

ANLAGE B

VERDINGUNGSORDNUNG

**für den Dienst zur Anmietung von drei Hubschraubern im Rahmen des Flugrettungs-
dienstes für das Gebiet der Autonomen Provinz Bozen**

INHALT

INHALT	2
DEFINITIONEN – GLOSSAR – ABKÜRZUNGEN	4
GESETZLICHE UND VERTRAGLICHE REGELUNGEN	8
Art. 1 - Gegenstand und Dauer	8
Art. 2 - Vertragssumme	9
Art. 3 - Natur des Vertrags und anzuwendendes Recht	10
Art. 4 - Dokumente, die Vertragsbestandteil sind.....	12
Art. 5 - Weitervergabe.....	12
Art. 6 - Verwaltung des Dienstes	13
Art. 7 - Verpflichtungen des ZE bei der Durchführung des Dienstes.....	14
Art. 8 - Arbeitsrechtliche Bestimmungen und Sozialfürsorge in den Kollektivverträgen.....	15
Art. 9 - Haftung.....	15
Art. 10 – Endgültige Kautions.....	16
Art. 11 - Vertragsabtretung und Abtretung der Forderungen.....	16
Art. 12 - Versicherungen und Schadenersatz.....	16
Art. 13 - Brandschutzhilfe	18
Art. 14 - Eigenschaften, über die der ZE verfügen muss	18
Art. 15 - Fortdauer der Eigenschaften des ZE	19
Art. 16 - Wirtschaftliche Bedingungen	19
Art. 17 - Rechnungsstellung, Zahlungen, Aussetzen der Zahlungen, Preisrevision.....	20
Art. 18 - Vertragsstrafen (Pönalen)	21
Art. 19 - Einseitiger Rücktritt vom Vertrag	25
Art. 20 - Zu erfüllende Verpflichtungen	26
Art. 21 - Pflichten zu Lasten des ZE.....	28
Art. 22 - Vorgeschriebene Eintragungen	30
Art. 23 - Vertragsbedingungen.....	30
Art. 24 - Rechtsdomizil und Behandlung der personenbezogenen Daten	30
Art. 25 - Rechtsstreit.....	31
Art. 26 - Verweis auf die staatliche Gesetzgebung	31
TECHNISCHE BESCHREIBUNG	32

Art. 27 - Voraussetzungen und Verpflichtungen des Personals	32
Art. 28 - In Betracht gezogene Einsätze	33
Art. 29 - Zuständigkeitsgebiet	33
Art. 30 - Koordinierung der Tätigkeit	34
Art. 31 - Arbeitszeiten und Durchführungsmodalitäten des Dienstes	34
Art. 32 - Bereitschaftszustand des Hubschraubers und des Betriebsstandortes	37
Art. 33 - Funkverkehr	37
Art. 34 - Bordausrüstung.....	38
Art. 35 - Luftfahrzeuge	39
Art. 36 - Wartung der Hubschrauber	40
Art. 37 - Personal der Einsatzbesatzung, das vom AG gestellt wird	41
Art. 38 - Flugbesatzung des ZE	41
Art. 39 - Diensterteilung	46
Art. 40 - Kompetenzen	46
Art. 41 - Aus- und Fortbildung des Personals.....	46
Art. 42 - Ausrüstungen und Obliegenheiten zu Lasten des AG	48
ANLAGE „1“:.....	49
ANLAGE „2“:.....	53
ANLAGE „3“	55

DEFINITIONEN – GLOSSAR – ABKÜRZUNGEN

Die hier aufgeführten Einträge beziehen sich ausschließlich auf die in diesem Kontext zur Abfassung der vorliegenden Verdingungsordnung verwendeten Begriffe. Nicht berücksichtigt sind die Definitionen der allgemeinen Begriffe, die im Text verwendet werden. Diese sind in den Regulierungsverfügungen aufgeführt, die auf den gegenständlichen Wettbewerb anwendbar und bei Bedarf dort nachzulesen sind.

Ärztlicher Stützpunktleiter: Arzt, der vom Medizinischen Leiter Flugrettung als Kontakt und Bezugsperson für alle Probleme im medizinischen und gesundheitstechnischen Bereich der zuständigen HEMS-Basis benannt wird.

Auftraggebende Körperschaft: siehe Auftraggeber.

Auftraggeber: Kürzel AG. Siehe HELI – Flugrettung Südtirol EO / Elisoccorso Alto Adige ODV: Körperschaft, die den Wettbewerb für die gegenständliche Beauftragung ausschreibt und den Vertrag betreut. Im Text auch als Auftraggebende Körperschaft oder Auftraggeber bezeichnet.

Ausführungsdirektor: sorgt für die Koordinierung, Leitung und technisch-buchhalterische 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.

Außer Betrieb: Fehlende Betriebsbereitschaft eines Luftfahrzeuges aufgrund von Mängeln am Luftfahrzeug selbst (Beschädigungen, Wartung etc.), oder wegen besonderer mangelhafter Bedingungen am Stützpunkt oder im Zusammenhang mit dem Personal oder wegen Wetterbedingungen, die die Betriebsbereitschaft verhindern.

BG: Bietergemeinschaft. Siehe auch „Zeitlich befristeter Firmenzusammenschluss“.

CS: Certifying Staff

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

Dienstzeit: jeglicher Zeitraum, der ab dem Erscheinen des Piloten in Ausübung seiner Tätigkeiten oder Funktionen an der dem Betreiber zur Verfügung stehenden Hubschrauberbasis 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 Absperren des Stützpunktes inbegriffen, sofern diese Tätigkeiten vom fliegenden Personal durchgeführt werden.

ELT - Emergency Locator Transmitter: Notpeilsender

Einsatzbesatzung: Alle Komponenten eines Rettungseinsatzes, bestehend aus dem Personal des Zuschlagempängers (Pilot/en und Technical Crew Member), dem medizinischen Personal (Notarzt, Rettungssanitäter und/oder Krankenpfleger) und dem technischen Personal des BRD-AVS oder CNSAS

für Rettungseinsätze im Gebirge (Rettungsflugtechniker, Hundestaffel und Höhlen-/Unterwasser-Techniker).

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

Einsatzzentrale (EZ): Einsatzzentrale einer/eines anderen Provinz/Region/Staates, die – nach vorheriger Anforderung bei der Landesnotrufzentrale (LNZ) und entsprechender Genehmigung – den Einsatz steuert und koordiniert. Im Text auch als EZ oder Einsatzzentrale bezeichnet.

ENAC: Italienische Zivile Luftfahrtbehörde

Flight Recorder: Flugaufzeichnungsgerät

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

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

Flugnachbereitende Tätigkeiten: Gesamtheit der vom Personal nach Durchführung eines Einsatzes am Luftfahrzeug durchgeführten Tätigkeiten (Kontrolle des Fluggeräts, Auftanken, Ausfüllen des HTL, Einsatzberichte, medizinische Ausrüstung etc.)

Flugplätze (einschließlich Hubschrauberlandeflächen): von Flughäfen zu unterscheidende Flächen, die nicht zur öffentlichen Luftfahrtnutzung gehören und durch Sonderbestimmungen geregelt sind, wobei die Kompetenzen der ENAC im Bereich Sicherheit sowie der Regionen, der lokalen Körperschaften und anderer Autoritäten nach den jeweils entsprechenden Zuständigkeiten bestehen bleiben (Art. 701 LTB).

