbehaltlich der Bestimmungen aus Art 166 des Ges. Dekr. 163/2006 verwiesen.

Im Falle der Verletzung der Bestimmung aus dem vorgehenden Absatz behält sich der AG das Recht vor, den Vertrag von Gesetzes wegen aufzulösen (Art. 1456 ZGB) und die Durchführungsgarantie einzuziehen, und zwar vorbehaltlich des Rechts auf Schadenersatzklage für jeden erlittenen Folgeschaden (Art. 1382 ZGB).

Für die Abtretung der Forderungen aus dem vorliegenden Vertrag wird auf die Bestimmungen aus Art. 117 des Ges. Dekr. 163/2006 verwiesen.

Art. 12

Versicherungen

Der ZE muss die Hubschrauber und sein angestelltes Personal unter Beachtung der geltenden Gesetzgebung und der Kollektivverträge der Berufsgruppe versichern.

Der Zuschlagsempfänger ist außerdem angehalten, das Sanitätspersonal des Rettungseinsatzes und die Flugrettungstechniker, den Patienten und den eventuellen Begleiter mit einem Selbstbehalt von maximal 3% nach der INAIL-Tabelle zu versichern, und zwar für einen Höchstbetrag pro Kopf von nicht weniger als 1.500.000,00 € (eine Million fünfhunderttausend) für den Todesfall und mit 200,00 € (zweihundert) pro Kopf als Tagegeld für jeden Tag der vorübergehenden Invalidität, mit einem Selbstbehalt von maximal 3 Tagen und bis zu einer Höchstzeit von 365 Tagen. Die Versicherung dient zur Deckung jedes Schadensereignisses, das sich während

den unter Art. 28 aufgeführten Tätigkeiten und während jeder anderen damit direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeit einstellt, auch wenn diese nicht in die Verantwortlichkeiten des Zuschlagsempfängers fällt, und zwar während der gesamten Anwesenheitsdauer am Luftrettungs-Stützpunkt, während der Wartezeiten für die Einsätze sowie während der im Rahmen der Notfalldienste und der Ausbildung oder während jeder anderen zum Dienst gehörigen am Boden und in der Luft durchgeführten Tätigkeit. Es müssen unter anderem die Risiken durch plötzliches Unwohlsein, Insektenstiche, Tätigkeiten mit der Winde und mit dem fixen Seil/dem Schwerpunktlashaken, durch Be- und Entladevorgänge im Schwebeflug und durch Wartungs- und Treibstoffversorgungstätigkeiten vorgesehen sein, auch für den Fall schwerwiegenden Verschuldens des beim ZE angestellten Personals.

Diese Versicherungspolizen müssen ausdrücklich kumulierbar sein, und zwar mit bereits vom Auftraggeber, von Angestellten des AG oder dritten beförderten Passagieren abgeschlossenen Versicherungen.

Außer den oben erwähnten Versicherungspolizen muss der ZE Polizen in Übereinstimmung mit Verordnung (EG)785/04 abgeschlossen haben, die den Auftraggeber von jedem Risiko schadlos halten, das sich aus der Ausführung des vorliegenden Vertrages und aus beliebigem Grund an Gebäuden, Materialien, Ausrüstungen, Anlagen und verschiedenen Werken ergeben kann und mit denen die Haftpflichtansprüche von Dritten sichergestellt werden, die durch eigenes Personal oder dessen Anordnungen an Sachen oder Personen verursacht werden oder jedenfalls in direkter oder indirekter Abhängigkeit von der Durchführung des Dienstes stehen, und zwar mit kombinierter einheitlicher Höchstgrenze je Luftfahrzeug oder Schadensereignis von mindestens 25.000.000,00 € (fünfundzwanzig Millionen); Untergrenze 1.500.000 € (eine Million fünfhunderttausend) pro Schadensereignis und Versicherungsjahr für Risiken durch kriegerische oder gleichgestellte Ereignisse nur für die Haftpflichtversicherung; Untergrenze von 1.500.000,00 Euro (eine Million fünfhunderttausend) für die Haftpflicht des Transportunternehmers für jeden Passagierplatz.

Die Polizza muss folgende Deckungen aufweisen:

- Haftpflichtversicherung für von Dritten erlittene Schäden auf der Landefläche;
- Haftpflichtversicherung für die Schäden, die Dritten durch die Luftfahrzeuge in abgestelltem Zustand entstehen können;
- Haftpflichtversicherung für die Schäden, die Dritten in Folge von Zusammenstößen während des Flugs entstehen können;
- Haftpflichtversicherung des Transportunternehmers gegenüber beförderten Drittpersonen;

Die Versicherungsdeckungen für die Haftpflicht müssen vorsehen, dass auch der AG, das angestellte und nicht angestellte Personal der Organisationen/Einrichtungen, die HELI bilden und in deren Auftrag am Betrieb beteiligt sind sowie die beförderten Patienten und sonstige eventuelle Passagiere versichert sind.

Die beförderten Patienten und weitere Passagiere in Überzahl gegenüber der in Anlage "1" vorgesehenen Anzahl bis zur Höchstgrenze der Ladefähigkeit, die im Pilotenhandbuch festgelegt ist, müssen in jedem Fall, nach den gesetzlichen Bestimmungen, auf Kosten und Betreiben des Unternehmens, gegen das Todesrisiko und die Voll- sowie die dauerhafte Teilinvalidität versichert sein.

Die Gebietsausdehnung der Polizen muss einschließen: Italien, San Marino, Vatikanstaat, Österreich, Deutschland, Schweiz

Alle Versicherungspolizen müssen zur Vermeidung der Vertragsauflösung mit Angabe des Gültigkeitsbeginns vom Zuschlagsempfänger in Kopie an den Auftraggeber ausgehändigt werden, und zwar mindestens 30 Tage vor Beginn des Dienstes. Der Zuschlagsempfänger ist verpflichtet, Kopien von allen Verlängerungen, Anhängen und jedenfalls jeder vertraglichen Änderung zu liefern, welche die hier bezeichneten Versicherungspolizen betreffen; diese Änderungen dürfen nie eine Verschlechterung gegenüber den in der vorliegenden Verdingungsordnung festgelegten Konditionen bei sonstiger Vertragsauflösung darstellen.

Art. 13

Brandschutzhilfe

Der AG stellt sicher, dass die Brandschutzhilfe in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen für Landeshubschrauberplätze geleistet wird, für die der Dienst vorgeschrieben ist.

Art. 14

Merkmale, in deren Besitz der ZE sein muss

Der ZE muss den Voraussetzungen entsprechen, die von den geltenden Bestimmungen bezüglich dieses Dienstes festgelegt sind und er muss über alle Voraussetzungen verfügen, die für die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungsverfahren gesetzlich vorgesehen sind.

Art. 15

Fortdauer der Merkmale des ZE

Der Zuschlagsempfänger ist verpflichtet, während der Wirksamkeit des Vertrages dem Auftraggeber innerhalb von 2 Tagen jede eventuelle Veränderung mitzuteilen, die sich auf seinen Rechtssitz sowie die anderen grundlegende Merkmale des Unternehmens bezieht.

Im Falle des Rückrufs oder der Aufhebung der ministeriellen Genehmigungen und/oder des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC und/oder AWOC) sowie der Unmöglichkeit, aus welchem Grund auch immer, die Tätigkeit entsprechend der Regeln der vorliegenden Verdingungsordnung fortzusetzen, muss der Zuschlagsempfänger den Dienst unverzüglich einstellen und den Auftraggeber umgehend benachrichtigen; der Auftraggeber hat dann das Recht, die Übertragung des Dienstes und die Durchführung der Tätigkeit für den Zeitraum der Aufhebung der ministeriellen Genehmigungen oder der Unmöglichkeit, die Tätigkeit fortzuführen, an andere Unternehmen der Branche zu verfügen und dem Zuschlagsempfänger die eventuellen Mehrkosten zu belasten.

Das Unternehmen ist verpflichtet, dem Auftraggeber gleichzeitig mit deren Auftreten jede von den zuständigen Luftfahrtbehörden / -einrichtungen verfügte Maßnahme oder jeden Verwaltungsakt ohne abschließende Wirkung in Kopie zu übermitteln, sofern diese sich auf die im Dienst befindlichen Luftfahrzeuge, das Dienstpersonal, für die Tätigkeit aus der vorliegenden Verdingungsordnung, relevante Hinweise zur Flugsicherheit, die Hubschrauberlandeflächen / HEMS-Stützpunkte von Bozen und Brixen oder das Unternehmen selbst beziehen.

Der Auftraggeber kann die am ehesten geeigneten Überprüfungen direkt oder durch Dritte bei den HEMS-Stützpunkten und/oder dem Sitz des ZE vornehmen lassen, um die Fortdauer der in der Verdingungsordnung vorgesehenen Voraussetzungen und die Beachtung der Pflichten durch den Zuschlagsempfänger sicherzustellen.

Der ZE ist daher verpflichtet, die Überprüfungen und Ortsbesichtigungen zu akzeptieren und außerdem mit dem Direktor von HELI oder dessen Vertreter bestmöglich zu kooperieren, indem er diesen Personen unmittelbaren

Zugang an den Stützpunkten sowie die Einsicht und/oder Bereitstellung in Abschrift jeder Urkunde oder jedes Dokuments ermöglicht, wenn dieses verlangt wird.

Jede Erhebung des Direktors von HELI oder seines Bevollmächtigten wird erstinstanzlich dem Stützpunktverantwortlichen mitgeteilt.

Art. 16

Wirtschaftliche Bedingungen der Lieferung, Angebot

Kostenkomponenten des Dienstes

Die Kosten dieses Dienstes sind durch folgende Komponenten bestimmt:

- 1) Pauschalpreis für die Bereithaltung eines Hubschraubers in flugbereitem Zustand (ausgeschlossen sind daher die Kosten für eventuelle Ausfälle wegen Wartung und Reparatur), einschließlich Luftfahrzeugbesatzung, HEMS Crew Member / Windentechniker / Wartungstechniker bei jedem der beiden Flugrettungs-Stützpunkte des Landes Diese Kosten schließen jede andere Aufwendung mit ein, die das Unternehmen für die Einhaltung der Obliegenheiten aus der vorliegenden Verdingungsordnung aufbringen muss.
- 2) effektive Kosten der Flugtätigkeit bezogen auf 6600 Stunden, die entsprechend Annahme insgesamt von beiden Stützpunkten im Verlauf der sechsjährigen Vertragsdauer aufgewendet werden müssen.

Art. 17

Rechnungsstellung, Zahlungen, Neufestlegung der Bereitstellungsentgelte.

Rechnungsstellung

Die Rechnungsstellung erfolgt mit zwei Modalitäten.

Der ZE stellt monatlich Rechnungen mit befreiender Wirkung aus, die einschließen:

- die Höhe des Festbetrags für das Bereitstellungsentgelt im Hinblick auf Art. 16, Punkt 1 (Gesamthöhe des Fixbetrags, der in der Wettbewerbsphase für die sechs Jahre/72 Mon. angeboten wurde);
- die für die effektive Flugtätigkeit im Monat vor dem der Rechnungsstellung an den beiden Stützpunkten geschuldete Summe.

im Falle von ZbF stellen die einzelnen Unternehmen des Firmenzusammenschlusses getrennte Rechnungen aus, die sich jeweils auf die entsprechenden Teilbereiche der erklärten Leistung beziehen. Die Rechnungen der auftraggebenden Unternehmen müssen immer vom federführenden Unternehmen zur Annahme unterzeichnet werden (im Falle von Streitigkeiten zwischen den Unternehmen des Firmenzusammenschlusses im Hinblick auf die Forderungen bestimmt der Durchführungsdirektor die Höhe der für die einzelnen Unternehmen des Zusammenschlusses angefallenen Forderungen).

Die dem ZE zustehende Vergütung wird direkt an diesen ausbezahlt und zwar mittels Banküberweisung auf ein eigens eingerichtetes Konto - entsprechend Bestimmung aus Art. 3 des Gesetzes Nr. 136 vom 13. August 2010 ("Sonderplan Antimafia") – das der ZE dem AG zur Vermeidung der Auflösung des Vergabevertrages aus Art. 1456 ZGB mitteilen muss.

Jeder Rechnung muss die Dokumentation beiliegen, mit der die Tätigkeit im Bezugszeitraum nachgewiesen wird. Im Einzelnen muss aufgeführt werden:

- für jeden einzelnen Einsatz die Erkennungsdaten des Einsatzes und die Mitteilung an die Einsatzzentrale;
- für jeden Einsatz die Gesamtdauer des Fluges und der einzelnen Flugabschnitte;
- Abflug-/Landeplätze für jeden einzelnen Flugabschnitt;
- für jeden Einsatz die Namen der Besatzungsmitglieder;
- für jeden Einsatz die Namen des Sanitätspersonals an Bord des Fluges;
- für jeden Einsatz Name des CNSAS-/oder BRD-AVS- oder eines anderen Technikers an Bord des Fluges;
- für jeden Einsatz Bezeichnungen und Typologien der durchgeführten Tätigkeiten (Schwebeflug, Winde mit Einzelabstieg etc.);
- Grund und effektive Dauer der technisch, wetter- oder organisatorisch bedingten Ausfälle.

Die Dokumentation zum Nachweis der Tätigkeit im Referenzzeitraum muss vom medizinisch Verantwortlichen der LNZ oder dessen Bevollmächtigten gegengezeichnet werden. Der AG wird die Rechnungen oder andere Abrechnungsunterlagen nicht zur Bezahlung freigeben, solange der ZE nicht für die Bezahlung der Beträge eventueller vom AG im Rahmen der vorliegenden Verdingungsordnung für Vertragsverletzungen aufgewendeter Mehrkosten gesorgt hat.

Die Kosten für Quittungsgebühren gehen zu Lasten des Unternehmens.

Die Rechnungen müssen auf HELI ausgestellt und an HELI L. L. Böhler-Straße 3 39100 BOZEN. .

Die Flugzeit wird zur Bestimmung der Vergütung ab dem Startzeitpunkt des ersten Triebwerkes bis zum Abschalten des letzten Triebwerks berechnet.

Zahlungen

Die Zahlungen erfolgen nach 60 (sechzig) Tage ab Erhalt der Rechnung.

Als am 15 (fünfzehnten) des Monats erhalten verstehen sich alle Rechnungen, die bei HELI zwischen dem 1. und dem 15. Tag im Protokollbuch verbucht werden, als am 30. (dreißigsten) des Monats erhalten gelten alle Rechnungen, die zwischen dem 16. und dem letzten Tag des Monats verbucht werden.

Die eventuellen Verzugszinsen für verspätete Zahlungen können ab dem 31. Tag nach Ablauf der Zahlungsfrist entrichtet werden, und zwar nur nach formaler schriftlicher Aufforderung des Zulieferers per Einschreiben mit Rückschein (Art. 1219 ZGB).

Die Aufforderung zur Bezahlung eventueller Verzugszinsen wird nur dann als rechtsbeständig für die Zwecke der Zahlung betrachtet, wenn sie sich auf eine rechtlich bereits existierende Verpflichtung bezieht und daher nur, wenn sie zu einem Datum versandt wird, zu dem die oben genannte Frist bereits abgelaufen ist. Zu diesem Zwecke ist der Poststempel auf der Empfangsbestätigung maßgeblich und daher werden vor dem Datum des Fristablaufs versandte Zahlungsaufforderungen nicht als geeigneter Rechtstitel für die Bezahlung der Verzugszinsen betrachtet.

Der AG kann, ohne dass dies die Anwendung der eventuellen Vertragsstrafen beeinflusst, die Zahlungen an den Lieferanten aussetzen, dem bei der Durchführung der Lieferung Versäumnisse vorgehalten wurden, und zwar bis zur vollständigen Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen (Art. 1460 ZGB). Diese Aussetzung kann auch im Falle von Verwaltungsbeschwerden vorgenommen werden.

Der AG bezahlt die Vergütung, die er dem Zuschlagsempfänger schuldet, nach Vorlage der Bescheinigung über die ordnungsgemäße Entrichtung der DURC-Beiträge durch den ZE.

Im Falle der Weitervergabe verpflichtet sich der ZE im Sinne von Art. 118, Absatz 3 des Ges.Dekrets. 163/06 innerhalb von zwanzig Tagen ab dem Datum jeder an ihn erfolgten Zahlung Kopien der quittierten Rechnungen über die von ihm an den Subunternehmer durchgeführten Zahlungen mit Angabe der durchgeführten Garantieeinbehalte zu übermitteln.

Aussetzung der Zahlungen

Der AG kann, um die pünktliche Beachtung der Vertragsklauseln zu gewährleisten, die Zahlungen an den ZE , dem Vertragsverletzungen vorgehalten wurden, aussetzen, und zwar solange bis der ZE die vertraglichen Verpflichtungen erfüllt hat.

Die Aussetzung der Zahlungen kann ab dem Zeitpunkt der entsprechenden Mitteilung höchstens drei Monate dauern. Von dieser Regelung ausgenommen sind die im folgenden beschriebenen Umstände.

Im Falle verspäteter Zahlungen der Entlohnungen, der Sozialbeiträge oder Versicherungsprämien, auch bezüglich der für den Werkvertrag eingesetzten Angestellten des Subunternehmers, ordnet der Durchführungsdirektor den Unternehmer schriftlich an, die Zahlung innerhalb von 15 (fünfzehn) Tagen vorzunehmen.

Wenn der Unternehmer die oben genannte Frist nicht einhält, kann der AG die ausstehenden Zahlungen für Löhne, Fürsorgebeiträge und Versicherungsprämien, auch wenn diese die im Rahmen des Werkvertrags angestellten Mitarbeiter des Subunternehmers betreffen, von Amts wegen durchführen, und zwar mit den dem Unternehmer geschuldeten Beträgen und unbeschadet der bereits zugunsten anderer Gläubiger genehmigter Pfändungen.

Falls der AG über keine Kenntnis des genauen Betrags und der entsprechenden erforderlichen Daten hinsichtlich der eventuellen Verpflichtungen des Unternehmers oder des Subunternehmers verfügen sollte, wird ein Einbehalt von bis zu 20% auf die Zahlungen vorgenommen, und zwar bis die betreffende Behörde/Einrichtung die Wiederherstellung der ordnungsmäßigen Beitragsposition mitgeteilt hat. Gegen die teilweise Aussetzung der Zahlung kann der Unternehmer keinerlei Widerrede erheben.

Überprüfung der Bereitstellungsentgelte

Es wird diesbezüglich auf die einschlägigen gesetzlichen Regelungen (Art. 115 des Ges.Dekr. 163/06) verwiesen.

Art. 18

Vertragsstrafen

Die Vertragsstrafe kann insgesamt 10 Prozent der Vertragssumme nicht übersteigen.