Flugrettung: Gesamtheit der HEMS-Einsätze laut Definition in der Verordnung (EU) Nr. 965/2012. Die Tätigkeit kann auch die HEMS-, HEC und Flugrettungseinsätze im Gebirge (SAR ausgenommen) vorsehen.

Flugrettungsarzt: Notarzt, der außer den gesetzlichen und organisatorischen Voraussetzungen und mehrjähriger Erfahrung auch Kompetenzen in Alpinismus und Bergrettung und die Grund- und wiederkehrende Ausbildung mitbringt, die für den Einsatz an Bord des Notarzt-Hubschraubers vorgesehen ist.

Flugrettungsdienst: Gesamtheit von Tätigkeiten, Personal, Mitteln, Ausrüstungen, Ausstattungen und anderen zur inhaltlichen Erfüllung der vorliegenden Verdingungsordnung nützlichen Ressourcen.

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

HELI – Flugrettung Südtirol EO/ Elisoccorso Alto Adige ODV: Körperschaft, die die gegenständliche Vergabe ausschreibt und die Vertragsabwicklung betreut. Wird im Text auch als Auftraggebende Körperschaft oder Auftraggeber (Kürzel AG) bezeichnet.

HEMS Technical Crew Member (TCM): Techniker nach Definition aus Verordnung (EU) Nr. 965/2021. Im Text auch als Bordtechniker bezeichnet.

HJ: Tageszeit zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang.

HN: Tageszeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang.

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

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 ausführen. In Italien ist dies die Zivile Luftfahrtbehörde (ENAC).

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

Luftfahrzeugbetreiber: ein Unternehmen, dessen Tätigkeit die Beförderung mit Luftfahrzeugen ist und das über die vom ENAC oder einer anderen zuständigen ausländischen Luftfahrtbehörde bescheinigten technischen und betrieblichen Anforderungen verfügt, um den Betrieb seiner Luftfahrzeuge in Übereinstimmung mit den Anforderungen der geltenden Vorschriften zu gewährleisten. Im Text wird er auch als "Betreiber" bezeichnet.

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

Medizinischer Leiter Flugrettung: Arzt, der vom Vorstand der HELI - Flugrettung Südtirol EO benannt wird und für die Umsetzung der strategischen Ziele des Vereins sorgt, insbesondere im Hinblick auf den medizinischen und gesundheitstechnischen Bereich.

Medizinisches Personal: Notärzte, Rettungssanitäter und Pflegepersonal, die vom AG bereitgestellt werden und die Besatzungskomponente für den Rettungseinsatz darstellen.

Notarzthubschrauber: Hubschrauber, der für die Durchführung von „HEMS-Einsätzen“ oder Air Ambulance ausgerüstet ist.

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.

Rettungseinsatz bei Tag (HJ±30): Flugrettungseinsatz, der nach lokalen Luftfahrtbedingungen zu einer Tageszeit zwischen 30 Minuten vor Sonnenaufgang und 30 Minuten nach Sonnenuntergang stattfindet.

Rettungspersonal: Rettungspersonal, das gesetzlich anerkannten Einrichtungen oder Organisationen für die Teilnahme an Bergrettungseinsätzen angehört.

Ruhetage: Aufeinanderfolgende Tage, an denen der Pilot von jedem Diensteseinsatz für den Betreiber befreit ist. Ein einzelner Ruhetag schließt zwei örtliche Nachtruhen mit ein.

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

SABES: Südtiroler Sanitätsbetrieb.

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

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).

UCV: Lawinenhundestaffel

Umgebung mit ähnlichen orografischen Merkmalen wie die in der Autonomen Provinz Bozen: Einsatzgebiete in bergigem Gelände mit Höhenzügen von über 3000 Meter ü.d.M.

Wartung: Gesamtheit der regelmäßigen und gelegentlich durchgeführten Tätigkeiten, die nicht zu den Vorflug-Kontrollen gehören und zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der Hubschrauber dienen. Umfasst sowohl die ordentliche/geplante 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-Betriebsstandortes ein, der dem ZE übertragen wurde.

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

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

Zonenverantwortlicher: vom ZE ernannte Person, die als Gesprächspartner für den AG fungiert.

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

TEIL 1

GESETZLICHE UND VERTRAGLICHE REGELUNGEN

Art. 1 - Gegenstand und Dauer

Die vorliegende Verdingungsordnung regelt den Dienst zur Anmietung von drei Hubschraubern für den Flugrettungsdienst einschließlich der entsprechenden aeronautischen Dienste im Bereich der Autonomen Provinz Bozen, welcher entsprechend den Modalitäten, mit dem Personal und den Mitteln auszuführen ist, die in den folgenden Artikeln und in den Anlagen analytisch beschrieben werden. Der Flugrettungsdienst ist funktionell mit den Mitteln des Betrieblichen Dienstes für Notfallmedizin verbunden, die bereits im Landesgebiet im Einsatz sind, und wird von der Landeseinsatzzentrale entsprechend geltender Betriebsprotokolle und in Anlehnung an das Dekret des Landeshauptmanns vom 24. Oktober 2013, Nr. 30 und den anderen gesetzlichen Normen koordiniert.

Gegenstand der vorliegenden Beauftragung ist:

1. die Anmietung von drei Hubschraubern für den Flugrettungsdienst, einschließlich der Bereitstellung und Erhaltung der Betriebsbereitschaft von drei 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. den Einsatz von Personal mit entsprechender Eignung und Flugerfahrung (Piloten und TCM) und Wartungstechniker, die vom Auftragnehmer zusammen mit dem vom SABES und/oder der HELI - Flugrettung Südtirol EO zur Verfügung gestellten medizinischem Personal und dem technischen Personal von CNSAS oder von BRD-AVS (beide Mitglieder der Heli - Flugrettung Südtirol EO) für Einsätze in bergigem oder schwer zugänglichem Gelände oder weiterem Rettungspersonal bereitgestellt werden, das den gesetzlich für die Teilnahme an Rettungseinsätzen anerkannten Einrichtungen und Organisationen (auch diese zum Teil Gesellschafter von HELI - Flugrettung Südtirol EO) angehört;
3. der Betrieb der Treibstofflager und Tankanlagen der drei HEMS-Stützpunkte des Landes:
 - Stützpunkt Bozen in Lorenz-Böhler-Str. 3 - 39100 BOZEN;
 - Stützpunkt Brixen beim Krankenhaus Brixen, Dante-Straße 53/A, 39042 BRIXEN.
 - Stützpunkt Laas c/o Firma HOPPE AG, Industriezone 35 - 39023 LAAS.Die Treibstofflager und die Tankanlagen werden dem ZE inklusive Konformitätserklärungen mit den geltenden Normen übergeben.
4. die Ausübung des Brandschutzdienstes an den Stützpunkten, wo dieser von den geltenden Bestimmungen und durch besonderen Hinweis des AG gefordert ist.