Im Falle des Überschreitens jeglicher Vertragsfrist kann dem Lieferanten, vorbehaltlich des Rechts des AG zur Vertragsauflösung, unter Anwendung der Vertragsstrafe und Erteilung der für notwendig erachteten Vorschriften eine Frist für die Übergabe der Leistungen gesetzt werden.

Davon unbeschadet bleibt außerdem das Recht des AG zur Vertragsauflösung während dessen Durchführung bei Auftreten von Umständen, die nach freiem Ermessen des Durchführungsdirektors die ordentliche und pünktliche Ausführung der Leistung in Frage stellen können.

In den vorigen Fällen verfasst der Durchführungsdirektor die Bestreitung der Abrechnungen an den ZE und setzt diesem eine Frist von nicht weniger als 15 Tagen für die Vorlage seiner Gegendarstellung. Nach Erhalt und negativer Bewertung der vorgenannten Gegendarstellung beziehungsweise nach Ablauf der Frist, ohne dass der ZE geantwortet hätte, verfügt der AG auf Vorschlag des Durchführungsdirektors die Auflösung des Vertrags.

Unbeschadet der Bestimmungen in Hinblick auf die Vertragsauflösung bleiben weitere Schadenersatzansprüche vorbehalten; zusätzlich zu den in anderen Teilen des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses genannten sind die Vertragsstrafen anwendbar, die im folgenden aufgeführt sind und deren Anwendung nach eigenem Ermessen und ohne Formalitäten sich der AG vorbehält.

Sofern diese kompatibel sind, werden die Bestimmungen aus Artikel 298 des DPR Nr. 207/10 angewandt.

A) Für verspäteten Dienstantritt

Außer den spezifischen Bestimmungen in den einzelnen Artikeln wird für jeden Tag der Verspätung bei der Dienstaufnahme gegenüber dem festgelegten Datum bis zu einem Maximum von 30 (dreißig) Tagen eine Vertragsstrafe in Höhe von 5000,00 (fünftausend) Euro zu Lasten des ZE angewandt, und zwar für jeden Stützpunkt, an dem die Verspätung auftritt.

Nach Überschreiten dieser Höchstgrenze nimmt der Auftraggeber die Kautions in Anspruch und kann den Vertrag auflösen, vorbehaltlich weiterer Schadenersatzansprüche.

Die Vertragsstrafe wird im selben Umfang und mit denselben Modalitäten auch für den Fall der verspäteten Dienstaufnahme der Hubschrauber angewandt, die für den zweiten Zeitraum der Vertragsausführung angeboten werden.

B) Für technisch oder organisatorisch mangelhaften Dienst

In Fällen TECHNISCH ODER ORGANISATORISCH BEDINGTER AUSFÄLLE aus beliebigem Grund wird ab dem Zeitpunkt der Erklärung über die Außerdienststellung der monatliche Anteil

(Monatssatz/30T./12 Std. X Anzahl der Stunden des Dienstausfalls)

für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstausfalls nicht anerkannt.

Wenn der Einsatzhubschrauber wegen technischen Ausfalls nicht einsatzbereit ist, muss das Unternehmen die Fortführung des Dienstes zu denselben Konditionen gewährleisten, indem es innerhalb von 12 (zwölf) aufeinander folgenden Stunden ab der Meldung der fehlenden Betriebsbereitschaft den Ersatzhubschrauber zur Verfügung stellt.

Nach Ablauf der ersten 12 (12) aufeinanderfolgenden Folgestunden wird außer der Nichtausbezahlung des fixen Entgeltanteils eine Vertragsstrafe in Höhe des monatlichen Anteils

(Monatssatz/30T./12 Std. X Anzahl der Stunden des Dienstausfalls)

für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstausfalls verhängt.

Dieselbe Vertragsstrafe kann ab der ersten Stunde der Erklärung über die technische Außerdienstsetzung erfolgen, wenn die Nichtverfügbarkeit des Hubschraubers auf die Durchführung von ordentlichen oder jedenfalls aufschiebenden Wartungsarbeiten während der Dienstzeit zurückzuführen ist.

Für jeden der beiden Stützpunkte ist eine monatliche Höchstgrenze des Maschinenausfalls von 2 nicht kumulierbaren Stunden für technisch bedingten Ausfall durch Beschädigungen (nicht für planbare Wartungsarbeiten) ohne Vertragsstrafe zulässig, während der jedoch der Monatsanteil nicht anerkannt wird (Monatssatz/30T./12 Std. X Anzahl der Stunden des Dienstausfalls). Nach Überschreiten dieser Höchstgrenze kommen die Vertragsstrafen aus dem vorliegenden Absatz zur Anwendung.

Für operativen Dienstausfall, der dem ZE anzulasten ist, wird ab der Mitteilung der monatliche Anteil des Entgelts nicht anerkannt

(Monatssatz/30T./12 Std. X Anzahl der Stunden des Dienstausfalls)
und eine Vertragsstrafe in Höhe des monatlichen Anteils

(Monatssatz/30T./12 Std. X Anzahl der Stunden des Dienstausfalls)
für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstausfalls verhängt.

C) Arbeitsniederlegung des Personals des ZE

Wenn der ZE die Dienstbereitschaft aufgrund von Arbeitsniederlegung des eigenen Personals nicht garantieren kann, erkennt der Auftraggeber den monatlichen Anteil des Bereitstellungsentgelts nicht an.

(Monatssatz/30T./12 Std. X Anzahl der Stunden des Dienstausfalls)

und, falls die Arbeitsniederlegung in Abweichung der Vereinbarungen der Garantiekommision und / oder der diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen erfolgt, wird für den ZE auch die Vertragsstrafe verhängt, die sich nach folgender Formel berechnet:

(2 x Monatssatz/30T./12 Std. X Anzahl der Stunden des Dienstausfalls)

für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstausfalls für diesen Stützpunkt oder die Stützpunkte, die von der Arbeitsniederlegung /den Arbeitsniederlegungen betroffen sind.

D) Effektive Übereinstimmung mit dem Angebot

Falls der Zuschlagsempfänger während der Durchführung des vertraglichen Dienstes Leistungen und/oder Ressourcen (Luftfahrzeug, Personal, Ausrüstung, verwendete Organisation, rasche Einsatzbereitschaft etc.) zum Einsatz bringt, die sich im negativen Sinne von der Beschreibung im Angebot abheben und/oder im Widerspruch zu den Angaben in der vorliegenden Verdingungsordnung stehen, liegt es im Ermessen des Auftraggebers, jegliche Maßnahme in Betracht zu ziehen, die dazu geeignet ist, seine Interessen bis zur einseitigen Auflösung des Vertrages zu wahren, einschließlich der Inanspruchnahme der Kautions und der eventuellen Belastung jeglicher Aufwendung, die dem Auftraggeber infolge der Übertragung des Rettungsflugdienstes an einen anderen Anbieter entsteht. Außerdem bleiben alle anderen und eventuellen Maßnahmen vorbehalten, die der Auftraggeber zum Schutz der eigenen Interessen bei den zuständigen Gerichten in Anspruch nehmen will.

E) Verpflichtung zur Meldung an den Auftraggeber von Ereignissen oder Situationen, die die korrekte Erbringung des Dienstes beschränken oder verhindern können.

Im Falle der fehlenden Meldung von Ereignissen oder Situationen an den AG, welche die korrekte Erbringung des Dienstes beschränken oder verhindern können, wird eine Vertragsstrafe zwischen mindestens 350 € und höchstens 3500 Euro/Tag angewandt, und zwar ab dem Datum, zu dem die Situation entstanden ist, welche die korrekte Vertragsausführung beschränkt oder verhindert. Der AG hat das Recht, die Vertragsstrafe unter Berücksichtigung der Schwere der Lage, die infolge der fehlenden Meldung entstanden ist, innerhalb der oben festgelegten Grenzen zu verhängen.

F) Fehlende oder unvollständige Einrichtung der technisch-operativen Bibliothek

Im Falle der fehlenden oder unvollständigen Einrichtung der technisch-operativen Bibliothek wird vom AG eine Vertragsstrafe von mindestens 200 €/Tag und höchstens 2.000 € /Tag für jeden Tag der auch teilweisen Nichtbeachtung der aufgeführten Verpflichtungen angewandt;

G) Unmöglichkeit der Kontaktaufnahme mit FOPH und/oder CAMOPH

Für den Fall der festgestellten Nichterfüllung seitens des Zuschlagsempfängers hat der Auftraggeber mit Bezug auf die Schwere derselben das Recht, eine Vertragsstrafe zwischen mindestens 300 € und höchstens 3000 € je Vorfall zu verhängen.

H) Veränderung des Personals des ZE gegenüber dem beim Wettbewerb vorgestellten Personal

Der ZE kann das für die Durchführung des Dienstes vorgestellte Personal nur anhand belegter Nichtverfügbarkeit des Einzelnen oder mit ausdrücklicher Genehmigung des Auftraggebers verändern. Wenn die Genehmigung fehlt oder die Nichtverfügbarkeit des Einzelnen nicht innerhalb von 3 Tagen ab dem Personalwechsel ausreichend belegt wird, kann der Auftraggeber die Bezahlung einer Vertragsstrafe in Höhe von 1000 Euro pro Tag verlangen, und zwar ab dem Datum des erfolgten Personalwechsels.

Die oben angeführte Vertragsstrafe wird verüffacht, wenn infolge des Personalwechsels, auch wenn dieser vom AG genehmigt wurde, das neu in den Dienst aufgenommene Personal qualitativ schlechtere Charakteristiken besitzt als die in der Wettbewerbsphase erklärten und/oder nicht im Besitz der notwendigen beruflichen Eignungen/Befähigungen ist, einschließlich der Qualifikationen für Gebiet, Strecke etc., die gesetzlich und/oder durch die vorliegende Verdingungsordnung vorgeschrieben sind. Alle sich ergebenden zivil- und strafrechtlichen Implikationen gegen zu Lasten des ZE.

I) Starts mit ungerechtfertigter Verspätung

Wenn der AG erkennt, dass die Verantwortung für Verspätungen dem ZE zuzuschreiben ist, wird nach zwei entsprechenden Vorfällen eine Vertragsstrafe in Höhe von 2.000 € für jeden weiteren Vorfall verhängt.

J) Funkgeräte

Für die Unwirksamkeit oder fehlende Betriebsbereitschaft und/oder Kanalisierung des Funkgeräts V/UHF/FM oder dessen fehlende Abnahme durch Enac wird eine Vertragsstrafe von 1.000 € pro Tag angewandt.

K) Fehlende Mitteilung der Informationen über die Flugbewegungen an die Betreiber

Das Ministerialdekret vom 01.02.06 - Art. 5 - erlegt dem Piloten die Pflicht auf, den Betreibern der beanspruchten Hubschrauberlandeplätze die Daten hinsichtlich der durchgeführten Flugbewegungen mitzuteilen.

Vor Schließung des Stützpunktes muss der diensthabende Pilot den Betreibern der Hubschrauberlandeplätze, die er in Anspruch genommen hat, die Daten aus dem bereits zitierten Art. 5 des Ministerialdekrets vom 01.02.06 mitteilen.

Für jeden Verstoß werden 200 € berechnet.

Für die Feststellung der Verspätung aus Punkt I) sowie die technisch oder organisatorisch mangelhaften Dienste aus Punkt B) sind die in kontradiktorischem Verfahren mit dem ZE verfassten Protokolle des Rettungssanitäters/ Krankenpflegers am betroffenen Stützpunkt maßgeblich, wobei diese Protokolle die Gendarstellungen des ZE enthalten können.

Für jede Vertragsverletzung, die in den vorhergehenden Punkten nicht vorgesehen oder in den Artikeln der vorliegenden Verdingungsordnung nicht ausreichend ausgeführt ist, kann je nach Schwere der Nichterfüllung eine Vertragsstrafe bis zu einer Höchstgrenze von 10.000,00 € (zehntausend) pro Vorfall angewandt werden.

Die oben angeführten Vertragsstrafen sind in spezifischem Zusammenhang mit jeder technischen, organisatorischen und rechtlichen Vorschrift zu sehen, so wie diese in der vorliegenden Verdingungsordnung aufgeführt oder in Erinnerung gerufen wird.

Beim Auftreten von Ereignissen, auf die verschiedene Strafen aus verschiedenen Bestimmungen der vorliegenden Verdingungsordnung anwendbar sind, verhängt der AG diese kumulativ, ohne dass Absorptionsmechanismen zur Anwendung kämen.

Die in der vorliegenden Verdingungsordnung vorgesehenen Vertragsstrafen werden in der Regel nicht später als innerhalb der folgenden 30 Tage und entsprechend der Modalitäten zur Forderungsbeibringung durch Einbehalte auf die noch ausstehenden Vergütungen sowie durch Einziehen der Kautions in Anspruch genommen.

Der ZE kann, ohne dass dies die Anwendung der verhängten Strafen in irgendeiner Weise aussetzen würde, seine eventuellen Einwände und Rechtfertigungen gegenüber dem Direktor von HELI vortragen, der die Strafen dann bestätigen oder aufheben kann. Im Falle der Aufhebung der Vertragsstrafen wird der einbehaltene Betrag zurückerstattet, ohne dass der ZE diesbezügliche Zinsforderungen erheben kann.

Art. 19

Einseitiger Rücktritt vom Vertrag

Der AG kann jederzeit während der Vertragsdurchführung und aus jedem Grund, unter Berufung auf Art. 1671 ZGB, vom Vertrag zurücktreten, wobei er den ZE zwanzig Tage zuvor davon in Kenntnis setzen und ihn von den entstandenen Kosten, den durchgeführten Lieferungen und dem Verdienstausschlag schadlos halten muss.

Der ZE kann entsprechend der Bestimmungen aus Art. 1672 ZGB die Auflösung des Vertrages beantragen, wenn es ihm aus Gründen, die er nicht zu verantworten hat, unmöglich ist diesen durchzuführen.

Vorbehaltlich der Vorkehrungen zum Thema Vertragsstrafen für Vertragsverletzungen aus der vorliegenden Verdingungsordnung kann der AG, unter Inanspruchnahme des Rechts aus Art. 1456 ZGB (ausdrückliche Auflösungsklausel) und nach schriftlicher Mitteilung an den Zulieferer per Einschreiben mit Rückschein, den Vertrag rechtmäßig auflösen, wenn folgende Nichterfüllungen und/oder Verletzungen der vorliegenden Verdingungsordnung festgestellt werden:

- Nichterfüllung im Sinne von Art. 1453 ZGB;
- eingetretene Unmöglichkeit der Leistungserbringung im Sinne von Art. 1463 ZGB;
- nicht erfolgter Dienstantritt nach mehr als 30 (dreißig) Tagen ab dem in der vorliegenden Verdingungsordnung vorgesehenen Datum des Dienstbeginns;
- wiederholte Verstöße gegen die Betriebsmodalitäten aus Art. 31, die in schriftlicher Form beanstandet wurden;
- Verstöße gegen die für den ZE vorgesehenen Voraussetzungen;
- Einsetzen von Piloten, die nicht über die Mindestvoraussetzungen aus Art. 38 sowie die Annahme durch den Auftraggeber verfügen;
- Einsetzen von, HEMS-Besatzungsmitgliedern/ Windentechnikern und Wartungstechnikern die nicht über die Voraussetzungen aus Art. 38 sowie die Annahme durch den Auftraggeber verfügen;
- nicht erfolgte Verlängerung des Versicherungsvertrages bei dessen Auslaufen;
- Verlust der Ministeriellen Genehmigungen, Verlust des AOC oder Einschränkungen in einem Umfang, der die Durchführung der in der vorliegenden Verdingungsordnung vorgesehenen Tätigkeiten unmöglich macht;
- Verletzung der Bestimmungen aus Art. 20;
- nicht innerhalb von 24 Stunden ab dem Ausfall des Einsatzhubschraubers erfolgte Ersetzung dieses Hubschraubers;
- im Falle von Betrug, schwerwiegender Fahrlässigkeit oder Übertretungen bei der Durchführung von vertraglichen Pflichten und Bedingungen;
- im Falle der Veräußerung des Unternehmens oder der Mehrheit des Gesellschaftskapitals, der Betriebsaufgabe oder Stillhaltung und sich daraus ergebenden Beschlagnahmen oder Pfändungen zu Lasten des Auftragnehmers;
- im Falle der Feststellung fehlender Voraussetzungen bei dem eintretenden Unternehmen, wenn sich eine solche Situation der subjektiven Variation einstellen sollte;

- im Falle von Weitervergabe ohne schriftliche Genehmigung des AG.

Falls der Zuschlagsempfänger während der Durchführung des vertraglichen Dienstes Leistungen und/oder Ressourcen (Luftfahrzeug, Personal, Ausrüstung, verwendete Organisation, rasche Einsatzbereitschaft etc.) zum Einsatz bringt, die sich im negativen Sinne von der Beschreibung im Angebot abheben und/oder im Widerspruch zu den Angaben in der vorliegenden Verdingungsordnung stehen, liegt es im Ermessen des Auftraggebers, jegliche Maßnahme in Betracht zu ziehen, die dazu geeignet ist, seine Interessen bis zur einseitigen Auflösung des Vertrages zu wahren.

Im Rahmen der ZbF und für den Fall, dass die oben angeführten Vertragsverletzungen einem auftraggebenden Unternehmen der Gruppe anzulasten sind, behält sich der AG das Recht vor, die Erstreckung des Dienstes auf eine andere Komponente desselben Zusammenschlusses anzunehmen.

Die Auflösung des Vertrags erstreckt sich nicht auf bereits erbrachte Leistungen. Mit der Vertragsauflösung erhält der AG das Recht, den Dienst oder den verbleibenden Teil des Dienstes zu Lasten des säumigen Unternehmens an Dritte zu vergeben. Dem säumigen Unternehmen werden die Mehrkosten gegenüber den im aufgelösten Vertrag vorgesehenen Kosten in Rechnung gestellt.

Die erforderlichen Beträge werden vom AG per Einbehalt als Vertragsstrafe der Durchführungsgarantie entnommen und, wo dies nicht ausreicht, von eventuellen Forderungen des Unternehmens abgezogen, vorbehaltlich weiterer Schadenersatzansprüche.

Für alles, was im vorliegenden Artikel nicht vorgesehen ist, werden die Bestimmungen aus Ges.Dekr. 163/2006 und des ZGB im Hinblick auf Nichterfüllung und Vertragsauflösung angewandt.

Außerdem bleiben alle anderen und eventuellen Maßnahmen vorbehalten, die der Auftraggeber zum Schutz der eigenen Interessen bei den zuständigen Gerichten in Anspruch nehmen will.