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

Bezüglich der Einsätze mit technischem Personal von CNSAS oder BRD-AVS (beide Mitglieder von HELI - Flugrettung Südtirol EO) im Gebirge und schwer zugänglichem Gelände ist hervorzuheben, dass in der Provinz Südtirol mit dem sogenannten „Pick-up-System“ gearbeitet wird. Dies bedeutet, dass der Bergretter für das Einsatzgebiet in seiner Zuständigkeit per Rendez-vous-System an Bord genommen wird. Der Vorteil dieses Systems besteht in größerer Sicherheit, dank des Umstands, dass immer Personal an Bord ist, das sich im Einsatzgebiet gut auskennt.

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

Die Genehmigung / Zertifizierung der ENAC für die Hubschrauberlandeflächen/Heliports im Dienst der HEMS-Stützpunkte und die Heliports/Hubschrauberlandeflächen, die vom Netz der Autonomen

Provinz Bozen verwaltet werden, ist nachzuweisen. Dokumentiert werden muss auch das Vorhandensein der/des Brandschutzeinrichtung/Brandschutzdienstes an den Hubschrauberlandeplätzen /Heliports, wo dies vorgeschrieben ist (Genehmigung/Dekret zur Einrichtung/Zertifikate).

Der AG behält sich die Möglichkeit vor, die Stützpunkte während der Laufzeit 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/der neuen HEMS-Stützpunkte(s) und, wo erforderlich, der Bereitstellung der Brandschutzhilfe. 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 auf die drei oben genannten Stützpunkte, und, im Falle einer Verlegung, auf die neuen HEMS-Stützpunkte anzuwenden.

Der Vertrag hat eine Dauer von 4 Jahren und drei Monaten, mit Ablauf ab 1. Jänner 2026.

Innerhalb von zwei Jahren nach Aufnahme des Dienstes muss der ZE die verwendeten Hubschrauber mit anderen, fabrikneuen der letzten Generation vom selben Typ, aber eines gegenüber dem ersten Zeitraum weiterentwickelten Modells ersetzen, entsprechend den Ausführungen der nachfolgenden Artikel dieser Verdingungsordnung. Angebote, die eine Indienststellung der neuen Hubschrauber vor Ablauf des Bienniums vorsehen, werden Gegenstand einer qualitativen Beurteilung sein.

Bei Ablauf des vorgesehenen Fälligkeitstermins für diesen Auftrag hat die auftraggebende Körperschaft nach vorheriger Prüfung der auch wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit, das Recht den Vertrag bis zu maximal weiteren vier Jahren und neun Monaten fortzusetzen.

Die eventuelle Aufforderung zur Fortsetzung wird dem ZE mindestens 6 (sechs) Monate vor Ablauf des Vertrages per Einschreiben mit Rückschein oder zertifizierter elektronischer Post (PEC/ZEP) übermittelt.

Bei Ablauf der ersten vier Jahre und drei Monate oder nach Fälligkeit des Fortsetzungszeitraums ist der Zuschlagsempfänger verpflichtet, den Dienst zu den vereinbarten Konditionen, jedoch höchstens sechs Monate ab Fälligkeitsdatum des Vertrages, fortzusetzen, um auf diese Weise die Festlegung der Verfahren zur Durchführung eines neuen Wettbewerbs zu ermöglichen.

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

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

Art. 2 - Vertragssumme

Vertragssumme

Die Vertragssumme wird festgelegt auf 56.176.500,00 € = ohne MwSt., davon:

35.281.800,00 € für das Nutzungsentgelt gemäß Punkt 1 von Art. 16

19.926.720,00 € für die Flugtätigkeit gemäß Punkt 2 von Art. 16

918.000,00 € = für die Brandschutzdienstleistung aus Art. 13 an jedem Stützpunkt.

Dieser Betrag schließt die in der vorliegenden Verdingungsordnung vorgesehenen Gebühren, die Sicherheitskosten für Interferenzrisiken in Höhe von mindestens 49.980,00 €, letztere nicht auf Vergabebasis, sowie geschätzte 1.980 Stunden jährlich (8.415 in 4 Jahren und 3 Monaten) für die drei Stützpunkte insgesamt mit ein.

Während der Vertragslaufzeit hat der AG die Möglichkeit dem ZE "Zusatzdienste" bis zu einer Höhe von 50% des Auftragswerts zu übertragen, welche die in Rede stehende Dienstleistung betreffen; dabei kann die Beauftragung mittels Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung eines neuen öffentlichen Auswahlverfahrens erfolgen.

Der Auftraggeber kann vom ausführenden Unternehmen eine Änderung, in Form von Aufstockung oder Verringerung der Leistungen bis zu einer Höhe von 50% des vertraglich vorgesehenen Gesamtpreises verlangen, die der Dienstbringer zu denselben Vereinbarungen, Preisen und Bedingungen des ursprünglichen Vertrags und ohne Anrecht auf Entschädigung ausführen muss, mit Ausnahme für den Betrag, der für die neuen Leistungen vorgesehen ist. Falls die Änderung der Leistungen die genannte Grenze überschreitet, schließt der Auftraggeber, nachdem er sich die Zustimmung des Dienstbringers gesichert hat, einen Zusatzvertrag zum Hauptvertrag ab.

Die Zusammensetzung des Betrages für die im Rahmen des Dienstes zu erbringenden Leistungen wird in der öffentlichen Bekanntmachung sowie unter Art. 16 der vorliegenden Verdingungsordnung festgelegt.

Zuschlagsmodalitäten

Der Zuschlag für den in Rede stehenden Werkvertrag erfolgt zugunsten des insgesamt vorteilhaftesten Angebotes; dieses ergibt sich aus der Summation der Punktezahlen, welche folgenden Elementen zugewiesen werden:

der QUALITÄT DER DIENSTLEISTUNG	- maximal	75 Punkte
dem PREIS	- maximal	25 Punkte
GESAMT		100 Punkte

Art. 3 - Natur des Vertrags und anzuwendendes Recht

Das vorliegende Verfahren ist eine privatrechtliche Beauftragung mit öffentlicher Ankündigung des Auswahlverfahrens auf der Grundlage der Prinzipien des Kodex für öffentliche Verträge (GvD 36/2023).

Außer den in der vorliegenden Verdingungsordnung angeführten Normen sind die Bestimmungen aus dem Landesgesetz Nr. 21 vom 17. August 1987, "Einrichtung des Flugrettungsdienstes" und aus der "Verordnung zur Organisation des Flugrettungsdienstes", verabschiedet mit D.LH. vom 24. Oktober 2013, Nr. 30 sowie die Ausrüstungsstandards im Sinne des Beschlusses der Landesregierung vom 18. Juli 2023, Nr. 598 zu beachten.