Als Folge der Vertragsauflösung behält sich der AG das Recht vor, die zur Sicherung der Kontinuität der Dienstleistung am besten geeigneten Entscheidungen zu treffen, ohne dass die anderen Wettbewerbsteilnehmer irgendwelche Rechte geltend machen könnten.

Im Falle des Konkurses des Auftragnehmers oder der Vertragsauflösung wegen schwerwiegender Verletzung desselben, behält sich der AG das Recht vor, die Bestimmungen aus Art. 140 des Ges. Dekr. 163/06 anzuwenden.

Art. 20

Zu erfüllende Verpflichtungen

Wie in Art. 1 des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses ausgeführt, ist der ZE aufgefordert, für die Vertragsdauer, die über die ersten beiden Jahre seit Dienstaufnahme hinausgeht, Hubschrauber der letzten Generation und neuester Bauart zur Verfügung zu stellen.

In den Wettbewerbsunterlagen muss der Wettbewerbsteilnehmer daher:

- im Hinblick auf das erste Biennium nachweisen, dass er seit Dienstaufnahme in uneingeschränkter Form und für den gesamten Zeitraum mindestens drei Luftfahrzeuge (zwei Einsatz- und ein Ersatzgerät) desselben Typs/Modells und derselben Variante zur Verfügung hält wie die für diese beiden ersten Jahre angebotenen;
- für die restlichen vier Jahre muss das Bewerberunternehmen nachweisen, dass es zumindest bis Ende des ersten Bienniums seit Beginn des Dienstes, für die gesamten vier Folgejahre in bedingungsloser Form

Verfügbarkeit von mindestens zwei Hubschraubern der letzten Generation und vom selben Typ/Modell /besseren Variante als die für das erste Biennium angebotenen besitzt, sodass der Dienst mit Mitteln gewährleistet wird, die so neu und technisch fortgeschritten wie möglich sind. Für diesen zweiten Zeitraum und begrenzt auf maximal 60 Einsatztage im Verlauf von vier Jahren ist die Ersetzung mit Hubschraubern eines gleichen Modells oder einer gleichen oder besseren Variante als die für die ersten zwei Jahre angebotenen zulässig. Deshalb muss hinsichtlich der Verfügbarkeit des Ersatzhubschraubers ein analoger Nachweis zu dem für den ersten Zeitraum vorgesehenen geführt werden.

Alle angebotenen Hubschrauber müssen in jedem Fall den Merkmalen entsprechen, die im vorliegenden Verdingungsverzeichnis gefordert sind und sie müssen in der Verfügbarkeit des ZE erscheinen, entweder in Form des Besitztittels oder eines anderen Verwendungsvertrags, und zwar auf der Grundlage der Bestimmungen aus der (EWG)-Verordnung 1008/2008 im Hinblick auf die Betriebserlaubnis für Luftverkehrsunternehmen und folgende Änderungen.

Für die Hubschrauber, die sich im Besitz des Unternehmens befinden, darf keine Betriebserklärung eines anderen Rechtssubjekts vorliegen.

Die Luftfahrzeuge müssen außerdem frei von Lasten und Hypotheken sein, mit Ausnahme lediglich für solche, die zur Finanzierung des Ankaufs der Luftfahrzeuge selbst dienen.

Die für den ersten Vertragszeitraum angebotenen Hubschrauber müssen, mit Ausnahme für die werksneuen, zum Datum der Vorlage des Angebots im AOC und AWOC und den entsprechenden Lizenzen zum Transport von Passagieren und Aerial Work des Wettbewerbsteilnehmers als genehmigt eingetragen sein. In jedem Fall muss der Wettbewerbsteilnehmer für den Typ und das Modell/die Variante des eventuellen werksneuen Hubschraubers zertifiziert sein, das/die bei Vorlage des Angebots für den ersten Vertragszeitraum präsentiert wurde.

Der ZE muss die Flugnavigationsfähigkeit der Verkehrsmittel garantieren, die Gegenstand des vorliegenden Vertrages sind sowie deren umgehende Ersetzung mit dem Ersatzhubschrauber im Falle des Maschinenausfalls aufgrund planmäßiger ordentlicher oder außerordentlicher Wartung.

Der ZE muss dafür Sorge tragen, dass die planmäßige Ersetzung des Einsatzhubschraubers ausschließlich am Ende des täglichen Turnus erfolgt.

Im Falle des Maschinenausfalls aufgrund unvorhergesehenen Schadens muss die Ersetzung innerhalb von 12 (zwölf) Stunden nach dem Ereignis erfolgen sofern der Hubschrauber der Fluglinie nicht innerhalb dieses Zeitraums repariert werden kann. Wenn sich die Verzögerung bei der Ersetzung der Maschine über einen Zeitraum von mehr als 12 (zwölf) aufeinander folgenden Stunden nach dem Ereignis erstreckt, wendet der AG die Vertragsstrafen aus Art. 18 an und kann nach 36 aufeinander folgenden Stunden nach dem Ereignis den Vertrag auflösen.

Unbeschadet der Bestimmungen aus dem vorhergehenden Absatz, muss der Unternehmer, falls die Ersetzung des regulären Hubschraubers, unabhängig von den Gründen hierfür, Zeiträume von über 30 (dreißig) **aufeinanderfolgende** Kalendertagen betrifft, für den Ersatz mit gleichem Modell und Variante sorgen, die er im Angebot präsentiert hat, und zwar mit Bezug auf den Zeitraum, in dem sich das Ereignis eingestellt hat. Das Baujahr und die Ausstellung des ersten LTB dürfen nicht vor dem des Helikopters liegen, den der Zuschlagsempfänger in der Wettbewerbsphase als Dienstanwärter für denselben Zeitraum präsentiert hat.

Der Hubschrauber muss mit denselben Geräten/Instrumenten/Zubehör wie die ursprünglichen Einsatzhubschrauber ausgestattet sein und dieselbe Kabinenkonfiguration (einschließlich der Auflagen für die elektromedizinischen Apparate) besitzen sowie über die Farbgebung und die Aufschriften wie in Anlage 1 verfügen.

In Abweichung von den obigen Ausführungen finden die Bestimmungen aus Art. 18 Punkt A Anwendung.

Jede Ersetzung des Luftfahrzeugs und die Maschinenausfälle durch Wartung müssen anhand technischer Berichte und durch Vorlegen der Kopie des Arbeitsberichts begründet werden.

Die ordentliche Instandhaltung muss außerhalb der Arbeitszeiten und mit einem Vorbescheid von 3 Tagen erfolgen.

Im Hinblick auf die Außerbetriebsetzung aus organisatorischen Gründen, die dem ZE anzulasten ist, liegt unabhängig vom Grund, der diesen Umstand verursacht hat, jede zivilrechtliche und strafrechtliche Haftung, die sich aus der Aussetzung des Dienstes ergibt, beim Zuschlagsempfänger.

Im Falle größerer Notlagen oder von Massennotlage und an anderen Orten als dem ordentlichen Dienstsitz, muss der ZE innerhalb von 24 Stunden ab der Mitteilung des Notfalls den Einsatz des Hubschraubers mit der geeigneten Personalausstattung und den technisch-logistischen Ausrüstungen gewährleisten, die für die Einsatzbereitschaft des Einsatzmittels notwendig sind. Der ZE muss berücksichtigen, dass es angesichts der Typologie des oben angeführten Einsatzes möglich ist, dass die Flug- und/oder Dienststunden, die für einen Piloten gesetzlich vorgeschrieben sind, überschritten werden können; er muss daher so vorgehen, dass ein geeigneter Austausch und somit in jedem Fall die Möglichkeit gewährleistet ist, das Einsatzmittel zum Einsatz zu bringen. Im Falle solcher Einsätze/Notfälle ist die eventuelle Ergänzung der vereinbarten Vergütung auf der Grundlage der dokumentierten Mehrkosten vorgesehen.

Art. 21

Pflichten zu Lasten des ZE

Zu Lasten des ZE gehen alle Kosten für die zur Verwirklichung der Inhalte des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses notwendigen Genehmigungen und ebenso für die verschiedenen Pflichtversicherungen. Ausgenommen sind die Kosten für die Flugverkehrsverwaltung der Hubschrauberlandeplätze im Dienste der HEMS-Stützpunkte und die für den Feuerschutzdienst auf den Hubschrauberlandeplätzen. Die Verwaltung und ordentliche sowie außerordentliche Instandhaltung der HEMS-Stützpunkte, einschließlich der Lokale und Dienste, die für eine optimale Ausführung der Tätigkeiten und die besten Bedingungen für das Personal notwendig sind, gehen zu Lasten des Auftraggebers.

Zu Lasten des ZE verbleiben die Verwaltung, die Instandhaltung und die Reparatur des Treibstofflagers und der Tankanlage, die an beiden Landesstützpunkten vorhanden sind.

Zu Lasten des ZE gehen besonders die Spesen für:

- Vertragskosten, Registrierung, verschiedene Gebühren;
- Kosten für die Erlangung sämtlicher Lizenzen, Erlaubnisse und Genehmigungen, die den Luftverkehr betreffen
- Entsorgung der aus der Tätigkeit resultierenden Abfälle mit Ausnahme für die ROT, einschließlich derer aus der Flugtätigkeit, sowie Führen der entsprechenden Register zum Nachweis der Regelmäßigkeit der entsprechenden Tätigkeiten. Diese Abfälle müssen bei für die spezifische Abfallkategorie autorisierten Unternehmen entsorgt werden
- zusätzliche Aufwendungen, die im Falle der Vertragsauflösung wegen Nichterfüllung seitens des ZE oder Aussetzung der Genehmigung oder der Lizenz für den ZE durch den Rückgriff des AG auf ein anderes Unternehmen entstehen;
- Aufwendungen, die infolge der Einführung neuer technischer Vorschriften und/oder der Durchführung außerordentlicher Kontrollen entstehen, die von dem Herstellerunternehmen der Luftfahrzeuge und/oder den zuständigen Behörden angeordnet werden;
- Anfängliche und ständige Ausbildung der HEMS-Besatzungsmitglieder, der Windenbediener, der Wartungstechniker und des für den Flugrettungsdienst eingesetzt technischen Bodenpersonals, mit dem Ziel, den erforderlichen Standard zu bewahren, sowie regelmäßige Übungen auch mit dem Sanitäts- und Rettungspersonal. Die Dokumentation über die Ausbildungsmaßnahmen muss dem ZE sowohl in der Planungs- als auch in der Durchführungsphase zur Verfügung stehen

- Kenntlichmachung der Hubschrauber und der Hilfsmittel mit graphischen Symbolen, welche die vom AG festgelegten Aufschriften wiedergeben, und zwar nach den Modalitäten, die von den einschlägigen geltenden Bestimmungen vorgesehen sind;
- Aufwendungen für das eigene Personal, einschließlich Kost, Logie und Reisekosten, unabhängig von den Gründen für deren Entstehen, auch im Falle von Aufhalten außerhalb des Dienstsitzes;
- Treib- und Schmierstoffe sowie Verbrauchsmaterial für den Hubschrauber;
- Aufwendungen für Flughafengebühren, Lande- und Startgebühren, Flächennutzungsgebühren und durch jegliche direkte oder indirekte Gebühr, die sich aus der Nutzung von Luftwegen und Flughäfen sowie entsprechender Hilfsdienste für die Abwicklung der erforderlichen Tätigkeiten auf nationalem Gebiet ergeben
- Kosten, die durch den Kauf von Flugbekleidung (Overalls, Westen etc.) in der vom Auftraggeber angegebenen Ausführung und Farbe entstehen. Das Unternehmen muss darauf achten, dass das eigene Personal immer eine ordentliche äußere Erscheinung aufweist. Zu diesem Zwecke müssen Flugoveralls in ausreichender Zahl (wenigstens 3 pro Jahr) für jedes Besatzungsmitglied des Unternehmens erworben werden. Die Kleidung muss die Logos und Schriften aufweisen, die vom Auftraggeber festgelegt werden sowie den Namen und die Berufsbezeichnung des Mitarbeiters. Zulässig ist das Anbringen des Firmenlogos mit den Abmessungen und in der Position, die mit dem AG vereinbart wurden;
- Kosten, die durch den Ankauf der Ausrüstungen und der Flughelme für das eigene Flugpersonal entstehen
- Kosten, die durch den Ankauf und die Instandhaltung geeigneter Fahrgestelle zum schnellen Rangieren des Hubschraubers vom und zum Hangar entstehen, APU an beiden HEMS-Stützpunkten;
- jede andere Aufwendung in Verbindung mit dem in Rede stehenden Dienst.

Der ZE muss auf eigene Kosten für den Ankauf, den Transport und die Lagerung des Treibstoffes für den Hubschrauber sorgen und zu jeder Zeit einen verwendbaren Mindestvorrat von 2000 Litern halten. Die Tätigkeiten zur Füllung der Zisterne und dem Auftanken des Hubschraubers müssen nach den Modalitäten durchgeführt werden, die von den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen vorgeschrieben sind und nach dem spezifischen Verfahren, das im Handbuch für die technische Organisation des Unternehmens aufgeführt ist und zwar durch qualifiziertes Personal, das unter der Verantwortlichkeit des ZE eingesetzt wird.

Im Falle von Katastrophenfällen mit Verlegung der Hubschrauber an einen anderen Sitz verpflichtet sich der ZE zur Bereitstellung eines Tankwagens mit mindestens 10.000 Liter Treibstoff. Dieser Tankwagen muss am neuen Einsatzort innerhalb von 6 (sechs) Stunden nach der Anforderung verfügbar sein.

Der Treibstoff muss unter Berücksichtigung der ENAC-Vorschriften, der geltenden Feuerschutzgesetze und der Steuergesetzgebung aufbewahrt werden.

Im Falle von ZbF/BG muss es für die Hubschrauber des Dienstes möglich sein, sich an einem beliebigen der beiden HEMS-Stützpunkte mit Treibstoff zu versorgen.

Der ZE muss auf eigene Kosten den Schutz des Luftfahrzeugs vor zufälligen oder vorsätzlichen Beschädigungen garantieren, indem er geeignete Überwachungsmaßnahmen anwendet.

Der ZE ist für die Schäden verantwortlich, die durch das Luftfahrzeug oder durch die eigenen Angestellten oder Personal, das in einem Vertragsverhältnis mit dem ZE steht, verursacht werden.

Der ZE verpflichtet sich dazu, bei jedem HEMS-Stützpunkt alle Komponenten zu garantieren, die notwendig sind, um die Erfordernisse der geplanten Wartung für die Linienwartung und die am häufigsten auftretenden Schäden an Luftfahrzeugen zu bewältigen.

Die Werkzeuge, Ausrüstungen und Ersatzteile, die notwendig sind, um die geplanten o.g. Wartungsarbeiten durchzuführen, müssen unter Berücksichtigung der folgenden Begrenzungen an jedem Stützpunkt verfügbar sein

- Kalender: zehn Tage vor Fälligkeit;
- Uhrzeit: fünfundzwanzig Stunden vor Fälligkeit;

Art. 22

Vorgeschriebene Eintragungen

Der ZE muss sicherstellen, dass die Hubschrauber im AOC und AWOC der Gesellschaft und ebenso in die entsprechenden TP und LA-Lizenzen eingetragen sind und dass die für den Dienst eingesetzten Piloten in den eigenen Verzeichnissen eingetragen sind; er verpflichtet sich, an jedem HEMS-Stützpunkt ein oder zwei geeignete Besatzungen im Dienst zu halten, die für das im Dienst befindliche Hubschraubermodell und den Ersatzhubschrauber befähigt sind, so wie es von den geltenden Bestimmungen und der vorliegenden Verdingungsordnung vorgesehen ist. Der ZE muss den regelmäßigen Schichtwechsel des Personals unter Beachtung der vertraglichen Bestimmungen und der geltenden Gesetzgebung für die Begrenzungen der Flug- und der Dienstätigkeit sowie die Ruhezeiten für die Piloten gewährleisten.

Art. 23

Vertragsbedingungen

Der ZE ist ab dem Zeitpunkt der Annahme des Beschlusses über die Zuschlagserteilung durch den AG vertraglich gebunden. Der AG hingegen ist ab dem Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung vertraglich gebunden.

Der Dienst muss zum **7. Mai 2012** und in jedem Fall innerhalb von **70 (siebzig)** aufeinander folgenden Kalendertagen ab der Mitteilung der erfolgten definitiven Zuschlagserteilung (Empfangsdatum des Einschreibens über die Mitteilung des Zuschlags) falls so vom AG beschlossen, aufgenommen werden.

Nach Ablauf dieser Frist kommen die Vertragsstrafen nach Art. 18 zur Anwendung.

Art. 24

Rechtsdomizil und Behandlung personenbezogener Daten

Für alles, was den Ablauf der Vergabe und die Durchführung des Vertrags angeht, nimmt der AG sein Rechtsdomizil beim Sitz von HELI in der L. Böhler-Straße 3 39100 BOZEN. .

Mit dem vorliegenden Artikel wird das Auskunftsschreiben geliefert, das in Art. 13 des Ges.vertr. Dekr. 196/2003 ("Datenschutzkodex") vorgesehen ist, wobei darauf aufmerksam gemacht wird, dass die personenbezogenen Daten, die von den am Wettbewerb teilnehmenden Unternehmen geliefert werden am Sitz von HELI in der L.-Böhler-Str. 3 39100 BOZEN für die Verwaltungszwecke gesammelt werden, die von der geltenden Gesetzgebung für die vertragliche Tätigkeit und die Auswahl des Vertragsnehmers vorgesehen sind. Rechtsinhaber der

Datenbehandlung für das Wettbewerbsverfahren und den Vertrag ist HELI; verantwortlich für die Datenbehandlung ist der Präsident von HELI.

Die Datenbehandlung erfolgt mit manuellen und mit Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung.

Die Überlassung der Daten ist für die Inangsetzung jeder Art von Leistungserbringung zwingend vorgeschrieben und die eventuelle Verweigerung der Datenübermittlung hat den Ausschluss vom Wettbewerb zur Folge.

Die Datenbehandlung unterliegt den Prinzipien der Korrektheit, Erlaubtheit sowie Transparenz und Schutz der Vertraulichkeit und der Rechte, die unter Art. 7 des oben zitierten Ges. Dekr. vorgesehen sind. Insbesondere haben die Personen, auf die sich die personenbezogenen Daten beziehen, zu jeder Zeit das Recht, die Bestätigung über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein dieser Daten zu erhalten, deren Inhalt und Herkunft sowie die zugeordnete Logik zu erfahren, die Korrektheit zu prüfen und die Ergänzung oder Aktualisierung bzw. Berichtigung zu verlangen; sie haben außerdem das Recht, Mitteilung über die Zwecke und Modalitäten der Datenbehandlung zu erhalten. Im Sinne desselben Artikels besteht außerdem das Recht auf Löschung, Anonymisierung oder Sperrung von Daten, die gesetzeswidrig behandelt wurden sowie das Recht, sich zu jeder Zeit aus berechtigten Gründen der Behandlung zu widersetzen

Die Daten können von HELI an Dritte , die auf der Grundlage der Bestimmungen über das Zugangsrecht dazu berechtigt sind oder an andere Personen weitergeleitet werden, denen die Daten übermittelt werden müssen, um gesetzliche Verpflichtungen zu wahren.