Die Organisation und die Durchführung des Dienstes müssen entsprechend der unterschiedlichen Kompetenzen der AG und des ZE die einschlägigen Bestimmungen der zuständigen Organismen befolgen, unter denen ohne Anspruch auf Vollständigkeit und unbeschadet zukünftiger Regelungen zu nennen sind:

- M.D. 01. Februar 2006 - Durchführungsbestimmungen für das Gesetz vom 02. April 1968, Nr. 518, betreffend die Deregulierung der Nutzung von Landeflächen;
- ENAC-Verordnung Infrastrukturen im Dienst der HEMS-Aktivität;
- EASA- und ENAC-Verordnungen über den Einsatz, die Begrenzung von Flug- und Dienstzeiten sowie Ruhevorschriften für die Flugbesatzung von Hubschraubern, die für den Lufttransport von Passagieren, Verbindungsflüge mit Ölplattformen, den medizinischen Notdienst oder Such- und Rettungstätigkeiten im Gebirge bestimmt sind;
- ENAC-Verordnung - Bau und Betrieb von Heliports.
- M.D. Nr. 238 vom 28.10.2007 - "Verordnung mit Normen zur Brandschutzsicherheit für Heliports und Hubschrauberlandeflächen".
- Verordnung (EU) 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 i.g.F., in der die technischen Voraussetzungen und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb im Sinne der EASA-Grundverordnung bzw. Verordnung (EU) 216/2008 (aufgehoben und ersetzt durch Verordnung (EU) 2018/1139) der Europäischen Parlaments und des Rats festgelegt sind;

- Verordnung (EU) 1321/2014 der Europäischen Kommission vom 26. November 2014 i.g.F. über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrt-technischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personal, das für diese Tätigkeiten ermächtigt ist;
- EN-Norm 13718-1 2021 - Medical vehicles and their equipment - Air ambulances Part 1: Requirements for medical devices used in air ambulances;
- EN-Norm 13718-2 2021 - Medical vehicles and their equipment - Air ambulances Part 2: Operational and technical requirements of air ambulances;
- ICAO Annex 19 (Second Edition) - Safety Management System;
- ICAO – Doc 9859 AN/474 – Safety Management Manual, Fourth Edition, 2018;
- ITO 2024/01-ONO "HEMS-BETRIEB NACH DER NEUEN VERORDNUNG (EU) 2023/1020" Ed. Nr. 1 vom 21.05.2024;
- Staat-Regionen-Konferenz - Vereinbarung im Sinne von Art. 4 des GvD 28. August 1997, Nr. 281, "Linee guida per l'organizzazione dei Servizi di soccorso sanitario con elicottero" - Register Nr. 2200 vom 3. Februar 2005.

Sofern nicht ausdrücklich zitiert, aber mit der korrekten Ausführung des in Rede stehenden Dienstes zusammenhängend, wird verwiesen auf:

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

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

Außerdem muss er sich auf eigene Kosten und Betreiben 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. Diese müssen insbesondere:

- ausdrücklich erklären, von den Verfügungen aus der ENAC-Verordnung "INFRASTRUKTUREN IM DIENSTE DER HEMS-AKTIVITÄT" und aus ITO 2024/01-ONO "HEMS-EINSÄTZE NACH DER NEUEN VERORDNUNG (EU) 2023/1020" Ed. Nr. 1 vom 21.05. 2024, alle i.g.F., Kenntnis zu haben, sie anzunehmen und sich umfassend darauf einzustellen;
- sich insbesondere den oben genannten Normen bezüglich der HEMS-Dienste anzupassen, die von ausländischen Akteuren erbracht werden.
- 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 den Betrieb besteht;
- 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 Personen;
- Genehmigung SPA.HHO;
- Genehmigung SPA.NVIS.

Der Pilot und die TCM müssen in der Lage sein, während der Funkkontakte, die mit den anderen Besatzungsmitgliedern und dem Personal der LNZ und/oder anderen EZ stattfinden, einwandfrei zu verstehen und verstanden zu werden.

Die Piloten, die TCM und die Wartungstechniker, die an den Stützpunkten Dienst haben, müssen die Bestimmungen von ENAC und der anderen für die gegenständliche Tätigkeit zuständigen Behörden lesen und vollständig verstehen können.

Art. 4 - Dokumente, die Vertragsbestandteil sind

Vollinhaltlicher Bestandteil des Vertrags sind:

- 1.1 Die vorliegende Verdingungsordnung
 - i. erster Teil - gesetzliche und vertragliche Regelung
 - ii. zweiter Teil - technische Beschreibung und dazu gehörige Anlagen
- 1.2 Öffentliche Bekanntmachung - Bedingungen für die Teilnahme und dazugehörige Anlagen
- 1.3 Wirtschaftliches Angebot
- 1.4 Technisches Angebot mit der gesamten vom zuschlagsempfangenden Unternehmen für das Verfahren mit dem wirtschaftlich günstigsten Angebot vorgelegten Dokumentation
- 1.5 DUVRI (Einheitsdokument zur Bewertung von Interferenzrisiken)

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

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

Art. 5 - Unterauftrag

Der ZE ist verpflichtet, die Dienste und Leistungen aus dem vorliegenden Vertrag selbständig auszuführen. Der Vertrag kann bei sonstiger Ungültigkeit nicht abgetreten werden.

Zulässig ist die Möglichkeit der Weitervergabe mittels Unterauftrag an externe Spezialfirmen. In jedem Fall kann die vollständige Ausführung der Leistungen, die Gegenstand des Vertrags sind, nicht an Dritte übertragen werden.

Zu diesem Zweck muss der ZE bei der Vorlage des Zulassungsantrags (Anlagen A1 und A1bis) und der entsprechenden Unterlagen seine Absicht verdeutlichen und die Teile des Dienstes angeben, die er weitervergeben will. Die Flugtätigkeit kann nicht Gegenstand der Weitervergabe sein.

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

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 Unterauftragsvertrages einleiten und für die Entfernung des Unterauftragnehmers 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.

In jedem Fall ist der ZE für alle Leistungen, die von Unterauftragnehmern ausgeführt werden, verantwortlich.

Der ZE muss innerhalb von zwanzig Tagen ab dem Datum jeder Zahlung an die Unterauftragnehmer Kopien der quittierten Rechnungen über die von ihm durchgeführten Zahlungen mit Angabe der durchgeführten Garantieeinbehalte übermitteln. Falls der ZE die quittierten Rechnungen des Unterauftragnehmers nicht innerhalb der vorgenannten Frist übermittelt, setzt der Auftraggeber die folgende Zahlung zugunsten des ZE aus.

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 Normen und der nationalen und lokalen Gesetze bzw. 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 planen und einteilen, die notwendig sind, um die Kontinuität des Dienstes zu erhalten.

Bereitstellung von Formularen für die Arbeitskontrolle

Jede Tätigkeit, die im Rahmen des Vertrags durchgeführt wird, muss mit geeigneten, eigens dafür vorbereiteten Formularen dokumentiert werden, die dem AG zum Zeitpunkt 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 können

Der ZE ist zur unverzüglichen Meldung jeglicher Ereignisse oder Situationen an den Auftraggeber verpflichtet, die die korrekte Erbringung des Dienstes beschränken oder verhindern können. Im Fall fehlender Mitteilung wird die Pönale 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 eine Bibliothek (auch in digitaler Form) einrichten und auf jeweils aktuellem Stand erhalten. Diese muss die technisch-operative Dokumentation und die Instrumentierung zur Unterstützung der Vertragstätigkeiten enthalten. Die Dokumentation muss unter anderem Navigationskarten, Betriebshandbücher für den eingesetzten und den Ersatzheliporter sowie operative Vorschriften und Formblätter, Flugplanungsunterlagen und die gesammelten Dokumentationen zu Hubschrauberlandeplätze/Heliports im Dienste des Betriebsstandortes mit technischen und monographischen Beschreibungen der festen und mobilen Anlagen enthalten, die dem Unternehmen anvertraut sind; außerdem die technische Dokumentensammlung für den Hubschrauber im Flugbetriebsbereich und die amtliche Dokumentation zum Nachweis der Wartung, Vorschriften zur Lufttüchtigkeit und S.B., komplette Sammlung der Gesetze 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 kommt die Pönale unter Art. 18 zur Anwendung.