Art. 25

Streitfall

Im Falle von Streitigkeiten mit dem Unternehmer wird, vorbehaltlich der Anwendung der Vergleichsverfahren und der gütlichen Einigung aus den Art. 239 und 240 des Ges.vertr. Dekrets. Nr. 163/06, insofern diese Verfahren kompatibel sind, im Dienstleistungsvertrag, der hier in Rede steht, die Schiedsgerichtsbarkeit aus Art. 241,242 und 243 des Ges.vertr. Dekrets Nr. 163/06 ausgeschlossen. Daher fallen alle Streitigkeiten, die sich aus der Durchführung des vorliegenden Vertrages ergeben, unter die ausschließliche Zuständigkeit des Gerichtsstandes Bozen.

Art. 26

Verweis auf die nationale Gesetzgebung und Datum des Versands an das Europäische Amtsblatt für Ausschreibungen

Für alles, was in der vorliegenden Verdingungsordnung nicht vorgesehen ist, wird auf die geltende nationale und die Landesgesetzgebung verwiesen.

TEIL ZWEI

TECHNISCHE BESCHREIBUNG DES FLUGRETTUNGSDIENSTES

Art. 27

Voraussetzungen und Verrichtungen des Personals

Die Wettbewerbsteilnehmer müssen dem Auftraggeber bei Angebotsabgabe die Namensliste des angestellten Personals vorlegen, die für die Erbringung der Leistung eingesetzt werden sollen.

Die Unternehmen müssen 8 Piloten (Hubschrauberkommandanten) und 8 HEMS-Mitglieder/Windenbediener angeben, die sie bei der Durchführung des Dienstes einsetzen und die sich regelmäßig auf den beiden Stützpunkten abwechseln. Die Personalliste muss mit der entsprechenden Personendokumentation in Kopie versehen sein (Pilotenschein, Berufsqualifikation, Befähigungen, Curriculum etc.), die gültig sein muss und in jedem Fall nicht älter als ein Jahr sein darf.

Da die Art des Dienstes offensichtlich eine gute Kenntnis des Gebiets ebenso wie die Vertrautheit mit dem System sowie das Einverständnis und die bestmögliche Ergänzung mit dem gesamten eingesetzten Personal erfordert – so dass dieses Konzept sogar Entsprechung in den Empfehlungen für die Qualifikation des Piloten für die Art des Dienstes und der Zuweisung zu einem bestimmten Gebiet findet – kann der ZE das Personal, welches das Unternehmen für die Ausführung des Dienstes vorgestellt hat, nur dann ersetzen, wenn eine nachgewiesene Unverfügbarkeit des Einzelnen vorliegt oder nach ausdrücklicher Genehmigung durch den Auftraggeber. Bei mangelnder Genehmigung oder mangelndem Nachweis der Unverfügbarkeit des Einzelnen innerhalb von drei Tagen nach dem Ersatz, oder falls das neue Personal nicht im Besitz der von den Bestimmungen bzw. von der vorliegenden Verdingungsordnung vorgeschriebenen Berufsqualifikationen und Befähigungen sein sollte, kann der Auftraggeber die Zahlung der Vertragsstrafen gemäß Art. 18 geltend machen.

Die Ereignisse, die sich aus der Beendigung des Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern ergeben, sind von dieser Regelung ausgenommen.

Das Unternehmen muss sich schriftlich verpflichten, die Piloten in Übereinstimmung mit JAR OPS 3 auf eigene Veranlassung und Kosten für das planmäßige Einsatzgebiet gemäß Art. 29, Absatz 1 der vorliegenden Verdingungsordnung auszubilden. Die Qualifizierungsmaßnahme muss vor dem Datum des Dienstbeginns abgeschlossen sein. Im Falle der Ausdehnung des Einsatzes auf die Nachtzeit muss auch die Qualifizierung für die Nachteinsätze auf Kosten und Betreiben des Unternehmens sichergestellt werden. Die erfolgte Qualifizierung muss dem Auftraggeber in schriftlicher Form nachgewiesen werden. Die Gültigkeit und das Ablaufdatum der Qualifizierung ebenso wie die darauf folgende Neuqualifizierung müssen gemäß den Bestimmungen aus JAR-OPS 3.975 erfolgen und dem Auftraggeber schriftlich mitgeteilt werden.

Das HEMS-Besatzungsmitglied und der Windenbediener müssen vom Unternehmen in Übereinstimmung mit den geltenden Bestimmungen ausgebildet und geschult werden. Die erfolgte Qualifizierung muss dem Auftraggeber in schriftlicher Form nachgewiesen werden.

Der ZE muss zuverlässiges Personal einsetzen, dass sich zur Einhaltung aller allgemeinen Bestimmungen und disziplinarischen Vorschriften verpflichtet, die auf den HEMS-Stützpunkten gelten.

Zur Durchführung des Dienstes muss das Personal von des ZE folgende Voraussetzungen besitzen:

- die von den gültigen Bestimmungen vorgeschriebenen Berufsqualifizierungen und -berechtigungen
- durch die zuständigen Stellen/Behörden bescheinigte physische Eignung

Das oben aufgeführte Personal muss dem Auftraggeber in jeder Hinsicht genehm sein. DA verpflichtet sich, auf Anfrage des Auftraggebers oder auf eigene Initiative, Mitarbeiter, die das Auftreten von schweren und nachgewiesenen Gründen für die Inkompatibilität mit den operativen Zielen des Dienstes und dem Ansehen der Institution verursacht haben, durch anderes Personal zu ersetzen, das die gleichen oder höhere berufliche Qualifikationen besitzt als im Angebot beschrieben.

Zu Ende des Tages muss der diensthabende Pilot bei Schließen des Stützpunktes den Betreibern der Hubschrauberlandeplätze, auf denen er tätig war, die in Art. 5 des Ministerialdekrets vom 01.02.06 aufgeführten Angaben übermitteln. Dazu wird der AG die E-Mail-Adressen der Betreiber zur Verfügung stellen und der ZE muss die vorhandene und vom AG bereit gestellte Software implementieren, damit die Übermittlung automatisch erfolgen kann. Bei mangelnder Übermittlung wird eine Vertragsstrafe gemäß Art. 18 verhängt.

Art. 28

In Betracht gezogene Einsätze

Der Einsatz von Hubschraubern ist bei unterschiedlichen Aktivitäten vorgesehen, die unter die Kategorien Passagierflugverkehr und Flugarbeit fallen.

Schwerpunkt der Aktivität sind jedoch die folgenden Flüge, die gemäß den gültigen nationalen Bestimmungen und den Bestimmungen aus JAR OPS 3 in der letzten von ENAC genehmigten Fassung organisiert sind:

- Medizinischer Hubschrauber-Noteneinsatz (HEMS)
- Sanitätshubschrauberdienst (HAA)
- Flugsuche und -rettung (HSAR).

Im Sinne von Artikel 2 des Landesgesetzes Nr. 21 vom 17. August 1987 und auf der Grundlage der Bestimmungen der Landesverordnung zur Organisation des Erste-Hilfe-Dienstes mit Sanitätshubschraubern, die mit D.L.H. Nr. 11 vom 8. April 2003 erlassen wurde, wird im Rahmen des Erste-Hilfe-Dienstes mit Rettungshubschraubern Folgendes durchgeführt:

1. Primäreinsätze
2. Sekundäreinsätze
3. Evakuierung und Vorsorgeeinsätze
4. Such- und Rettungsflüge
5. Beförderung von Arzneimitteln, Blut, Organen oder Organteilen, medizinische Apparate
6. Bergungsflüge für verstorbene Personen, die im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden organisiert werden
7. Beförderung von Personen und Materialien im Falle von Unglücksfällen oder Katastrophen
8. Schulungsaktivität und Übungen in Zusammenarbeit mit den Organisationen des Zivilschutzes und der Rettungsdienste
9. Transport von im Ausland Versicherten von einem Krankenhaus in Südtirol zu den Flughäfen von Bozen, Innsbruck und Verona.
10. .

Im Rahmen der vorgesehenen Einsätze sind unter Einhaltung der Bestimmungen und der Zuständigkeiten des Piloten als Sonderaktionen und nur mit Genehmigung durch ENAC bei Schwebeflug mit Bodeneffekt die Verwendung der Seilwinde sowie das Ein- und Ausladen von Besatzungsmitgliedern oder des Verunglückten vorgesehen.

Weiterhin ist der Einsatz des Schwerpunktlasthakens vorgesehen. In der Anlage 1 sind die möglichen Einsatzarten sowie die entsprechenden Begründungen aufgeführt.

Die Verwendung von Hubschraubern ist außerdem für Einsätze in schwer zugänglichen und schwierigen Gebieten und in allen Fällen vorgesehen, in denen sie vom Auftraggeber in besonderen Situationen angefordert wird, die nicht anderweitig kodifizierbar sind, ohne dass dies für den Auftraggeber irgendwelche Zusatzkosten gegenüber der vorliegenden Verdingungsordnung bedeutet.

Art. 29

Operationsgebiet

Die Tätigkeit aus Art. 28 betrifft im ordentlichen Sinne ausschließlich das Gebiet der Autonomen Provinz Bozen. Zur Unterstützung der zuständigen Stellen für die Flugrettung sind auch Einsätze in angrenzenden Provinzen, in anderen Regionen und über die Staatsgrenzen hinaus vorgesehen.

Sanitäre Zielorte der Autonomen Provinz Bozen sind das Krankenhaus Bozen und das Krankenhaus Brixen.

In der Anlage 3 wird das Netzwerk der Stützpunkte des Flugrettungsdienstes der Autonomen Provinz Bozen aufgelistet. Die ENAC gemäß den gültigen Bestimmungen gemeldete Liste gilt für die derzeit genutzten Einrichtungen und kann im Rahmen der Einhaltung der Bestimmungen von der Landesverwaltung geändert oder erweitert werden.

Der ZE ist verpflichtet, in sein OM – Teil C (Operation Manual – Part C) alle Hubschrauberlandeplätze des so festgelegten Netzwerks einschließlich eventueller Änderungen sowie die Hubschrauberlandeplätze-Netzwerke der angrenzenden Provinzen aufzunehmen. Gleiches gilt für die wichtigsten Zielorte der angrenzenden Regionen (z. B. Padua und Verona) sowie für die normalerweise außerhalb der Staatsgrenzen angefliegenen Zielorte (z. B. Innsbruck). Dabei müssen die Start- und Landeverfahren, eventuelle Einschränkungen aufgrund der Umgebungsbedingungen sowie die Einsatzverfahren und -einschränkungen detailliert dargestellt werden.

Vor Beginn des Dienstes muss der ZE gegenüber dem AG nachweisen, dass diese Angaben in das Flugrouten-Handbuch aufgenommen wurden und dass die Verfahren für das Netzwerk der HEMS-Hubschrauberlandeplätze gemäß der obigen Definition an ENAC gemeldet wurden.

Zu bestimmten Zeiten des Jahres wird auf dem Landesgebiet ein dritter Hubschrauber eingesetzt. Auf Anfrage der LNZ kann dieser Hubschrauber in den in diesem Artikel aufgeführten Gebieten eingesetzt werden.

Art. 30

Koordinierung der Tätigkeit

Die Landesnotrufzentrale

- koordiniert den operativen Einsatz der Hubschrauber, die andere Rettungs- und sanitäre Beförderungsdienste auf dem Landesgebiet ergänzen;

- ordnet im Vorfeld den Einsatztyp ein (HEMS, Sanitätshubschrauber oder SAR) und informiert den für den Einsatz verantwortlichen Kommandanten.

Wenn die Einsatz-Anfrage von außerhalb der Provinz kommt, wird der Einsatz gemäß den einschlägigen Landesprotokollen verwaltet. Die LNZ muss sicherstellen und dem Piloten bestätigen, dass das eventuell am Zielort des Einsatzes außerhalb der Provinz aufzunehmende Personal qualifiziert und für diese Art des Einsatzes ausgebildet ist.

Art. 31

Arbeitszeiten und Durchführungsmodalitäten des Dienstes

Dienstzeiten

Die Dienstzeiten können in Einklang mit dem ENAC-Reglement „Bestimmungen für den Einsatz, die Flug- und Dienstzeitenbeschränkungen sowie die Ruhezeiten für Hubschrauberpiloten für den Passagierflugverkehr zur Verbindung mit Erdölplattformen, als medizinischer Rettungsdienst und als Such- und Rettungsflugdienst im Gebirge“ bis zu 13 Stunden mit maximal 12 Stunden operativer Tätigkeit betragen. Die operative Tätigkeit in der Provinz wird an jedem Tag eines Jahres jeweils von einer halben Stunde vor Sonnenaufgang bis einer halben Stunde nach Sonnenuntergang durchgeführt, und zwar nach der Tabelle der Tagesarbeitszeiten, die den lokalen Luftfahrtbedingungen des Flughafens Bozen entspricht. Der Auftraggeber hat das Recht, den Beginn bzw. das Ende der Dienstzeiten zu ändern, vorbehaltlich der von den geltenden ENAC-Bestimmungen festgelegten Beschränkung hinsichtlich der Höchstzeit der täglichen Dienst- und Flugstunden. Für den Zeitraum, in dem die Stunden mit Tageslicht die längste von den geltenden Bestimmungen vorgesehene Dienstzeit des Flugpersonals überschreiten, wird die LNZ die Anfangszeit und den Dienstschluss für den täglichen Dienst so verschieben, dass die HEMS-Stützpunkte auf dem Landesgebiet sich bei der Abdeckung der Vormittags- und der Abendstunden derart abwechseln, dass sie auf jeden Fall den Dienst für den gesamten vorgenannten Zeitraum mit wenigstens einem Helikopter garantieren.

Auf Anforderung des Auftraggebers hin muss das Unternehmen in der Lage sein, den Nachtdienst von einem der HEMS-Stützpunkte aus durchzuführen oder jedenfalls von einem Ort der Wahl des AG aus, der unter flugverkehrstechnischen Gesichtspunkten geeignet ist.

Der Auftraggeber hat das Recht, während der normalen Laufzeit des Vertrags gemäß Art. 1 jederzeit die Aufnahme des Nachtdienstes zu verlangen, mit Verpflichtung für das Unternehmen, den Dienst innerhalb von 90 (neunzig) Tagen nach Erhalt der Anforderung aufzunehmen. Die Mehrkosten für den zusätzlichen Dienst sind Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Parteien.

Um angemessene Ruhezeiten zu gewährleisten, müssen der Pilot und das HEMS-Mitglied/der Windenbediener sowie der Wartungstechniker turnusweise ab der Nacht vor dem ersten Tag der Schichtdienstzeiten und für die gesamte Dauer derselben in der Gemeinde übernachten, in der sich der Stützpunkt befindet, auf dem sie Dienst tun müssen.

In Ausnahmefällen kann der AG das Personal autorisieren, an einem anderen Ort zu übernachten, der nicht weiter als 10 (dreißig) Kilometer im Straßennetz von dem HEMS-Stützpunkt entfernt ist.

Die Helikopter müssen für die gesamte Dauer des Dienstes beim jeweiligen Stützpunkt stationiert sein. Der Pilot und das Personal im Dienst mit verschiedenen Funktionen muss während der gesamten für die geplante Aktivität vorgesehenen Dienstzeit auf den Stützpunkten anwesend sein.

Startzeiten

Der ZE muss operative Verfahren anwenden, die geeignet sind, auf die Einsatzanforderungen unter Einhaltung der technischen und operativen Anforderungen für einen fachgemäßen und sicheren Start des Einsatzes so schnell wie möglich zu reagieren.

Für **RETTUNGSEINSÄTZE**, die von der LNZ nach eigenem Ermessen als solche bezeichnet werden, muss der Start innerhalb von 5 (fünf) Minuten ab der Annahme des Einsatzes durch den Hubschrauberkommandanten bzw. innerhalb des Zeitraums erfolgen, der für die sachgemäße und vollständige Durchführung der Start-Verfahren und der vor dem Start für die Sicherheit des Einsatzes unverzichtbaren und vom Flughandbuch vorgeschriebenen Kontrollen notwendig ist.

Bei operativen Anforderungen und Sicherheitsanforderungen (eventuell dokumentiert), die zu längeren Vorbereitungszeiten für den Einsatz führen, sind auch längere Startzeiten möglich.

Bei **SEKUNDÄREN TRANSPORTEN** muss der Start normalerweise innerhalb von 15 (fünfzehn) Minuten ab der Anfrage der LNZ erfolgen.

Die mit ungerechtfertigten Verspätungen erfolgten Starts werden dem Auftraggeber von der LNZ mitgeteilt, der eine Bewertung der operativen Probleme, der eventuellen Verantwortlichkeiten und der Anwendung von Vertragsstrafen vornimmt.

Wenn der AG feststellt, dass der ZE für die Verspätungen verantwortlich ist, dann wird nach dem zweiten Vorkommen für jeden Vorfall die Vertragsstrafe gemäß Art. 18 zur Anwendung gebracht.

Soweit die Wetterbedingungen dem nicht entgegenstehen, muss zuerst allen primären Einsatzanforderungen Folge geleistet werden, die vor Ablauf der Ephemeriden eingehen.

Anforderungen von sekundären Transporteinsätzen müssen angenommen werden, wenn die geschätzte Ankunftszeit mit der Aktivität während des Tages kompatibel ist und den geltenden ENAC-Bestimmungen bezüglich der maximalen Flug- bzw. Dienstzeit des Transportpersonals entspricht. Davon ausgenommen sind die Fälle gemäß Art. 7 des ENAC-Reglements „Bestimmungen für den Einsatz, die Flug- und Dienstzeitbeschränkungen sowie die Ruhezeiten für Hubschrauberpiloten für den Passagierflugverkehr zur Verbindung mit Erdölplattformen, als medizinischer Rettungsdienst und als Such- und Rettungsflugdienst in den Bergen“, bei denen durch die mangelnde Durchführung des Transports das Leben des Patienten gefährdet wird und dies laut Bescheinigung des Dienst habenden Arztes in der LNZ auf andere Art und Weise nicht vermeidbar ist.

Es könnte der Fall auftreten, dass die Anforderung eines Einsatzes, der vor Ablauf der Ephemeriden erfolgt, die Verlängerung der Tätigkeit über die Ephemeriden hinaus erfordert.