Eintragungen und Berichte

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

Der ZE muss insbesondere Strukturen, Ausrüstungen und Gegenstände mit Sorgfalt behandeln, die ihm 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.

Zonenverantwortlicher des ZE für die HEMS-Stützpunkte

Der AG liefert dem ZE die Namen eines eigenen Referenten und eines Stellvertreters für die drei Stützpunkte 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 Vertragsausführung muss der ZE den Namen und die Kontaktadressen des Zonenverantwortlichen und dessen Stellvertreters mitteilen, die unter den an den Stützpunkten eingesetzten Hubschrauberkommandanten ermittelt werden. Es ist wünschenswert, dass der Zonenverantwortliche und sein Stellvertreter außer einer geeigneten technischen und operativen Ausbildung auch über gute Grundkenntnisse der medizinischen Ausrüstungen verfügen. Der Zonenverantwortliche und sein Stellvertreter 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 etc. zu gewährleisten.

In jedem Fall muss der Direktor von HELI oder ein von diesem Beauftragter 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 spätestens bis zu dem in Art. 23 des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses genannten Termin 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-Betriebsstandort übereinstimmen.

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

Der ZE:

- ist verpflichtet, **mindestens** 30 (dreißig) Tage vor Dienstantritt eine Kopie der Versicherungspolizzen gemäß dem folgenden Art. 12 und die Dokumentation der angebotenen Hubschrauber vorzulegen, außerdem die Qualifikationsnachweise des Personals (Bsp. Kenntnisse des Gebiets), die zum Datum der Einreichung des technischen Angebots noch nicht erlangt werden konnten;
- ist verpflichtet, **spätestens** 30 (dreißig) Tage vor Indienststellung der für die zweite Periode angebotenen Hubschrauber die Dokumentation für diese Luftfahrzeuge und die Zertifizierungen und/oder Befähigungen/Qualifikationen 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 Betriebsstandortes notwendig sind, für den er vollständig verantwortlich ist und dessen einwandfreie Betriebsbereitschaft er jederzeit gewährleisten muss;
- muss mit geeigneter Organisation und durch den Einsatz von Luftfahrzeugen, Ausrüstungen und Materialien von bester Qualität die umfänglich am ehesten geeignete, schnellste und wirksamste Durchführung des ihm anvertrauten Dienstes gewährleisten;
- muss dafür sorgen, dass alle übernommenen Verpflichtungen erfüllt werden und den ordentlichen Dienstablauf in jeder Situation gewährleisten;
- 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 ist verpflichtet, den Dienst unter Beachtung der geltenden Bestimmungen für wesentliche öffentliche Dienste zu garantieren und im Falle der teilweisen oder vollständigen Arbeitsenthaltung des angestellten Personals und/oder des Personals der Unternehmen, denen Leistungen als Subunternehmer gemäß Art. 5 übertragen wurden, alle Maßnahmen einzuleiten, die dazu geeignet sind, die Kontinuität und die regelmäßige Durchführung des übernommenen Dienstes zu gewährleisten, wobei er sich den Vereinbarungen der Garantiekommission im Hinblick auf Arbeitsniederlegungen und den eventuellen Verfügungen des Auftraggebers anzupassen hat.

Wenn im Falle nicht erfolgter Personalverpflichtung durch den Regierungskommissar, abweichend von den Vereinbarungen der Garantiekommission und/oder der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen an den Stützpunkten eine effektive (und nicht virtuelle) Arbeitsniederlegung stattgefunden hat und der ZE nicht in der Lage war, die Betriebsbereitschaft des Dienstes zu garantieren, wird der Auftraggeber gegenüber dem ZE die unter Art. 18 vorgesehene Pönale zur Anwendung bringen.

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 typischerweise mit Flugbetriebsaufgaben befasst ist.

Der ZE ist verpflichtet, im Falle der Lieferung des Wartungsdienstes durch eine Drittfirma zu garantieren, dass diese die vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen des eigenen Personals einhält.

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 dessen Ansprüchen bis maximal dem doppelten Monatssatz aus Art. 16 einzubehalten und zwar solange bis das Arbeitsinspektorat nicht die erfolgte 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 ergibt. Es gilt als vereinbart, dass der Auftraggeber an den Beziehungen, die zwischen dem ZE und dessen Mitarbeitern entstehen, vollständig unbeteiligt bleibt.

Art. 9 - Haftung

Der Auftraggeber, die Landesverwaltung und der Südtiroler Sanitätsbetrieb 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 Versicherungspolizzen abge-

deckt ist, welche der Zuschlagsempfänger entsprechend der Regelungen aus Art. 12 der vorliegenden Verdingungsordnung abschließt.

Art. 10 – Endgültige Kaution

Erforderlich ist die Stellung einer endgültigen Kaution im Sinne von Art. 117 des GvD Nr. 36/2023 in Höhe von 10 Prozent der Vertragssumme. Im Falle 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.

In jedem Fall kommen die von den Bestimmungen vorgesehenen Vorteile nicht zur Anwendung, die eine Reduzierung dieser Kaution zulassen.

Im Falle eines vorübergehenden Zusammenschlusses von Bewerbern wird die endgültige Kaution mit unwiderrufbarem Mandat vom beauftragten oder vom federführenden Unternehmen im Namen und Auftrag aller Vollmachtgeber geleistet.

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

Die endgültige Kaution 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, unter Vorbehalt der Erstattbarkeit weiterer Schäden.

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

Art. 11 - Vertragsabtretung und Abtretung der Forderungen

Der Vertrag darf bei sonstiger Ungültigkeit unter keinem wie immer gearteten Rechtstitel abgetreten werden.

Im Falle der Verletzung der Bestimmung aus dem vorhergehenden Absatz behält sich der AG das Recht vor, den Vertrag von Rechts wegen aufzulösen (Art. 1456 ZGB) und die endgültige Kaution einzuziehen, vorbehaltlich des Rechts auf Ersatz jedes darüber hinaus gehenden Schadens (Art. 1382 ZGB)

Für die Abtretung der Forderungen, die sich aus dem Vertrag ergeben, wird auf die Bestimmungen aus Gesetz 52/1991 (Sonderregelung zur Abtretung von Forderungen der Unternehmen) sowie aus Art. 120, Absatz 12 und Anlage II.14, Artikel 6 des GvD Nr. 36/2023 verwiesen.