In diesen Fällen gilt der Hubschrauber als bis zu dem Zeitpunkt im Dienst befindlich, zu dem er auf seinen Stützpunkt zurückkehrt (Abschalten der Triebwerke) bzw. bis zu dem Moment, in dem die Triebwerke an einem anderen Ort abgeschaltet und bis zum darauf folgenden Tag nicht mehr gestartet werden.

Falls die Durchführung von primären oder sekundären Einsätzen dazu führt, dass der Hubschrauber außerhalb des eigenen Stützpunktes abgestellt werden muss, wo keine geeigneten umzäunten und überwachten Bereiche zur Verfügung stehen, muss das Unternehmen das Luftfahrzeug nachts durch eigenes Personal überwachen lassen oder einen entsprechenden Vertrag mit Wachdiensten der Provinz abschließen.

Bei nächtlichen Aufenthalten an anderen Standorten als dem eigenen Stützpunkt muss das Luftfahrzeug am darauf folgenden Tag zu der für den Beginn der operativen Tätigkeit auf dem eigenen Stützpunkt festgelegten Uhrzeit startbereit sein. Dabei müssen geeignete Wetterbedingungen gegeben sein und die Einhaltung der Ephemeriden und der Ruhezeiten des Piloten gewährleistet werden, dessen Dienstzeit beginnt, wenn er am Arbeitsplatz eintrifft, um den Hubschrauber zum Heimatstützpunkt zurück zu fliegen.

Berechnung der Flugzeiten

Die Flugzeiten werden vom Starten bis zum Abschalten der Triebwerke berechnet.

Wartezeiten von über 5 (fünf) Minuten mit laufenden Triebwerken am Einsatzort sind nur in den folgenden Fällen erlaubt:

- anders lautende Bestimmungen der LNZ;
- besondere Anfragen des medizinischen Personals und besondere Einsatzsituationen, die beide von der freien Ermessensentscheidung des Piloten abhängen;
- Notwendigkeit von Wartezeiten bei schlechten Wetterbedingungen, insbesondere in Höhenlagen, wenn das Starten der Triebwerke nach Meinung des Piloten kritisch sein könnte. Zu diesem Zweck ergreift der ZE alle technischen Maßnahmen, um der Gefahr vorzubeugen, dass die Triebwerke nicht starten.

In den oben genannten Fällen sind Rechtfertigungen mit Begründung der Umstände und der Art der kritischen Situation erforderlich, die der LNZ nach Rückkehr vom Einsatz durch den Arzt, der diese Verlängerung gefordert hat, und vom Hubschrauberkommandanten schriftlich mitgeteilt werden müssen.

Die längeren Aufenthaltszeiten mit laufenden Triebwerken, bei denen die Abweichung von den Bestimmungen nicht begründet ist oder deren Begründung vom AG nicht nachvollzogen werden kann, gehen zu Lasten des ZE. Der ZE sorgt daher gemäß den in dieser Verdingungsordnung enthaltenen Vorgaben und entsprechend der in diesem Artikel vorgegebenen Berechnung für die Fakturierung der effektiven Flugzeiten des Hubschraubers.

Eintragungen der Einsätze

Für jeden Flugeinsatz muss ein entsprechendes elektronisches Datenblatt ausgefüllt werden, das vom Dienst habenden Arzt und vom Hubschrauberkommandanten unterzeichnet werden muss.

Das Datenblatt enthält die effektiven Flugzeiten, die vom Hubschrauberkommandanten eingetragen wurden und den entsprechenden Eintragungen im technischen Bordbuch des Hubschraubers entsprechen müssen.

Eine Kopie des Datenblatts muss der Einzelaufstellung der Abrechnung für den entsprechenden Zeitraum beiliegen.

Art. 32

Bereitschaftszustand des Hubschraubers und des Stützpunktes

Der Pilot hat die Verpflichtung, dem Dienst habenden Arzt unverzüglich den Ausfallzustand des Luftfahrzeuges zu melden, sobald er feststellt, dass Bedingungen oder Situationen vorliegen, die den Einsatz des Helikopters für die normale Rettungs- und Beförderungstätigkeit nicht erlauben. Die Meldung muss auf Betreiben des Dienst habenden Arztes und des Piloten in ein spezielles Register eingetragen werden, wobei die genaue Uhrzeit angegeben werden muss, zu der der Ausfall erklärt wurde, sowie die Uhrzeit, zu welcher der Dienst wieder aufgenommen wird. Alle Ausfälle müssen rechtzeitig vom Piloten an die Notrufzentrale gemeldet werden, ebenso muss der Pilot die Uhrzeit der Wiederaufnahme des Dienstes rechtzeitig mitteilen. Die Mitteilung des Piloten über den Ausfall muss mit Angabe des Grundes erfolgen, der den Ausfall bedingt hat, wobei folgende Begriffe verwendet werden:

METEOROLOGISCH BEDINGTER AUSFALL: wenn die Wetterbedingungen am Stützpunkt das Abheben nicht ermöglichen.

TECHNISCH BEDINGTER AUSFALL: wenn der Zustand der Unverfügbarkeit des Luftfahrzeugs durch mechanische Schäden oder Wartungskontrollen verursacht wird, deren Eintragung in das technische Bordbuch des regulär eingesetzten Luftfahrzeugs vorgesehen ist.

ORGANISATORISCH BEDINGTER AUSFALL: In allen Fällen, in denen das Luftfahrzeug wegen Unverfügbarkeit des Personals des ZE nicht in Betrieb genommen werden kann und in allen Fällen, in denen der Dienst nicht regulär abgewickelt werden kann, aus Gründen, die nicht unter die Kategorie TECHNISCHER BEDINGTER AUSFALL fallen.

Da die Erklärungen zur „Indienststellung“ und zum „Ausfall“ des Hubschraubers erhebliche Bedeutung für die Berechnung der Entgelte haben, die dem ZE anerkannt werden, und ebenso bei der Anwendung von eventuellen Vertragsstrafen, müssen die Piloten die veränderten Bedingungen, die das Luftfahrzeug einsatzfähig oder nicht einsatzfähig machen, rechtzeitig aktualisieren. Dies alles muss durch eine offizielle Mitteilung des ZE an den AG und an den Verantwortlichen der Landesnotrufzentrale formalisiert werden, und zwar innerhalb von 48 Stunden nach der Behebung des Problems.

Der Betreiber der Hubschrauberlandeplätze im Dienst der HEMS-Stützpunkte hat die Pflicht, der Notrufzentrale unverzüglich eventuelle Beschränkungen der Einsatzfähigkeit des Stützpunktes mitzuteilen, wenn er feststellt, dass Bedingungen oder Situationen vorherrschen, die eine normale Durchführung der Tätigkeit nicht ermöglichen. Wenn diese Einschränkungen die reguläre Durchführung des Dienstes verhindern, hat der Pilot die Pflicht, den Zustand des ORGANISATORISCH BEDINGTEN AUSFALLS zu melden. Die Meldung muss in einem speziellen vom ZE eingerichteten Register vermerkt werden, wobei die genaue Uhrzeit des Vorfalles, die Art der Einschränkung mit besonderer Berücksichtigung der Implikationen für den Flugbetrieb und der Grund, der die Einschränkung hervorgerufen hat, angegeben werden müssen. Analog dazu müssen die Wiederherstellung der Einsatzfähigkeit und die entsprechende Uhrzeit sowie die ergriffenen Maßnahmen rechtzeitig gemeldet und eingetragen werden.

Der Auftraggeber hat das Recht, Kontrollen zur Angemessenheit und Rechtzeitigkeit der Erklärungen über die Außerdienststellung und auch über die Gründe durchzuführen, die diese veranlasst haben.

Art. 33

Funkverkehr

Der ZE muss garantieren, dass die für den Flugrettungsdienst genutzten Geräte den geltenden einschlägigen Bestimmungen entsprechen, die vom Ministerium für Post und Telekommunikation erlassen worden sind.

Dazu muss der Einheitstext der gesetzlichen Bestimmungen für die Telekommunikation einschließlich eventueller späterer Änderungen eingehalten werden, der mit D.P.R. 156 vom 29.03.1973 verabschiedet wurde.

Der ZE muss die Verbindung und die Kompatibilität mit dem von der LNVV verwendeten Funkverkehrssystem sowie einsatzbereite Geräte garantieren, die jede andere Art des Funkverkehrs entsprechend den Anweisungen des AG ermöglichen.

Es müssen zwei moderne Multiband-RT-Funkgeräte installiert sein (taktisches Multiband-Funkgerät für HEMS, HSAR, 118, Zivilschutz, Flugarbeit, usw.). Der ZE muss dafür sorgen, dass die Installation und die elektromagnetische Kompatibilität mit den Funkgeräten für den Flugverkehr und für die Navigation des Hubschraubers von der Luftfahrtbehörde zertifiziert werden.

Das Unternehmen muss außerdem ein geeignetes Arva-Lawinensuchgerät bereitstellen.

Für die zusätzlichen Anlagen, müssen die Genehmigung der Kabine und die spezifischen „NO HAZARD“-Genehmigungen in den Unterlagen des Hubschraubers und des Betreibers (Hubschrauberscheine, Beilagen zum Flughandbuch, Betriebshandbuch - Teil B) dokumentiert sein.

Im Falle der Ersetzung des regulären Hubschraubers durch den Ersatzhubschrauber ist der ZE verpflichtet, die Frequenzen der Funkgeräte des neuen Helikopters nach dem vom Auftraggeber gelieferten Protokoll einzustellen, bevor der Helikopter in Betrieb genommen wird. Bei mangelnder Einhaltung dieser Bestimmung kommen die Vertragsstrafen laut Art. 18 zur Anwendung. Bei planmäßigen Ersetzungen muss der Hubschrauber zu Ende des täglichen Turnus ersetzt werden.

Art. 34

Bordausrüstung

Der ZE muss eine Mindestausrüstung an Bord garantieren, bestehend aus:

1. SANITÄTSSET: die gesamten in Anlage „2“ der vorliegenden Verdingungsordnung aufgeführten Einrichtungen, die fix im Sanitätsabteil des Luftfahrzeugs untergebracht sind und deren Installation von der zuständigen Luftfahrtbehörde zertifiziert und gemäß der gültigen Norm in den Unterlagen des Helikopters und des Betreibers aufgeführt sein muss.
2. NICHT SANITÄRES MATERIAL: gemäß den Angaben in Anlage „2“ dieser Verdingungsordnung.

Der AG stellt einen Brutkasten für die beiden regulären Hubschrauber und den Ersatzhubschrauber zur Verfügung.

Der ZE muss die erforderlichen Prüfungen und regelmäßigen Wartungsmaßnahmen der bereitgestellten Ausrüstungsgegenstände gewährleisten und einen Nachweis über die regelmäßige Wartung erbringen.

Der AG stellt die elektromedizinischen Apparate zur Verfügung, deren elektromagnetische Kompatibilität auf Betreiben des ZE für die angebotenen Helikopter erfüllt und überprüft werden muss.

Außer den Vorkehrungen aus Art. 33 muss der ZE vor Beginn dem beförderten Sanitätspersonal und dem eigenen Personal vor der Dienstaufnahme ein geeignetes Mobiltelefon und ein tragbares Funkgerät mit den vom AG geforderten technischen Charakteristiken zur Verfügung stellen.

Auf Betreiben des ZE müssen bei jedem Stützpunkt 4 Kopfhörer mit einer Schnellverbindung zur Verfügung stehen, die mit den Funkgeräten und Einbaumikrofonen an Bord kompatibel ist, sowie geeignete Anschlüsse für die Verbindung der Kopfhörer mit diesen Geräten. Die Wartung der Kopfhörer obliegt dem ZE.

Art. 35

Luftfahrzeuge

Im ersten Zweijahreszeitraum, in dem der Dienst erbracht wird, müssen die Einsatz- und der/die Ersatzhubschrauber vom gleichen Modell/Typ oder besseren Variante sein und die gleiche Ausstattung der Sanitätskabine besitzen.

In den verbleibenden vier Jahren müssen die beiden Einsatzhubschrauber vom gleichen Typ und Modell und der gleichen Variante sein und die gleiche Ausstattung der Sanitätskabine besitzen. Der Ersatz durch neue Hubschrauber ist auch vor dem Abschluss des ersten Zweijahreszeitraums gestattet. Wird die Inbetriebnahme eines neuen Hubschraubers vor Ablauf der Höchstzeit von zwei Jahren im Wettbewerbsverfahren erklärt, so fließt dieser Faktor in die Qualitätsbewertung ein und ist für den Erklärenden bindend. Wird sie nicht im Wettbewerb erklärt, wird sie zur Bewertung der Qualität herangezogen und der ZE kann keine finanzielle oder andere Forderung geltend machen.

Mit den Einschränkungen aus Art. 20 ist es zulässig, dass der/die Ersatzhubschrauber vom gleichen Modell/Variante oder einer besseren Variante als die für die ersten beiden Jahre angebotenen sind und dieselbe Konfiguration der Sanitätskabine wie diese besitzt/besitzen. Der ZE ist verpflichtet, jede Anstrengung zu unternehmen, um dafür zu sorgen, dass auch die/der Ersatzhubschrauber in Bezug auf Modell und Variante denen des zweiten Zeitraums entsprechen/entspricht und die gleiche Ausstattung der Sanitätskabine besitzen/besitzt. Zu diesem Zweck wird die Präsentation eines/mehrerer Ersatzhubschrauber des gleichen Typs/Modells und der gleichen Variante wie die regulären Hubschrauber für den zweiten Zeitraum durch den Wettbewerbsteilnehmer qualitativ bewertet.

Alle vom ZE bereit gestellten regulären Helikopter und Ersatzhubschrauber müssen in jedem Fall die in Art. 28 und 29 aufgeführten Anforderungen für den Dienst erfüllen.

Die Merkmale und Leistungen der Hubschrauber (für Einsatz und Ersatz) sowie die technischen Spezifikationen des Sanitätsbereiches und der für die Erbringung des Dienstes geforderten Mindestausstattung an Bord sind in den Anlagen 1 und 2 dieser Verdingungsordnung aufgeführt. Die angebotenen Hubschrauber müssen zur Vermeidung des Ausschlusses dem Inhalt dieser Anlagen entsprechen.

Zum Stichtag für die Teilnahme am Wettbewerb dürfen die angebotenen Einsatz-Hubschrauber sowie die als Ersatz für den/die Hubschrauber, die im ersten Zweijahreszeitraum eingesetzt werden, angebotenen Hubschrauber, für die jeweils der Typ, das Modell, das Luftfahrerkennzeichen und die Seriennummer angegeben sein müssen, nicht älter als 10 (zehn) Jahre ab dem Herstellungsdatum oder der ersten Ausstellung der Flugtüchtigkeitsbescheinigung sein.

Zum Nachweis muss der Wettbewerbsteilnehmer dem Angebot die folgenden Unterlagen als mit dem Original übereinstimmende Kopie beilegen:

- Luftfahrzeug-Zulassungsschein
- Haftpflichtversicherung;
- Genehmigung zur Nutzung für Transport von Passagieren und „Aerial Work“;
- spezifische Genehmigung im AOC und im| AWOC des Betreibers.

Falls der für den Dienst vorgeschlagene Hubschrauber neu, aber noch nicht zugelassen ist, dürfen anstatt der oben geforderten Nachweise auch der Typ, das Modell und die Seriennummer (S/N) angegeben werden, die aus dem Dokument des Herstellers hervorgehen müssen; darin verpflichtet sich der Hersteller, den Hubschrauber nur dem Wettbewerbsteilnehmer zu übergeben, der namentlich genannt wird. Auf dieser Erklärung muss das geplante Lieferdatum an das Unternehmen aufgeführt sein.

Die Einsatzhubschrauber für den zweiten Zeitraum müssen werksneu sein. Für sie dürfen anstelle der oben geforderten Nachweise auch der Typ, das Modell und die Seriennummer (S/N) angegeben werden, die aus dem Dokument des Herstellers hervorgehen müssen, wobei dieser sich verpflichtet, den Hubschrauber nur dem

namentlich genannten Wettbewerbsteilnehmers zu übergeben. Auf dieser Erklärung muss das geplante Lieferdatum an das Unternehmen aufgeführt sein.

Die für den zweiten Zeitraum vorgeschlagenen Ersatzhubschrauber dürfen zum Stichtag für die Teilnahme an der Ausschreibung nicht älter als 10 (zehn) Jahre ab dem Herstellungsdatum und/oder der ersten Ausstellung der Flugtüchtigkeitsbescheinigung sein. Andernfalls werden die in Art. 18 aufgeführten Vertragsstrafen angewandt.

Damit auf Einsatzanfragen zügig reagiert werden kann, muss der ZE den Ersatzhubschrauber einschließlich registrierter Betriebserklärung bereits ab der Dienstaufnahme zu seiner Verfügung haben.

Ein Linienhubschrauber kann vom Dienst, der Gegenstand des vorliegenden Werksvertrags ist, nur aus nachgewiesenen Wartungsnotwendigkeiten abgezogen werden. Soweit keine schriftliche Genehmigung durch den AG vorliegt, kann der Einsatzhubschrauber nur durch den präsentierten Ersatzhubschrauber ersetzt werden. In den Zeiträumen, in denen der Einsatzhubschrauber durch den Ersatzhubschrauber ersetzt wird, muss das Unternehmen in jedem Fall einen weiteren Ersatzhubschrauber desselben Typs, Modells und derselben Variante mit denselben Merkmalen und Konfigurationen wie oben in diesem Artikel aufgeführt bereitstellen, um somit eine rasche Ersetzung bei Schadensfällen an den Helikoptern zu garantieren, die sich zu dieser Zeit im Dienst befinden. Auch in diesem Fall finden bei verspäteter Ersetzung die Vertragsstrafen nach Art. 18 Anwendung.

Die Konfiguration der Ersatzhubschrauber muss derjenigen der regulären Hubschrauber entsprechen. Das gilt auch für die Auflagen der elektromedizinischen Geräte.

Die Konfiguration der Helikopter, so wie sie angeboten werden, muss von ENAC oder der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigt werden.

Die Kosten für die Anpassung der Luftfahrzeuge an eventuelle gesetzliche Änderungen, die im Verlauf des Vertragsverhältnisses auftreten könnten, gehen zu Lasten des ZE.

Art. 36

Wartung der Hubschrauber

Die ordentliche oder außerordentliche Wartung der Hubschrauber erfolgt im Rahmen der von ENAC genehmigten Wartungsprogramme auf Kosten des ZE. Der ZE muss die operative Kontinuität des Dienstes sicherstellen.