Art. 12 - Versicherungen und Schadenersatz

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 medizinische und technische Personal des Rettungseinsatzes, 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 3.000.000,00 € (drei Millionen) für den Todesfall und mit 300,00 € (dreihundert) 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 jeglichen Schadensereignisses, das im Verlauf der Tätigkeiten aus Art. 28 und während jeder anderen damit direkt oder indirekt verbundenen Tätigkeit auftritt, auch wenn dieses 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, Bisse, Stiche (z.B. durch Insekten, Hunde etc.) oder sonstigem, dem Windenbetrieb, durch Be- und Entladevorgänge im Schwebeflug und durch Wartungs- und Treibstoffversorgungstätigkeiten vorgeesehen sein, auch für den Fall schwerwiegenden Verschuldens des beim ZE angestellten Personals. Die Versicherungspolizzen müssen ausdrücklich mit bereits vom Auftraggeber, von Angestellten / Beauftragten des AG oder dritten beförderten Passagieren abgeschlossenen Versicherungen kumulierbar sein.

Außer den bereits oben genannten Versicherungspolizzen muss der ZE Polizzen in Übereinstimmung mit Verordnung (EG) 785/2004 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 2.500.000 € (zwei Millionen fünfhunderttausend) pro Schadensereignis und Versicherungsjahr für Risiken durch kriegerische oder gleichgestellte Ereignisse nur für die Haftpflichtversicherung; Untergrenze von 2.500.000,00 Euro (zwei Millionen 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 Luftfahrtunternehmens gegenüber beförderten Drittpersonen;

Die Versicherungsdeckungen für die Haftpflicht müssen vorsehen, dass auch der AG, SABES und das angestellte und nicht angestellte Personal der Organisationen/Einrichtungen, die HELI bilden und in deren Auftrag am Betrieb beteiligt sind, deren Freiwillige sowie die beförderten Patienten und sonstige eventuelle Passagiere berücksichtigt 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, gemäß den gesetzlichen Bestimmungen, auf Kosten und Betreiben des Unternehmens, gegen das Todesrisiko und die Voll- sowie die dauerhafte Teilinvalidität versichert sein.

Die territoriale Ausdehnung der Polizzen muss einschließen: Italien, San Marino, Vatikanstaat, Österreich, Deutschland und die Schweiz.

Alle Versicherungspolizzen, deren Dauer mit der Vertragsdauer übereinzustimmen hat, müssen zur Vermeidung der Vertragsauflösung mit Angabe des Gültigkeitsbeginns vom ZE in Kopie an den Auftraggeber ausgehändigt werden, und zwar mindestens 30 Tage vor Dienstantritt. Der Zuschlagempfänger ist verpflichtet, Kopien von allen Verlängerungen, Anhängen und jedenfalls jeder vertraglichen Änderung zu liefern, welche die hier bezeichneten Versicherungspolizzen betreffen; diese Änderungen dürfen zur Vermeidung der Vertragsauflösung nie eine Verschlechterung gegenüber den in der vorliegenden Verdingungsordnung festgelegten Konditionen darstellen.

Unabhängig von der Bearbeitung eines eventuellen Haftpflicht-Schadenfalls gegenüber Dritten durch die vom ZE gewählte Versicherungsgesellschaft muss der ZE ein Verfahren bereitstellen, das - die objektive Verantwortung des Personals und/oder der Mittel des ZE vorausgesetzt und festgestellt - eine

Schadenersatzleistung innerhalb der Grenze von 20.000,00 Euro garantiert, und zwar spätestens 60 Tage ab der entsprechenden Schadenanzeige des Geschädigten und der Vorlage der entsprechenden Dokumentation.

Art. 13 - Brandschutzdienst

Der ZE ist verpflichtet auf eigene Initiative und Kosten den Brandschutzdienst zu garantieren, in Übereinstimmung mit den auf den Hubschrauberlandeflächen/Heliports im Dienst der HEMS-Stützpunkte geltenden Normen, für welche die Dienstpflicht besteht. Bereitstellung und Kosten des Brandschutzdienstes gehen zu Lasten des ZE, auch wenn diese für den Flugbetrieb (jeglicher Art) außerhalb der Dienstzeiten des einzelnen Stützpunktes gesetzlich vorgeschrieben ist oder die Anfrage des Brandschutzdienstes vom AG kommt.

In Übereinstimmung mit den zum Zeitpunkt der Abfassung der vorliegenden Verdingungsordnung geltenden Normen müssen die Luftfahrt-Infrastrukturen, die Gegenstand der Beauftragung sind, mit *"Erst-Hilfe-Einrichtung für Rettung und Brandbekämpfung"* oder *"Rettungs- und Brandbekämpfungsdienst"* für Helikopterlandeflächen bzw. Heliports ausgestattet sein. Der Dienst ist in Übereinstimmung mit den Betriebszeiten der Stützpunkte aktiv. Für die Stützpunkte an Krankenhäusern (Brixen) muss die Dienstzeit auch die Betriebszeitspanne der Hubschrauber abdecken, die bei den anderen Stützpunkten des Landes im Dienst stehen.

Hinsichtlich des Schutzklasse wird für Rettungsausrüstung und Löschmittel auf die Brandschutzkategorie H1 Bezug genommen. Der ZE ist angehalten, den zur Aktivierung der Einrichtung/des Dienstes der Stützpunkte vorgesehenen Praktiken nachzukommen, wo dieser momentan nicht aktiv ist.

Die Erbringung des Dienstes umfasst das zuständige Personal, die Ausrüstungen und die Löschmittel in den vorgeschriebenen Mengen. Der ZE muss für die Wiederherstellung der verbrauchten oder verfallenen Mittel und Materialien sorgen.

Das zuständige Personal, bestehend aus mindestens zwei diensthabenden Personen, muss im Besitz der Qualifikationen/Befähigungen sein, die in den einschlägigen Normen zur beruflichen Eignung und Erfahrung vorgeschrieben sind. Dieses Personal muss außerdem ein ständiges Fortbildungsprogramm absolvieren, das der ZE vorliegen muss. Der ZE führt am jeweiligen Dienstsitz ein namentliches Verzeichnis des Personals mit Nachweis der Anwesenheiten und des Fortbildungsstands.

Derzeit ist die Erbringung des Dienstes durch den ZE am HEMS-Stützpunkt Bozen erforderlich. Die Erbringung des Dienstes an anderen HEMS-Stützpunkten kann während der Laufzeit des Vertrags verlangt werden, sofern die Bedingungen der Erfordernis erfüllt sind.

Art. 14 - Eigenschaften, über die der ZE verfügen muss

Der ZE muss den Voraussetzungen entsprechen, die von den geltenden Bestimmungen und Gesetzen bezüglich dieses Dienstes festgelegt sind und er muss über alle Voraussetzungen verfügen, die von der einschlägigen Gesetzgebung vorgesehen sind.