Der ZE muss sich verpflichten, je nach genehmigter Eingriffsebene am operativen Stützpunkt Ausrüstungen, Ersatzteile und die zusätzlich erforderlichen Materialien für planmäßige Wartungsarbeiten und für die häufigsten Störungen bereit zu halten. Die für die Durchführung der planmäßigen Wartungsarbeiten erforderlichen Ersatzteile, Ausrüstungen und Ausstattungen müssen dem von ENAC genehmigten Inhalt von C.A.M.E.(Continuing Airworthiness Management Exposition) und M.O.E. (Maintenance Organisation Exposition) für den HEMS-Stützpunkt entsprechen.

Die planmäßigen Wartungsarbeiten müssen außerhalb der Einsatzzeiten durchgeführt werden.

Bei planmäßigen und außerordentlichen Wartungsarbeiten muss der ZE die Kontinuität des Dienstes gemäß den in dieser Verdingungsordnung aufgeführten Bedingungen durch einen Ersatzhubschrauber (Stand-by) gewährleisten.

Alle Aktivitäten zur Verwaltung der Flugnavigationseignung müssen gemäß den Anforderungen in Teil M der europäischen Verordnung (EG) 2043-2003, Anhang I erfolgen. Alle Wartungsarbeiten müssen gemäß den Anforderungen laut Teil 145 der europäischen Verordnung (EG) 2043 -2003 Anhang II durch den ZE oder durch das Wartungsunternehmen durchgeführt werden, mit dem der ZE einen ordnungsgemäßen Vertrag abgeschlossen hat.

Falls das Wartungsunternehmen ersetzt wird, muss der ZE dem Auftraggeber die vollständige Dokumentation zur Verfügung stellen, aus der die Wartungseignung des neuen Wartungsunternehmens hervorgeht. Der AG behält sich das Recht auf Zustimmung zu dem neuen vom ZE für die Ausführung der Wartungsarbeiten vorgeschlagenen Wartungsunternehmen vor.

Der ZE muss mit angemessener Vorlaufzeit ein Programm erstellen, um einen sinnvollen Abstand zwischen den einzelnen Terminen für „base maintenance“ und „line maintenance“ der Hubschrauber der beiden Stützpunkte zu gewährleisten.

Im Einklang mit den Vorgaben laut Anhang 5 zum Dokument der Staat-Regionen-Konferenz, Archiv-Nr. 2200 vom 3. Februar 2005 und gemäß den anwendbaren Flugverkehrsbestimmungen muss der ZE in enger Abstimmung mit dem Sanitätspersonal die Verfahren für die Maßnahmen zur Desinfektion des Luftfahrzeugs erstellen.

Wenn der Wartungstechniker als HEMS-Besatzungsmitglied und/oder zur Bedienung der Seilwinde eingesetzt wird, muss der ZE im Falle der Erfordernis umfassender Wartungsarbeiten, bei denen für den dem Stützpunkt zugewiesenen Techniker 10 (zehn) Stunden Freizeit und davon mindestens (acht) Stunden Ruhezeit nicht gewährleistet sind, zusätzliche technische Ressourcen zur Ausführung der Arbeiten zur Verfügung stellen.

Im Rahmen der Wartungsplanung muss außer der Flugfähigkeit des Hubschraubers Folgendes sichergestellt werden:

- die Beibehaltung eines optimalen Zustands bezüglich der Optik (innen/außen) und Funktionen des Hubschraubers durch Vornahme eventuell erforderlicher Reparaturen oder Austauscharbeiten, falls eindeutige Zeichen von Verschleiß auftreten;
- die Funktionsfähigkeit der Ausstattung des Flugpersonals und der medizinischen Besatzung (z. B. Funkgerät für Boden-/Bord/Boden-Kommunikation und anderer tragbarer Kommunikationsgeräte, Kopfhörer usw.)

Der ZE hat das Recht, ein genehmigtes graduelles Wartungsprogramm mit mehreren nächtlichen Wartungszeiträumen zu erstellen. In diesem Fall muss der Hubschrauber am folgenden Tag zu Beginn der Dienstzeit zur Verfügung stehen.

Ordentliche Wartungsarbeiten müssen dem AG mindestens 48 (achtundvierzig) Stunden vor der Durchführung schriftlich gemeldet werden.

Art. 37

Vom AG gestelltes Personal der Einsatzbesatzung

Das Sanitätspersonal der Einsatzbesatzung besteht aus einem Notarzt und einem Rettungssanitäter/Krankenpfleger. Je nach Einsatz kann der Sanitäter auch durch einen entsprechend geschulten Techniker des CNSAS oder des BRD-AVS ersetzt werden, der wiederum, je nach Art des von der

Notrufzentrale angeforderten Einsatzes, von anderem Personal unterstützt werden kann. Alle Mitglieder der Einsatzbesatzung, die im Schichtdienst eingesetzt werden, müssen zuständigkeitshalber auf Betreiben des AG für die Tätigkeiten im Helikopter und in schwer zugänglichem und schwierigem Gelände vorbereitet und geschult werden, damit sie formal die Schulung für HEMS und HSR-SAR-Einsätze bei der Flugrettung im Gebirge, Ein- und Ausladevorgänge mit Seilwinde, Arbeiten mit dem Schwerpunktlashaken und Ein- und Ausladevorgänge im Schwebeflug nachweisen können, so wie es von den geltenden Bestimmungen verlangt wird.

Art. 38

Besatzung des AG

Bei den HEMS-Einsätzen besteht die Mindestbesatzung aus dem Piloten und einem HEMS-Besatzungsmitglied (oder, wo dies von den Bestimmungen verlangt wird, auch aus dem Copiloten).

Bei SAR-Einsätzen (Flugrettung im Gebirge) besteht die Besatzung aus dem Piloten und dem Bediener der Rettungswinde (Mitglied der HHO-Besatzung).

Das Unternehmen muss für die gesamte Dauer der Verfügungszeit des Helikopters am Stützpunkt ständig einen Wartungstechniker bereitstellen, der im Besitz einer Lizenz als Luftfahrzeugmechaniker - Certifying Staff mit Befähigung für das/die eingesetzte/n Hubschraubermodell/e und für den Ersatzhubschrauber ist.

Die Funktion des Wartungstechnikers kann nicht vom/von den Piloten wahrgenommen werden und ebenso wenig umgekehrt.

Die Funktionen des Mitglieds der HEMS-Besatzung und des Windenbedieners können vom Wartungstechniker wahrgenommen werden.

Das vom ZE für den Dienst vorgeschlagene Personal muss ausgezeichnete Kenntnisse der italienischen Sprache in Wort und Schrift besitzen und mindestens einem der folgenden Berufsbilder entsprechen:

Pilot

Lizenz: Gültige CPL(H) oder gleichwertiger Titel. Im Falle von Mehrfach-Transportbesatzung, Pilotenlizenz für Linienhubschrauber ATPL (H) oder gleichwertiger Titel.

Gültige Befähigungen:

- Flugerfahrung von mindestens 100 Stunden Erfahrung für das für den ersten Zeitraum vorgeschlagene Hubschraubermodell; diese Anforderung wird auf 25 Stunden gesenkt, wenn der Pilot bereits 500 Stunden Erfahrung mit mehrmotorigen Hubschraubern hat. Der Pilot muss die Voraussetzungen aus dem vorhergehenden Absatz zum Datum der Vorlage des Angebots besitzen. Der Auftraggeber muss die entsprechenden Nachweise bei Vorlage des Angebots erhalten.
Bezüglich der Hubschrauber der neuen Generation für den zweiten Vertragszeitraum berücksichtigt der AG Anfragen des ZE bezüglich der Reduzierung des Gesamtstundenaufkommens, wobei die Genehmigung vom Nachweis einer spezifischen Schulung abhängt, in der außer der Befähigung für den Typ/die bessere Variante auch alle Einsatz- und Umweltbedingungen thematisiert werden, die charakteristisch für die in dieser Verdingungsordnung beschriebenen Dienstleistungen sind.
- Befähigung für den Instrumentenflug (IF) für das für den Dienst geplante Luftfahrzeug (Typ/Modell)
- Befähigung zum Fliegen im Gebirge gemäß Ministerialerlass 467T/92 für Inhaber der von Enac ausgestellten Lizenz, oder gleichwertiger Titel für ausländische Piloten, gemeinsam mit der von der für die jeweilige Lizenz zuständigen Luftfahrtbehörde ausgestellten Bescheinigung.

Flugerfahrung:

Nicht weniger als 2.500 Stunden Hubschrauberflugerfahrung insgesamt, davon:

- 1000 Stunden als Hubschrauberkommandant
- 500 Stunden unter ähnlichen Umweltbedingungen wie in der Provinz Bozen, davon mindestens 100 Flugstunden im Gebirge
- 1500 Stunden auf Turbinenhubschraubern, davon mindestens 500 auf mehrmotorigen Hubschraubern
- 100 Stunden Instrumentenflug;
- 500 Stunden HEMS-Aktivität.

Erfahrung nach Einsatzarten:

- Seilwinde: 100 Stunden in Einsätzen mit Rettungsseilwinde und 50 Seilwindenzyklen
- Schwerpunktlasthaken; spezifische Schulung für Einsätze mit Nutzung des Schwerpunktlasthakens gemäß dem Schulungsprogramm, das im Bedienerhandbuch des Betreibers festgelegt und enthalten ist.

Erfüllung der Anforderungen für CRM – Crew Resource Management gemäß JAR-OPS 3.940 (7) und JAR-OPS 3.943. Der Nachweis wird in der Dokumentation zur Präsentation des Piloten erbracht.

Qualifizierung für das Gebiet, in dem der Dienst erbracht wird, gemäß JAR-OPS 3.975.

Sprech- Navigations- und Flugfunkdienstberechtigung für Boden- und Luftfunkstellen in englischer Sprache.

Gegenstand qualitativer Bewertung werden sein: die effektiv durchgeführte Flugtätigkeit in Umgebungen mit orographisch zu denen in der Provinz Bozen analogen Bedingungen, die Erfahrung bei Bergungen an der Felswand mittels Windeneinsatz und Schwerpunktlasthaken und die als Pilot ausgeführte Tätigkeit an Bord eines Hubschraubers vom Typ, der für den Dienst angeboten wurde.

Die Kenntnisse der italienischen und der deutschen (soweit vorhanden) Sprache müssen vom Piloten im Sinne von DPR n. 445/2000 selbst bescheinigt werden.

Wartungstechniker:

Lizenz als Luftfahrzeugmechaniker (L.M.A.) und von der Wartungsorganisation ausgestellte Zertifizierungsgenehmigung als B1/Certifying Staff mit Befähigung für Modell und Variante des für den Dienst eingesetzten Hubschraubers bzw. des Ersatzhubschraubers seit mindestens einem Jahr oder gleichwertige, seit mindestens drei Jahren gemäß EASA Teil 66 ausgestellte Bescheinigung einer nicht italienischen Luftfahrtbehörde, um die in Teil 145 aufgeführten Tätigkeiten mit den gleichen Kompetenzen wie oben gefordert durchführen zu können. Für werksneue Hubschrauber, die in dem zweiten Zeitraum eingeführt werden, ist die Erweiterung der B1/Certifying Staff-Befähigung auf das neue Modell bzw. die Variante erforderlich.

Die Kenntnisse der italienischen und der deutschen Sprache (soweit vorhanden) müssen von dem Techniker im Sinne von DPR n. 445/2000 selbst zertifiziert werden.

HEMS-Mitglied/ Windenbediener

- Qualifizierung und Schulung als HEMS-Besatzungsmitglied gemäß den in Anhang 1 zu JAR OPS 3.005 enthaltenen Bestimmungen und anderen einschlägigen Regelungen, mit besonderem Augenmerk auf die Aspekte der „crew coordination“;
- Qualifizierung und Schulung für den Einsatz der Seilwinde gemäß den vom ZE erstellten und von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigten Programmen;

- umfangreiche und nachgewiesene Erfahrung und Fähigkeiten bei realen Rettungseinsätzen mit Verwendung der Seilwinde und des Schwerpunktasthakens, auch in bergigem und schwierigem Gelände;
- nachgewiesene Erfahrung in mindestens 50 Einsätzen mit Seilwinde in den letzten 3 (drei) Jahren.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Betreiber die Schulung und Qualifizierung des HEMS-Mitglieds/Windenbediener mit Bezug auf das Einsatzgebiet und das Hubschraubermodell durchführt, wird die Flugfähigkeit in einer Umgebung mit orographisch zu denen in der Provinz Bozen analogen Charakteristiken, die Erfahrung bei Bergungen in der Felswand mittels Rettungswinde und Schwerpunktasthaken sowie die Tätigkeit als HEMS-Mitglied/Windenbediener an Bord des für den Dienst vorgeschlagenen Helikopters zur Bewertung herangezogen.

Die Kenntnis der italienischen und der deutschen Sprache (soweit vorhanden) müssen von dem Techniker im Sinne von DPR n. 445/2000 selbst bescheinigt werden.

Der ZE muss mit der technischen Dokumentation, die für den Wettbewerb vorgelegt wurde, die Unterlagen beibringen, die den Besitz der geforderten Voraussetzungen seitens der HEMS-Mitglieder/Windenbediener/Wartungstechniker nachweisen.

Die Flugfähigkeit der Piloten sowie die Erfahrung der HEMS-Mitglieder und der Windenbediener und Wartungstechniker muss von den betreffenden Personen im Sinne von Gesetz Nr. 445/2000 selbst bescheinigt werden.

Den Erklärungen müssen in jedem Fall beigelegt werden:

- für die Piloten die Kopien der Pilotenlizenz und der letzten Seite des persönlichen Flugbuches;
- für Wartungstechniker die Lizenz als Luftfahrtmechaniker.

Gegen keinen der Piloten dürfen laufende Beanstandungen hinsichtlich der Flugbestimmungen vorliegen.

Die in der Autonomen Provinz Bozen geleistete Flugfähigkeit der Piloten und der HEMS-Mitglieder / Windenbediener muss von dem Unternehmen dokumentiert und von dem Betroffenen selbst bescheinigt werden. Die Flugfähigkeit der Piloten und der HEMS-Besatzungsmitglieder / Windenbediener in Umgebungen mit orographisch zu denen in der Provinz Bozen analogen Charakteristiken, die Erfahrung bei Bergungen in der Felswand mittels Winde und Schwerpunktasthaken und die Erfahrung mit dem Helikoptertyp muss vom Unternehmen dokumentiert und per Eigenbescheinigung bestätigt werden.

Art 39

Schichtwechsel

Der ZE muss für den in Rede stehenden Dienst Piloten bzw. Techniker einsetzen, für die Genehmigungen vorliegen, und sich verpflichten, in der Tagesschicht mindestens einen Wartungstechniker für die gesamte Dauer der Aktivitäten einzusetzen, wobei zu Ende der Tagesschicht ein Personalwechsel vorgesehen sein muss.

Der ZE muss den regelmäßigen Schichtwechsel des Luftfahrzeugpersonals und der Mitglieder der HEMS-Besatzung gewährleisten.

Im Rahmen des Wettbewerbs muss das teilnehmende Unternehmen (oder die BG) eine Kopie als Faksimile der Schichten des eigenen Pilotenpersonals /HEMS-Besatzungsmitglieds in der Form eines kompletten Einsatzschemas vorlegen, gemäß dem Rundschreiben ENAC OPV-18A und unter Angabe der Begrenzungen für die Flug- und Dienstzeit sowie der Ruhezeiten für die Besatzung, die für die Art der ausgeführten Tätigkeit gelten; dieses muss den „Bestimmungen für den Einsatz, die Flug- und Dienstzeitbeschränkungen sowie die Ruhezeiten für Hubschrauberpiloten für den Passagierflugverkehr zur Verbindung mit Erdölplattformen, als medizinischer

Rettungsdienst und als Such- und Rettungsflugdienst in den Bergen“, in der Fassung 2 vom 16. September 2009 und dem Gesetzesdekret 185/2005 entsprechen. Dabei muss auch aufgezeigt werden, wie zur Einhaltung der Ferienzeiten Personal unter Einhaltung der gültigen Vorschriften ersetzt und wie plötzlich auftretende außergewöhnliche Situationen (Krankheiten, außerordentliche Urlaubstage usw.) gehandhabt werden.

Jeweils im Abstand von drei Monaten teilt der ZE dem Auftraggeber die Einteilung der Schichten des Stützpunktpersonals mit.

Jede Ersetzung von für den Dienst eingeplantem Personal muss der Kontaktperson beim AG im Vorfeld auch per Fax mitgeteilt und vom AG genehmigt werden.

Die Besatzungsmitglieder müssen, falls Gründe für eine sofortige Unverfügbarkeit auftreten, in angemessener kurzer Zeit durch anderes Personal mit gleichen Anforderungsprofilen und Qualifikationen ersetzt werden, dessen Einsatz auf dem Stützpunkt genehmigt wurde.

Art. 40

Kompetenzen

Der Dienst habende Arzt bei der Flugrettung ist der Sanitätsverantwortliche des Einsatzes. Das Management des Rettungseinsatzes erfolgt nach den vom Auftraggeber festgelegten Protokollen, wobei die den Piloten eigenen Kompetenzen in Funktion der übergeordneten Notwendigkeiten der Machbarkeit und der Flugsicherheit unangetastet bleiben.

Der Dienst habende Arzt bei der LNZ ist verantwortlich für die Veranlassung des Flugeinsatzes, wobei die Autorität des Piloten für Fragen, die in seine Zuständigkeit fallen, unangetastet bleibt.

Art. 41

Schulung und Fortbildung des Personals

Personal des ZE

Die Piloten müssen auf Betreiben und Kosten des ZE gemäß den Bestimmungen aus JAR OPS 3.975 für das in Art. 29, Absatz 1 definierte Einsatzgebiet qualifiziert sein, bevor sie den Dienst aufnehmen. Dies gilt auch für Piloten, die aus irgendeinem Grund im Verlauf der Vertragsdauer zur Ersetzung der Stammpiloten berufen werden.

Das Personal des Unternehmens muss die periodische Schulung und Fortbildung unter Beachtung der Bestimmungen für den Erhalt der Berufsqualifizierungen absolvieren, und zwar außerhalb der bei den Stützpunkten abgeleiteten Dienstzeit und auf Kosten des ZE.

Der P.I.C. muss insbesondere Folgendes absolviert haben:

- 3 Stunden Instrumentenflug in 90 Tagen (auch am Simulator), mit mindestens 3 Simulationsverfahren „Inadvertent entry into IMC condition“;
- Seilwindenzyklen, wobei jeder einzelne einen Übergang von und zum Schwebeflug einschließen muss (in den letzten 90 Tagen);

- angemessene Schulung für Tätigkeiten unter Einsatz des Schwerpunktasthakens gemäß dem Schulungsprogramm, das im dem operativen Handbuch des Betreibers enthalten und von der Luftfahrtbehörde genehmigt ist.

Wenn in einem von der Luftfahrtbehörde genehmigten Schulungszentrum ein Level-D-Flugsimulator (FFS-Level D) für das für den Dienst vorgeschlagene Hubschraubermodell vorhanden ist, dann muss der ZE dort wiederholte Schulungen für jeden Piloten einplanen.

Das Schulungsprogramm am Simulator muss in 3 (drei) Jahren alle am häufigsten auftretenden Schäden der Hubschraubersysteme und die entsprechenden Korrekturverfahren abdecken.

Der ZE muss besonderes Augenmerk auf die wiederholte Schulung mit der Zielsetzung CRM richten. Der AG muss über diese Programme und ihre Durchführung unterrichtet werden.

Der ZE verpflichtet sich, die Schulungs- und Kontrollprogramme für jedes für den Dienst eingesetzte Besatzungsmitglied einzuhalten und wird den Auftraggeber über die Durchführung der Programme und die Einhaltung der geplanten Termine gemäß den einschlägigen Vorschriften unterrichten.

Das Flugpersonal und/oder das Bodenpersonal, das beim ZE für die Verwirklichung der Inhalte der vorliegenden Verdingungsordnung eingesetzt wird, muss auf Betreiben und Kosten des ZE eventuelle Schulungs- und Fortbildungskurse besuchen, die von der Landesverwaltung oder vom Auftraggeber veranstaltet werden.

Nicht beim ZE beschäftigtes Personal

Der ZE stellt während der Dienstzeit und ohne zusätzliche Kosten für höchstens 10 nicht kumulierbare Flugstunden im Jahr in zwei Halbjahressessionen Personal und Luftfahrzeuge für die anfängliche Schulung und die periodische Fortbildung des Sanitätspersonals und des anderen, vom AG bestimmten technischen Personals zur Verfügung. Bei Überschreitung von 10 Flugstunden werden die zusätzlichen Stunden zum Tarif der HEMS-Tätigkeit vergütet. Die Schulung muss nach den Modalitäten und Zeiten erfolgen, die mit der HELI-Direktion vereinbart worden sind.

Das gesamte vom AG ausgewählte Sanitäts- und Rettungspersonal muss vor Dienstbeginn durch das Unternehmen gemäß den in Italien gültigen Luftfahrtnormen befähigt werden, und, soweit von den geltenden Vorschriften vorgesehen, auf der Grundlage von durch ENAC genehmigten Programmen (z.B. Ein- und Ausladen mit Seilwinde, im Schwebeflug, Hilfe beim Ein- und Ausladen von Verunglückten im Schwebeflug usw.) geschult werden.

Der AG hat das Recht, das Personal auszuwählen, das vom Unternehmen befähigt wird, gemäß den geltenden Bestimmungen die Funktion eines HEMS-Besatzungsmitglieds wahrzunehmen.

Das bereits im Sinne der oben genannten Normen befähigte AG- und Rettungspersonal muss den Fort- / Weiterbildungskurs des ZE besuchen; die Fort-/Weiterbildung dieses Personals muss vor Dienstbeginn abgeschlossen sein.

Die Schulung muss gemäß den mit der Leitung von HELI abstimmt Modalitäten und Zeiten erfolgen.

Das Unternehmen muss die Handbücher mit den Programmen für die Schulung des für den Dienst eingesetzten Personals mit der für den Wettbewerb eingereichten Dokumentation einreichen. Soweit von der zuständigen Luftfahrtbehörde gefordert, müssen die Programme von dieser genehmigt werden. Über diese Genehmigung muss ein Nachweis erbracht werden.

Bei den vom Auftraggeber organisierten Übungseinsätzen muss der ZE, nach einer Vorankündigung per Auskunftsschreiben von 15 (fünfzehn) Kalendertagen ohne zusätzliche Kosten und für maximal 15 Tage die Verfügbarkeit eines 1.000 Liter-Treibstofftanks sowie das Personal für die Treibstoffversorgung an einer für die Landung des Hubschraubers geeigneten Stelle garantieren. Diese muss an einem leicht erreichbaren Ort im Umkreis von 150 Kilometern vom HEMS-Stützpunkt liegen. Bei diesen Übungen muss der ZE derart organisatorische Vorsorge treffen, dass die Durchführung des Dienstes in jedem Fall gewährleistet bleibt, wobei

die von den Bestimmungen auferlegten Beschränkungen für die tägliche Flugtätigkeit gebührend berücksichtigt werden müssen (eventuell indem ein zweiter Pilot eingesetzt wird).

Art. 42

Ausrüstungen und Obliegenheiten zu Lasten des AG

Der AG sorgt bei jedem der beiden Stützpunkte für die Lieferung der elektromedizinischen Apparate, für die Lieferung und Wiederherstellung der Verbrauchsmaterialien und der medizinisch-chirurgischen Geräte, die nach Dafürhalten des Ärzteteams notwendig sind, außerdem für die Reinigung und Desinfektion der elektromedizinischen Gerätschaften, für den Ankauf der fehlenden Materialien und die Erneuerung aller nicht zu Lasten des ZE vorgesehenen Materialien. Der AG sorgt für das Nachfüllen der entfernbaren und transportablen Sauerstoffflaschen.

Art. 43

Dienstleistungen zu Lasten des Auftraggebers

Der AG sorgt an beiden Stützpunkten für die Einrichtung / Lieferung:

- von Telefonanschlüssen für die Nutzung des Notrufes 118 (eine Ortsverbindung, eine direkte Verbindung mit der Notrufzentrale und ein Telefax);
- eines EDV-Systems, das mit dem Betriebssystem der Notrufzentrale vernetzt ist.

Anlagen

„1“ – Merkmale der Helikopter

„2“ - Merkmale der Sanitätsbereiche und der Ausstattung.

„3“ - Netz der Hubschrauberlandeplätze der Autonomen Provinz Bozen

ANLAGE "1":

MERKMALE DER BEI DEN STÜTZPUNKTEN VON BOZEN UND BRIXEN IN DIENST GESTELLTEN HUBSCHRAUBER UND DER ERSATZHUBSCHRAUBER

Die Hubschrauber für die beiden Stützpunkte des Landes sowie der/die Ersatzhubschrauber müssen die im Folgenden aufgeführten Anforderungen erfüllen und Merkmale besitzen. Andernfalls werden sie nicht zugelassen.

- Im ersten Zeitraum müssen sie vom gleichen Modell und der gleichen Variante sein und die gleiche Konfiguration der Sanitätskabine besitzen.
- Im zweiten Zeitraum müssen die Einsatzhubschrauber der neuesten Generation angehören, werksneu sein, und vom gleichen Modell und der gleichen Variante oder eine Weiterentwicklung des für den ersten Vertragszeitraum angebotenen Hubschraubers sein und die gleiche Konfiguration der Sanitätskabine wie dieser besitzen. Unter Beachtung der in Art. 20 gemachten Einschränkungen ist es zulässig, dass der/die Ersatzhubschrauber vom gleichen Modell/von der gleichen oder einer besseren Variante ist/sind als der/die für den ersten Zeitraum angebotenen Hubschrauber und die gleiche Konfiguration der Sanitätskabine besitzt/besitzen.

Zum Zwecke der qualitativen Bewertung aus den Wettbewerbsbedingungen – Art. 1 (2.2) werden ausschließlich die Hubschrauber für den zweiten Vertragszeitraum herangezogen, während die für den ersten Vertragszeitraum angebotenen die Mindestkriterien aus Anlage 1 der vorliegenden Verdingungsordnung erfüllen müssen,

Die als Einsatzhubschrauber oder Ersatzhubschrauber vorgeschlagenen Luftfahrzeuge müssen in der Lage sein, mit der im Wettbewerb präsentierten und von ENAC oder der zuständigen ausländischen Behörde genehmigten Konfiguration der HEMS-Kabine Leistungsklassen zu gewährleisten, die gemäß den von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigten/akzeptierten Verfahren mit dem Zustand vor Ort an jedem der Hubschrauberlandeplätze des HEMS-Netzwerks kompatibel sind. Die Hubschrauber müssen ein angemessenes Verhältnis zwischen Gewicht und Leistung aufweisen, damit die Sicherheit auch auf kleinen Flächen und bei Vorhandensein von Hindernissen gewährleistet ist.

Die Helikopter müssen maximale Abmessungen über alles (Ü.A.) haben, die den gültigen Vorschriften in Bezug auf die Größe der Hubschrauberlandeplätze der HEMS-Stützpunkte des Landes in Bozen und Brixen und der entsprechenden Hangars sowie den Hubschrauberlandeplätzen der Krankenhäuser von Bozen, Meran und Bruneck entsprechen.

Zusätzlich/als Ergänzung zu den fixen Einrichtungen, die in der mit D.LH. Nr. 11 vom 8. April 2003 verabschiedeten „Landesverordnung für die Organisation des Erste-Hilfe-Dienstes mit Sanitätshubschraubern“ angegeben sind, müssen die Helikopter folgende Merkmale aufweisen:

1. mehrmotorig, wenigstens 4 Rotorblätter, zertifiziert in den Kategorien Transport oder Normal im Einklang mit den Teilen EC/EASA 29 oder 27 (oder JAR/FAR/ CS 27 oder 29) und zertifiziert in Kategorie A.
2. Typenzulassung (Type Certificate Data Sheet);
3. Für den ersten Zeitraum vorgeschlagene Hubschrauber dürfen zum Stichtag für die Teilnahme an der Ausschreibung nicht älter als 10 (zehn) Jahre ab dem Herstellungsdatum und/oder der ersten Ausstellung der Flugtüchtigkeitsbescheinigung sein. Für den zweiten Vertragszeitraum vorgeschlagene Hubschrauber müssen zum Zeitpunkt der Indienststellung werksneu sein.
4. Hoch liegender Hauptrotor, mit einer Höhe, welche die Sicherheit des Personals garantiert, das in unmittelbarer Nähe des Luftfahrzeugs tätig ist. Bevorzugt werden Hubschrauber mit dem größten Freiraum zwischen dem ebenen Boden und Hauptrotornabe in Bewegung, wenn die Zyklussteuerung

- sich in neutraler Position befindet. Bei konventionellem Heckrotor wird der größte Freiraum zwischen dem ebenen Boden und dem Heckrotor in Bewegung bevorzugt, während die Höchstpunktezah für Hubschrauber mit Mantelpropeller oder vom Typ NOTAR vorgesehen ist.
5. Fahrgestellausstattung mit Rädern oder mit Kufen und Merkmalen, die den Einsatz des Hubschraubers auf steilem und nicht präpariertem Terrain ermöglichen.
 6. Ausrüstung mit automatischem Notpeilsender (ELT (A)) gemäß JAR OPS 3.820.
 7. Lange Abstände zwischen Wartungsmaßnahmen, um die Kontinuität des Dienstes zu gewährleisten.
 8. Avionik möglichst als integriertes Electronic Flight Instrument System (Glascockpit) mit der Möglichkeit, alle Hauptfluginformationen auf einem Bildschirm darzustellen. Diese Eigenschaft gilt bei der Punktvergabe als Aufbesserung.
 9. Seitentüren mit großen Abmessungen und mit Schiebevorrichtung, um die Ein- und Ausladevorgänge der Krankentrage sowie das Einladen des Patienten auf der Trage im Translationsflug bei Einsatz der Seilwinde bis in den Innenraum zu erleichtern.
 10. Rumpf, Tanks, Kufen und Sitze der Besatzung sollten möglichst Energie absorbieren können, damit für die an Bord des Hubschraubers befindlichen Personen ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet ist. Die Sitze der Ärzte müssen so angeordnet sein, dass die Ärzte auch bei Beförderung von 2 Krankentragen gleichzeitig die Notausgänge schnell erreichen können. Dieser Aspekt wird qualitativ bewertet.
 11. Funkhöhenmesser mit Lichtsignal, der unter einer vom Piloten ausgewählten Höhe automatisch eingeschaltet wird, und akustisches Signal mit nicht auswählbarer synthetischer Stimme.
 12. Niedriges Leistungsgewicht (Verhältnis Abfluggewicht / Höchstleistung), so dass die reguläre und sichere Durchführung des Einsatzes bei allen Einsätzen für Helikopter mit Sanitätsausrüstung gewährleistet ist.
 13. Systeme, die in der Lage sind, einen Schnellstart der Triebwerke zu gewährleisten.
 14. IFR-Instrumentenausstattung und -zertifizierung, fest in die Instrumententafel eingebautes Satellitennavigationssystem GPS (vorzugsweise „Moving map“). Die IFR-Zertifizierung „Single Pilot“ gilt bei der Punktzahlvergabe als Aufbesserung.
 15. Ausrüstung bestehend aus:
 - Aufnahmesystem für Schwerpunktlasthaken (einzeln) mit Tragfähigkeit von mindestens 1000 kg, zertifiziert von der zuständigen Luftfahrtbehörde.
 - Aufnahmesystem für das Spiegelsystem zur Steuerung des Einsatzes des Schwerpunktthakens;
 - Löschesystem im Triebwerkraum;
 - Rotorbremse;
 - Set für die funktionelle Anordnung der elektromedizinischen Geräte und die adäquate Fixierung der entfernbaren und transportablen Sanitätskomponenten, zertifiziert durch die zuständige Luftfahrtbehörde;
 - fest installierte Anlage für die Sauerstoffversorgung, zertifiziert durch die zuständige Luftfahrtbehörde, bestehend aus einer oder mehreren Sauerstoffflaschen zu insgesamt mindestens 1200 Liter, mit entsprechendem Druckminderer, Druckmesser sowie Öffnungs- und Schließvorrichtung für die Kanalbildungen. Die Anlage muss über zwei fest installierte Anschlussdosen verfügen. Die von dem Unternehmen bereitgestellten Sauerstoffflaschen müssen von SA gemäß den gültigen nationalen Bestimmungen auffüllbar sein.
 16. Elektrische oder hydraulische Seilwinde, zertifiziert durch die zuständige Luftfahrtbehörde, mit einer Tragfähigkeit von nicht weniger als 270 kg, mit einem Seil von mindestens 90 m Länge, geeignet für das Absetzen der Krankentrage mit Rettungsassistenten und die Bergung des Patienten auf der Trage während des Flugs und gleichzeitig mit dem Rettungsassistenten. Die technischen Merkmale der Seilwinde und deren Installation müssen die Bergung des Patienten auf der Trage im Horizontalflug bei einer Geschwindigkeit von 30 KTS ermöglichen, und zwar derart, dass eine eventuelle Drehung der Krankentrage blockiert wird. Die Leichtigkeit, mit der das Einladen der Trage an der Rettungswinde

- erfolgt, wird zur qualitativen Bewertung herangezogen; die entsprechenden Tätigkeiten müssen detailliert beschrieben und dokumentiert werden.
17. Pilotenkanzel mit angemessener Trennung vom Sanitätsbereich.
 18. Geräumiger, rationaler und ergonomischer Sanitätsbereich, der für eine Krankentrage für einen 190 cm großen und mindestens 100 kg schweren Patienten groß genug ist (das hier angegebene Gewicht ist nicht relevant für die Kalkulation der Leistungen laut Punkt 30), mit bestmöglicher Zugänglichkeit und Möglichkeit zur Intensivbehandlung eines Patienten auf der Trage, unter Erfüllung der Anforderungen an die Konfigurationen in Hinblick auf die Begrenzung und die ergonomische Verteilung der Ausrüstungsgegenstände.
 19. Ausreichend großer Raum zur Unterbringung der Ausrüstung. Gesamtladekapazität von mindestens 4 (vier) m³. Ein größeres Gesamtvolumen wird qualitativ bewertet.
 20. Außer dem Piloten und dem HEMS-Mitglied, die immer anwesend sind, müssen im Sanitätsbereich im Inneren des Luftfahrzeuges mindestens aufgenommen werden können:
 - (drei) Einsatzkräfte und ein auf der Trage längs ausgestreckter Patient oder alternativ:
 - (zwei) Einsatzkräfte und 2 (zwei) auf der Trage längs ausgestreckte Patienten, mit Möglichkeit der Intensivbehandlung von wenigstens einem der beiden Patienten oder alternativ:
 - 1 Brutkasten, mit Befestigung des Gerätekomplexes an den drei Achsen;
 21. Möglichkeit zur raschen Umwandlung für den Personentransport, für wenigstens 5 Personen (außer der Besatzung des Unternehmens), für den Fall der Notwendigkeit von Evakuierungen aus Katastrophengebieten, bei Massennotstand oder bei der Notwendigkeit, Rettungspersonal vor Ort zu bringen. Die Möglichkeit, über die geforderten fünf Personen hinaus weitere Personen zu transportieren, wird qualitativ bewertet.
 22. Bordfunk und Sprechanlage zur Kommunikation zwischen Pilot und Sanitätsteam in voller Einsatzbereitschaft, mit wenigstens 6 Anschlüssen einschließlich Verlängerungskabeln und Helmen mit Einbaumikrofonen für alle Besatzungsmitglieder des ZE (das Sanitätspersonal wird vom Auftraggeber mit Helm ausgestattet), mit Möglichkeit zur Konferenzschaltung der Sanitätsabteilung unter Ausschluss der Piloten, Möglichkeit der Kommunikation Bord-Bord und Boden-Bord-Boden auf allen von den nationalen Notrufzentralen und denen des an Südtirol angrenzenden Auslands genutzten Frequenzen und/oder allen Rettungsvereinigungen und Alpenvereinen, die in der Autonomen Provinz Bozen aktiv sind. Die Anlage muss die Funkkommunikation zwischen Rettungsassistent und Hubschrauber während der Operationen mit der Seilwinde ermöglichen; aus Gründen der Flugsicherheit müssen eventuelle dringende Mitteilungen des Piloten Vorrang erhalten, daher muss die Möglichkeit der Überlagerung jedes anderen laufenden Funkverkehrs möglich sein bzw. ein anderes akustisches Warnsystem vorhanden sein. Möglichkeit zum exklusiven Dialog zwischen Patient und Kabinenpersonal. Die Anlage muss den gültigen einschlägigen Bestimmungen entsprechen und in der technischen Dokumentation und in den operativen Anleitungen zum Gebrauch des Luftfahrzeugs beschrieben sein.
 23. Geringe äußere und interne Lärmemissionen beim Start, beim Horizontalflug und bei der Landung gemäß den Anforderungen laut ICAO – Annex 16, Änderung 7 oder folgende. Die Lärmbescheinigung oder ein gleichwertiges Dokument mit den Angaben und Maßen des Herstellers muss gemeinsam mit den Angebotsunterlagen eingereicht werden.
 Es muss das folgende Zubehör vorhanden sein, das immer für die Installation auf jedem Stützpunkt bereitstehen muss und das nicht in der Kalkulation der Leistungen gemäß dem nachfolgenden Punkt 30 berechnet werden kann: Schneekufen, Schwerpunktasthaken und Spiegel,
 Die Hubschrauber für den ersten Vertragszeitraum müssen über CVR-FDR, UMS **gemäß den geltenden Bestimmungen**, sowie möglichst Kabelschneider (WIRE STRIKE PROTECTION SYSTEM – WSPS verfügen.
 WSPS,CVR,FDR und UMS sind obligatorische Ausrüstungen für die Hubschrauber des zweiten Vertragszeitraums;