Insbesondere:

- die gemäß der EU-Verordnung 1008/2008 erteilte Lizenz für gewerbliche Luftverkehrsbetreiber (CAT);
- das Luftverkehrsbetreiberzeugnis (Air Operator's Certificate, AOC) für das Lufttransportunternehmen, einschließlich der SPA-HEMS-Zulassung für die im Dienst einzusetzenden Hubschrauber und für den Ersatzhubschrauber;
- die SPA-HHO-Zulassung für die Verwendung der Rettungswinde bei HEMS-Einsätzen für das Ein- und Aussteigen der Einsatzkräfte, die Ausrüstung und die Bergung während des Fluges
- die SPA-NVIS-Zulassung;

- von ENAC und/oder der zuständigen ausländische Luftfahrtbehörde genehmigtes Verfahren im O.M. für das Aussteigen und Einsteigen von Besatzungsmitgliedern im Schwebeflug und die Bergung von Verletzten;
- die Zulassungsbescheinigung Part 145 mit der Leistungsbeschreibung oder, wenn die Instandhaltung von einem anderen Unternehmen durchgeführt wird, der Instandhaltungsvertrag, die Zulassung gemäß dem oben genannten Standard und die Liste der zugelassenen Tätigkeiten (LOA) des kooperierenden Instandhaltungsunternehmens.

Der ZE stellt sich zur Verfügung, um auf eigenes Betreiben und eigene Kosten die in SPA.PBN.100 PBN Operations (a)(2) genannte Genehmigung zu erwerben, indem er alle in der entsprechenden Rechtsvorschrift vorgesehenen Tätigkeiten/Maßnahmen durchführt.

Art. 15 - Fortdauer der Eigenschaften des ZE

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

Im Falle des Rückrufs oder der Aufhebung der ministeriellen Genehmigungen und/oder des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) 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 ZE die eventuellen Mehrkosten zu belasten.

Der ZE 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, wenn diese sich auf die im Dienst befindlichen Luftfahrzeuge, das Dienstpersonal oder relevante Hinweise zur Flugsicherheit beziehen, die für die Tätigkeit aus der vorliegenden Verdingungsordnung, die Hubschrauberlandeflächen / Heliports / HEMS-Stützpunkte von Bozen, Brixen und Laas oder das Unternehmen selbst relevant sind.

Der Auftraggeber kann die für geeignet erachteten 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 ZE sicherzustellen.

Der ZE ist daher verpflichtet, die Überprüfungen und Ortsbesichtigungen zu akzeptieren und mit dem Direktor von HELI oder dessen Vertreter bestmöglich zu kooperieren, indem er diesen Personen auf Verlangen jederzeit die Einsicht und/oder Bereitstellung in Abschrift jeder Urkunde oder jedes Dokuments ermöglicht.

Jede Beanstandung des HELI-Direktors oder seines Bevollmächtigten wird zunächst und vorrangig dem Zonenverantwortlichen mitgeteilt.

Art. 16 - Wirtschaftliche Bedingungen

Die Kosten des Dienstes sind durch folgende Komponenten bestimmt:

- 1) Pauschalpreis für die Bereitstellung eines Hubschraubers in flugbereitem Zustand (ausgeschlossen sind daher die Kosten für eventuelle Ausfälle wegen Wartung und Reparatur) an jedem der drei Stützpunkte des Landes, einschließlich Flugbesatzung, TCM und Wartungstechniker. 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 des Flugbetriebs bezogen auf 8.415 Stunden, die insgesamt hypothetisch im Verlauf der Vertragsdauer von den Stützpunkten durchgeführt werden müssen.

Art. 17 - Rechnungsstellung, Zahlungen, Aussetzen der Zahlungen, Preisrevision

Rechnungsstellung

Die Rechnungsstellung erfolgt mit folgenden Modalitäten:

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

- den Festbetrag für die monatliche Rate mit Bezug auf Punkt 1 aus Art. 16
- der Betrag, der für die effektiv durchgeführte Flugtätigkeit im Monat vor dem der Rechnungsstellung an den drei Stützpunkten geschuldet ist;
- Grund und effektive Dauer der technisch, wetter- oder organisatorisch bedingten Außer-Betrieb-Stellungen.

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 Unstimmigkeiten zwischen den Unternehmen des Firmenzusammenschlusses im Hinblick auf die Forderungen bestimmt der Ausführungsdirektor 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 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. Insbesondere muss monatlich eine Kopie des H.T.L./A.T.L (Helicopter/Aircraft Technical Logbook) in digitalem Format zu den an den einzelnen Stützpunkten im Dienst befindlichen Hubschraubern übermittelt werden, die Gegenstand der vorliegenden Verdingungsordnung sind.

Die Dokumentation zum Nachweis der Tätigkeit im Referenzzeitraum muss vom Flugretter 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 adressiert werden an HELI - Flugrettung Südtirol EO, Lorenz-Böhler-Str. 3 - 39100 Bozen, St.nr. 94106510210, MwSt.nr. 02693900215, Einheitskodex T04ZHR3,

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

Zahlungen

Die Zahlungen erfolgen 60 (sechzig) Tage ab dem Datum des Erhalts der Rechnung.

Als am 15. (fünfzehnten) des Monats erhalten verstehen sich alle Rechnungen, die bei HELI zwischen dem 1. und dem 15. des Monats 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 bezahlt werden, und zwar nur nach formaler schriftlicher Aufforderung des Zulieferers (Art. 1219 ZGB) per Einschreiben mit Rückschein oder PEC/ZEP.

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 oder die Empfangsbestätigung für die PEC/ZEP maßgeblich und daher werden vor dem Datum des Fristablaufs versandte Zahlungsaufforderungen nicht als geeigneter Rechtstitel für die Bezahlung der Verzugszinsen betrachtet.

Der AG kann unbeschadet der Anwendung eventueller Pönalen die Zahlungen an den Zulieferer aussetzen, dem Versäumnisse bei der Ausführung der Lieferung vorgeworfen werden, und zwar bis zur vollständigen Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen (Art. 1460 ZGB). Die Aussetzung kann auch für den Fall verwaltungstechnischer Beanstandungen angewandt werden.

Der AG wird nach Vorlage der Bestätigung über die Regelmäßigkeit der Beitragszahlungen (DURC) dem Zuschlagsempfänger die diesem geschuldete Vergütung auszahlen - für Unternehmen mit Sitz außerhalb Italiens wird eine dem DURC gleichwertige Bescheinigung über die Regelmäßigkeit der Beitragszahlungen verlangt, die von der zuständigen Behörde des Herkunftslandes ausgestellt sein muss. Im Falle der Weitervergabe verpflichtet sich der ZE innerhalb von zwanzig Tagen ab dem Datum jeder an ihn erfolgten Zahlung Kopien der quitierten Rechnungen über die von ihm nach und nach an den Subunternehmer durchgeführten Zahlungen mit Angabe der durchgeführten Garantieeinbehalte zu übermitteln.

Aussetzung der Zahlungen

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

Die Aussetzung der Zahlungen kann ab dem Zeitpunkt der entsprechenden Mitteilung höchstens drei Monate andauern. 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 Ausführungsdirektor den Auftragnehmer 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, dienstlich durchführen, und zwar mit den dem Unternehmer geschuldeten Beträgen und unbeschadet der bereits zugunsten anderer Gläubiger genehmigten 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 betroffene Behörde die Wiederherstellung der ordnungsgemäßen Beitragslage mitgeteilt hat. Gegen die teilweise Aussetzung der Zahlung kann der Unternehmer keinerlei Widerrede erheben.

Preisrevision

Es wird diesbezüglich auf die einschlägigen gesetzlichen Regelungen (Art. 60 GvD Nr. 36/2023) verwiesen.