24. Die Hubschrauber müssen die vom Auftraggeber vorgesehene Farbgebung aufweisen und die folgende Aufschrift tragen: „HELI – Flugrettung Südtirol / Elisoccorso Alto Adige“ sowie das Logo des Einheitsnotrufes für sanitäre Notfälle „118“ tragen. Dazu kommen die Logotypen der Organisationen, aus denen HELI besteht. Der Helikopter, der **vorübergehend** den regulären ersetzt, kann eine andere Farbe haben, muss aber in jedem Fall die in diesem Artikel aufgeführten Aufschriften tragen. Die Lackierung der Hubschrauber mit den vom Auftraggeber vorgeschriebenen Farben erfolgt zu Lasten des Unternehmens. Die Hubschrauber können außer den oben genannten Beschriftungen, den Luffahrtkennzeichen und den Sicherheitshinweisen lediglich den Namen des Unternehmens mit dem Logo auf den beiden Seiten des Hubschraubers und Abmessungen von maximal 20 x 100 cm tragen, deren Position vom Auftraggeber genehmigt werden muss.
25. Reisegeschwindigkeit mit Einsatzgewicht beim Abflug für HEMS/SAR-Einsätze entsprechend nachstehendem Punkt 29 unter Umgebungsbedingungen ISA+10 von mindestens 130 Kts über dem Meeresspiegel und bis zu 1.500 m Höhe.
26. Fähigkeit zum Translationsflug mit nur einem Triebwerk bei höchster Dauerleistung auf einer Höhe von nicht unter 3.000 m (10.000 Fuß) in Umgebungsbedingungen ISA+10 mit Einsatzgewicht beim Abflug für HEMS/SAR-Einsätze im Gebirge entsprechend nachstehendem Punkt 30.
27. Leistungen in Klasse 1 auf einem Hubschrauberlandeplatz mit Höchstabmessungen von 20 x 20 m bei Umgebungsbedingungen ISA+10 auf 2.000 Fuß mit Einsatzgewicht beim Abflug für HEMS/SAR-Einsätze im Gebirge entsprechend nachstehendem Punkt 30.
28. Leistungen in Klasse 1 auf einem Hubschrauberlandeplatz mit Höchstabmessungen von 20 x 21 m bei Umgebungsbedingungen ISA+10 auf 2.800 Fuß nach 30 (dreißig) Flugminuten. Das für die Berechnung relevante Gewicht ist das Einsatzgewicht beim Abflug für HEMS/SAR-Einsätze im Gebirge entsprechend nachstehendem Punkt 29 zuzüglich des Gewichts des Patienten (90 kg) und unter Abzug des in 30 Minuten bei höchster Dauerleistung im Translationsflug verbrauchten Treibstoffs.
29. Die Helikopter müssen Leistungen aufweisen, die sie befähigen, die im folgenden beschriebenen Einsätze durchzuführen:

HEMS/SAR-Einsatz im Gebirge

Höhe des Einsatzgebietes 3.900 m

Einsatzprofil

- *Abheben vom HEMS-Stützpunkt (Höhe 1.500 Fuß) mit 4 Personen an Bord bei Einsatzgewicht mit notwendigem Treibstoffvorrat für die Durchführung des im folgenden beschriebenen Einsatzes und 20 (zwanzig) Minuten Zusatzzeit;*
- *Verlegung ins Einsatzgebiet mit Dauer 25 Minuten;*
- *bei Ankunft Schwebeflug außerhalb des Bodeneffekts in einer Höhe von 3.900 m (Wind 0 kts), Dauer 5 Minuten;*
- *Wartezeit: 10 Minuten Translationsflug;*
- *Schwebeflug außerhalb des Bodeneffekts: Dauer 5 Minuten (die Machbarkeit dieser Leistung mit 5 Personen an Bord muss mit dem Gewicht überprüft werden, das am Ende der 5 Minuten Schwebeflug bei 0 kts Wind berechnet wird);*
- *Rückkehr zum Stützpunkt: 25 Minuten mit 5 Personen an Bord.*

- *Für die Berechnung der Hubschrauberleistungen im Einsatz wie oben müssen folgende Basisdaten verwendet werden:*
 - *Bedingungen ISA+5*
 - *Gewicht jedes Besatzungsmitgliedes des ZE 85 kg.*
 - *Gewicht pro Flugpassagier 90 kg.*
 - *Gewicht der Sanitätsausrüstungen kg 50*

Rettingshubschrauberdienst-Einsatz (HHA)

Das Mindestgewicht für die Berechnung umfasst den zur Durchführung des oben beschriebenen HEMS/SAR-Einsatzes erforderlichen Treibstoff (der als Standard angesehen wird und daher immer an Bord ist) oder eine größere Menge, wenn bei dem Gewicht des Luftfahrzeugs auch mit dieser zusätzlichen Menge die in dem operativen Handbuch angegebenen Begrenzungen für die im Einsatzprofil beschriebenen Vorgänge eingehalten werden und die Rückkehr mit der erforderlichen Reservemenge für 20 (zwanzig) Minuten gewährleistet ist.

Höhe des Anknftskrankenhauses 2000 Fuß.

Einsatzprofil

- Abheben vom HEMS-Stützpunkt (Höhe 1.500 Fuß) mit 5 Personen an Bord bei Einsatzgewicht mit dem Treibstoffvorrat wie oben angegeben;
- Flug in ein anderes Krankenhaus: Dauer 30 Minuten bei einer Reisegeschwindigkeit von 130 kts.
- Ankunft am Bestimmungskrankenhaus – Landung;
- Rückflug mit 4 Personen an Bord, Dauer 30 Minuten bei einer Reisegeschwindigkeit von 130 kts.

Für die Berechnung der Helikopterleistungen bei den oben genannten Einsätzen müssen die folgenden Basisdaten verwendet werden.

Bedingungen ISA+10

Gewicht jedes ZE-Besatzungsmitglieds 85 kg.

Gewicht pro Flugpassagier 90 kg.

Gewicht der Sanitätsausrüstung 50 kg.

Die Helikopter für den zweiten Vertragszeitraum müssen außerdem wie folgt ausgerüstet sein, wobei die Installationen zur qualitativen Bewertung herangezogen werden:

- Night vision goggles system (Vorbereitung);
- Doppelter Schwerpunktklashaken, abnehmbare externe Lautsprecheranlage;
- Wetterradar;
- T.A.S. (Traffic Advisory System)

Die Installation bzw. die Nutzung von elektromedizinischen Geräten und nicht für die Luftfahrt konzipierten Funkgeräten gemäß der vorliegenden Verdingungsordnung muss von ENAC oder von der für die Installation und die elektromagnetische Kompatibilität zuständigen Luftfahrtbehörde durch die Genehmigung der Kabinenkonfiguration und die spezifischen „NO HAZARD“-Genehmigungen autorisiert sein.

Diese Genehmigungen, die in den Unterlagen zu dem Hubschrauber oder denen des Betreibers enthalten sein müssen (Formular 154 bzw. andere gleichwertige Bescheinigung, Luftfahrzeugbrief, Beilagen zum Flughandbuch) müssen vor Beginn des Dienstes nachgewiesen werden.

Für bestimmte Zwecke verwendetes und nicht genehmigungspflichtiges Zubehör (z.B. interne Sicherheits-Bandschlingen) muss ein entsprechendes Protokoll des Flugbetreibers und der an der Auswahl und der Verwendung interessierten Partei vorliegen. Installation und Nutzung an Bord sind Gegenstand eines gemeinsamen Protokolls.

Die Verfahren für die Verwendung der Sanitätsausrüstung müssen im Handbuch aufgeführt und von ENAC genehmigt sein, wenn sie besondere Kompetenzen des P.I.C. betreffen.

Soweit für das Hubschraubermodell verfügbar und noch nicht von den Flugvorschriften vorgesehen, wird ein EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System) empfohlen.

Andere eventuelle Ausrüstungen zur Verbesserung der Qualität des Dienstes, insbesondere in Bezug auf die Abmessungen und die Zugänglichkeit des Sanitätsbereiches, auch für Operationen mit der Seilwinde, die Vibrationen, die Gesamtabmessungen des Luftfahrzeuges, die Höhe vom Boden des Rumpfunterteils und des Hauptrotors, die Sicherheit des Heckrotors und jede weitere Zusatzleistung, die der Verbesserung der operativen Leistungsfähigkeit dient und/oder mehr Sicherheit garantiert, stellen ein Vorzugskriterium dar.

Die Konfiguration der Helikopter, so wie sie angeboten werden, muss von ENAC oder der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigt werden.

Eigenschaften der Hubschrauber, die für den zweiten Vertragszeitraum vorgeschlagen werden

Der Wettbewerbsteilnehmer muss bei der Ausschreibung einen detaillierten beschreibenden technischen Bericht vorlegen, in dem nicht nur die Erfüllung der in dieser Anlage aufgeführten Mindestanforderungen, die für alle vorgeschlagenen Luftfahrzeuge gelten, bescheinigt wird, sondern auch die Eigenschaften und Besonderheiten der Hubschrauber für den zweiten Vertragszeitraum beschrieben werden, die qualitativ bewertet werden.

Gründe für den Einsatz des Schwerpunktlasthakens OPV 18A (Absatz 8.1)

Gemäß OPV 18A (Absatz 8.1) werden im Folgenden die Gründe für die Anfrage auf Einsatz des Schwerpunktlasthakens aufgeführt.

Die Verwendung von festen statischen Seilen mit Doppelhaken hat sich bei einigen spezifischen Flugrettungseinsätzen im Gebirge als besonders nützlich und manchmal unverzichtbar erwiesen, und zwar sowohl in technisch-operativer Hinsicht als auch im Hinblick auf die Einsatzsicherheit.

Die besondere Gestaltung des Terrains (vertikale Bergwände der Dolomiten) und die Notwendigkeit einer schnellen Evakuierung der Personen aus Seilbahnen rechtfertigt den Einsatz bei:

Einsätzen an vertikalen Wänden, bei denen das Metallkabel der Seilwinde zu kurz ist, um den/die Verunglückten zu erreichen.

Einsätzen an vertikalen und auskragenden Wänden, wo das Kabel der Seilwinde die Felsvorsprünge berühren und sich daran aufreiben könnte.

Einsätze, bei denen die Gefahr der Loslösung von Steinen und Eis hoch ist, so dass der Hubschrauber eine gewissen Entfernung von den „abbröckelnden“ Bereichen einhalten muss, und zwar durch Verwendung von festen Seilen, die auch über 100 m lang sein können („Longline“-Technik).

Defekt der Seilwinde

Einsätzen, bei denen mehrere Personen gleichzeitig in kurzer Zeit transportiert werden müssen.

- Einsätzen in Höhenlagen unter schlechten Wetterbedingungen (Turbolenzen, Wind, schlechte Sicht, usw.)
- Bergung von Personengruppen, die in Höhenlagen an Bergwänden oder im Gebirge „blockiert“ sind.

ANLAGE "2":

MERKMALE DES SANITÄTSBEREICHS SOWIE DER SANITÄREN SOWIE NICHT-SANITÄREN MINDESTAUSTAATTUNG AN BORD DER HUBSCHRAUBER, DIE BEI DEN STÜTZPUNKTEN VON BOZEN UND BRIXEN IM DIENST STEHEN SOWIE DER ERSATZHUBSCHRAUBER

Der Sanitätsbereich muss über eine Beleuchtung verfügen, die geeignet ist, die Durchführung aller Hilfeleistungen für die Patienten zu ermöglichen, und zwar unabhängig von den äußeren Lichtverhältnissen.

Die Auflagen für die Halterung und Verankerung der elektromedizinischen Geräte müssen in Positionen angebracht sein, die sie für das Sanitätspersonal leicht erkennbar und leicht zugänglich machen.

Die oben genannten Auflagen in den für die Ausschreibung vorgeschlagenen regulären Hubschraubern und den/dem Ersatzhubschrauber/n müssen für die elektromedizinischen Apparate bestimmt sein, die zum Zeitpunkt der Zuschlagserteilung auf den Stützpunkten Bozen und Brixen verwendet werden. Bei Austausch dieser Geräte muss der ZE neue Auflagen bereitstellen, installieren und zertifizieren lassen.

Die Stauräume für das Verbrauchsmaterial müssen leicht zugänglich und so angelegt sein, dass das zufällige Herausfallen des darin enthaltenen Materials während des Flugs verhindert wird.

Der Bereich muss sich für die Aufnahme des vom AG bereitgestellten Brutkastens eignen; für diesen muss auch die zentralisierte Strom- und Sauerstoffversorgung möglich sein, nach Bereitstellung und Zertifizierung des Halterungssystems auf Betreiben des ZE.

Es muss das Vorhandensein von wenigstens 4 Anschlussbuchsen zu 12V für die Versorgung und das Aufladen der elektromedizinischen Apparate garantiert sein, die für den Dienst genutzt werden (einschließlich Anschlüssen für medizinische Gase), sowie Auflagepunkte mit Anti-Schlingenvorrichtung für Infusionen.

Der Zugang für die Krankentragen muss die Ein- und Ausladevorgänge mit geeigneten Gleitsystemen ermöglichen; die Verankerungssysteme für die Tragen und den Brutkästen müssen auf drei Achsen ausgelegt sein, um jede unerwünschte Bewegung zu verhindern.

Eine geeignete Unterbringung an Bord müssen finden:

- a) SANITÄTSSET - Gesamtheit der folgenden Ausrüstungen, die fest im Sanitätsbereich des Luftfahrzeugs verstaub sind und deren Installation von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigt und bescheinigt werden muss:
 - Krankentragen, die für die Erfüllung der Bestimmung aus Anlage 1- Punkt 19 zugelassen sind;
 - geeignete Ausrüstung für die Bergung von Patienten mit Mehrfachtrauma an der Seilwinde;
 - feste Sauerstoffversorgungsanlage (wie in Anlage „1“ vorgesehen);
 - Halterungen für die elektromedizinischen Apparate und für die vom Auftraggeber zur Verfügung gestellte Sanitätsausrüstung.

- b) Vom AG BEREIT GESTELLTE ELEKTROMEDIZINISCHE APPARATE
Der AG liefert die elektromedizinischen Apparate, deren elektromagnetische Kompatibilität für die angebotenen Hubschrauber auf Betreiben des Unternehmens erfüllt und überprüft werden muss.

Das Unternehmen muss eine rationale Bordinstallation der elektromedizinischen Apparate garantieren, die Folgendes ermöglicht:

- Verriegelungssicherheit
- sofortiges Ausfahren
- Visualisierung und Regulierung der Parameter durch den Arzt
- Anschlussmöglichkeit für den Patienten;
- 12 V-Stromversorgung und Sauerstoffversorgung.

Das Unternehmen muss die Einrichtung so vorbereiten, dass die Beförderung des vom Unternehmen selbst bereit gestellten Brutkastens ermöglicht wird.

Es müssen außerdem zur Verfügung stehen:

- Depressionsmatratze;
- Schienungsbandagen;
- K.E.D.;

Die ordentliche Instandhaltung, die Reparaturen und/oder Ersetzungen und die Reinigung der Geräte und der elektromedizinischen Apparate erfolgen zu Lasten des **AG**.

c) VOM AG BEREIT GESTELLTES NICHT SANITÄRES MATERIAL:

- tragbares Funkgerät, zugelassen für die Kommunikation mit der Notrufzentrale und den Landrettungsfahrzeugen;
- Mobiltelefon als Zubehör des Luftfahrzeugs;
- Set für die Bergung Verunglückter, bestehend aus:
 1. einem Brecheisen;
 2. einer Rettungsaxt;
 3. einem Klappspaten;
 4. einem funkensicherem Schlageisen;
 5. einem Fäustel;
 6. einer Rettungsschere;
 7. Arbeitshandschuhen aus Kevlar;
 8. windsicheren Fackeln;
- einem tragbaren Feuerlöscher mit einem Volumen von 3 kg sowie der normalen Brandschutzausrüstung des Luftfahrzeugs;
- Material für die Überwindung natürlicher und künstlicher Hindernisse;
- n° 2 **Rettungsgurtzeuge, mit Zulassung, geeignet auch für die Rettung** von Personen im Wasser.

Eigenschaften des Sanitätsbereichs der Helikopter, die für den zweiten Vertragszeitraum vorgeschlagen werden

Der Wettbewerbsteilnehmer muss bei der Ausschreibung einen detaillierten beschreibenden technischen Bericht vorlegen, in der nicht nur die Erfüllung der in dieser Anlage aufgeführten Mindestanforderungen, die für alle vorgeschlagenen Luftfahrzeuge gelten, bescheinigt wird, sondern auch die Eigenschaften und Besonderheiten der Innenausstattung der Hubschrauber für den zweiten Vertragszeitraum beschrieben werden, die qualitativ bewertet werden.

ANLAGE "3":

LISTE DER HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN

OPERATIVE HEMS-STÜTZPUNKTE	
Bezeichnung	Koordinaten
<i>Hems-Stützpunkt Bozen</i>	<i>46°29'51" N-11°18'19" E</i>
<i>Krankenhaus Brixen</i>	<i>46°43'30" N-11°38'53" E</i>
<i>Pontives</i>	<i>46°35'13" N-11°37'49" E</i>

SANITÄRE ZIELORTE	
Bezeichnung	Koordinaten
<i>Hems-Stützpunkt Bozen</i>	<i>46°29'51" N-11°18'19" E</i>
<i>Krankenhaus Bozen</i>	<i>46°29'56" N-11°18'28" E</i>
<i>Krankenhaus Brixen</i>	<i>46°43'30" N-11°38'53" E</i>

HUBSCHRAUBERLANDEPLÄTZE DER KRANKENHÄUSER (MIT ODER OHNE STARKER AKTIVITÄT)	
Bezeichnung	Koordinaten
<i>Krankenhaus Meran</i>	<i>46°40'36".9" N-11°09'12" E</i>
<i>Krankenhaus Meran</i>	<i>46°40'42.8" N-11°08'58" E</i>
<i>Krankenhaus Bruneck</i>	<i>46°47'58" N- 11°56'12" E</i>
<i>Innichen</i>	<i>46°43'59" N-12°17'27" E</i>
<i>Krankenhaus Silandro</i>	<i>46°37'36" N-10°47'04" E</i>
<i>Krankenhaus Sterzing</i>	<i>46°53'55" N-11°25'35" E</i>