Art. 18 - Vertragsstrafen (Pönalen)

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 eine Frist für die Übergabe

der Leistungen gesetzt werden, wobei die als notwendig erachteten Vorschriften durchgesetzt werden.

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

In den vorgenannten Fällen verfasst der Ausführungsdirektor die Bestreitung der Leistungsverrechnungen 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 Antwort seitens des ZE verfügt der AG auf Vorschlag des Ausführungsdirektors die Auflösung des Vertrags.

Unbeschadet der Bestimmungen in Hinblick auf die Vertragsauflösung und eventueller weiterreichender Ansprüche auf Schadenersatz sind zusätzlich zu den in anderen Teilen des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses genannten Vertragsstrafen/Pönalen anwendbar, die im Folgenden aufgeführt sind und deren Anwendung sich der AG nach eigenem Ermessen und ohne Formalitäten vorbehält. Soweit kompatibel, werden die Bestimmungen aus Artikel 126 des GvD Nr. 26/2023 angewandt.

A) Für verspäteten Dienstantritt

Außer den Vorkehrungen aus 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 10.000,00 (zehntausend) Euro zu Lasten des ZE angewandt, und zwar für jeden Stützpunkt, an dem die Verspätung auftritt.

Nach Überschreiten dieser zeitlichen Grenze nimmt der Auftraggeber die Kautions in Anspruch, vorbehaltlich weiterreichender Ansprüche auf Schadenersatz.

B) Für technisch oder organisatorisch mangelhaften Dienst

In Fällen TECHNISCH ODER ORGANISATORISCH BEDINGTER DIENSTAUSFALL aus jedwedem Grund wird ab dem Zeitpunkt der Erklärung über die Außer-Betrieb-Stellung der monatliche Anteil des Entgelts

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

für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstausfalls nicht anerkannt.

Wenn der im Dienst stehende Hubschrauber 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 (zwölf) aufeinanderfolgenden Folgestunden wird außer der Nichtauszahlung des fixen Monatsanteils 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 angewandt.

Dieselbe Pönale kann ab der ersten Stunde der Erklärung über den technisch bedingten Ausfall angewandt werden, wenn die Nichtverfügbarkeit des Hubschraubers auf die Durchführung von ordentlichen oder jedenfalls aufschiebbaren Wartungsarbeiten während der Dienstzeit zurückzuführen ist.

Für jeden der drei Stützpunkte ist eine monatliche Höchstgrenze des Maschinenausfalls von 2 nicht kumulierbaren Stunden für technisch bedingten Ausfall durch Beschädigung (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 organisatorisch bedingten Dienstaussfall (FSO), 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 Dienstaussfalls)

und eine Vertragsstrafe in Höhe des monatlichen Anteils

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

für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstaussfalls angewandt.

C) Arbeitsniederlegung des Personals des ZE

Wenn der ZE die Betriebsbereitschaft für den Dienst aufgrund von Arbeitsniederlegung des eigenen Personals nicht garantieren kann, erkennt der AG den Monatsanteil

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

für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstaussfalls an dem von der Arbeitsniederlegung betroffenen Stützpunkt oder den betroffenen Stützpunkten.

Wenn die Arbeitsniederlegung abweichend von den Vereinbarungen der Garantiekommision und/oder den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen erfolgt ist, bringt der AG gegenüber dem ZE auch die nach folgender Formel berechnete Pönale zur Anwendung:

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

für jede Stunde oder jeden Stundenanteil des Dienstaussfalls an dem von der Arbeitsniederlegung betroffenen Stützpunkt oder den betroffenen Stützpunkten.

D) Effektive Übereinstimmung mit dem Angebot

Falls der Zuschlagsempfänger während der Durchführung des vertraglichen Dienstes Leistungen und/oder Ressourcen (Luftfahrzeug, Personal, Ausrüstung, verwendete Organisation, Betriebsbereitschaft etc.) zum Einsatz bringt, die sich im negativen Sinne von der Beschreibung im Angebot unterscheiden und/oder im Widerspruch zu den Vorgaben in der vorliegenden Verdingungsordnung stehen, liegt es im Ermessen des AG, 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 AG infolge der Übertragung des Flugrettungsdienstes 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) Fehlende 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 Pönale zwischen mindestens 500,00 €/Tag und höchstens 5000 €/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 Pönale 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 dem FOPH und/oder CAMOPH

Für den Fall der festgestellten Nichterfüllung seitens des Zuschlagempfängers hat der Auftraggeber je nach Schwere der Nichterfüllung das Recht, eine Pönale zwischen mindestens 500,00 € und höchstens 5000,00 € je Vorfall zu verhängen.

H) Veränderung des Personals des ZE gegenüber dem bei Vertragsunterzeichnung 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 drei (3) Tagen ab dem Personalwechsel ausreichend belegt wird, kann der Auftraggeber die Bezahlung einer Pönale in Höhe von 2000,00 € pro Tag verlangen, und zwar ab dem Datum des erfolgten Personalwechsels.

Die oben angeführte Pönale wird verfünffacht, wenn infolge des Personalwechsels, auch wenn dieser vom AG genehmigt wurde, das neu in den Dienst aufgenommene Personal qualitativ schlechtere Eigenschaften besitzt als die in der Wettbewerbsphase erklärten und/oder nicht im Besitz der notwendigen beruflichen Eignungen/Befähigungen ist, einschließlich der Berufsqualifikationen für Gebiet, Luftroute etc., die gesetzlich und/oder durch die vorliegende Verdingungsordnung vorgeschrieben sind. Alle sich daraus ergebenden zivil- und strafrechtlichen Implikationen gehen 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 3.000,00 € für jeden weiteren Vorfall verhängt.

J) Funkgeräte

Für die Unwirksamkeit oder fehlende Betriebsbereitschaft und/oder Kanaleinstellung des Funkgeräts oder dessen fehlende Abnahme durch ENAC wird eine Pönale von 2.000,00 € pro Tag angewandt.

K) Fehlende Übermittlung der Flugbewegungen an die Informationsverwalter

Art. 5 des M.D. vom 01.02.2006 erlegt dem Piloten die Pflicht auf, den Verwaltern der betriebenen Hubschrauberlandeplätze/Heliports die Daten zu den durchgeführten Flugbewegungen mitzuteilen. Vor Schließung des Stützpunktes muss der diensthabende Pilot den Verwaltern der Hubschrauberlandeplätze, die er in Anspruch genommen hat, die Daten aus dem oben zitierten Art.5 des M.D. vom 01.02.06 mitteilen.

Für jeden Verstoß werden 500,00 € aufgerechnet.

Für die Feststellung der Verspätung aus Punkt I) sowie die technisch oder organisatorisch mangelhaften Dienste unter Punkt B) sind die in kontradiktorischem Verfahren mit dem ZE verfassten Protokolle des am betroffenen Stützpunkt diensthabenden Flugretters maßgeblich, wobei diese Protokolle Gegendarstellungen 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 sind oder auf sie hingewiesen wird.

Beim Auftreten von Ereignissen, auf die mehrere Pönalen 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 den 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 Vertragsstrafen in irgendeiner Weise aussetzen würde, seine eventuellen Einwände und Rechtfertigungen gegenüber dem HELI-Direktor vortragen, der die Pönalen 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 verlangen, wenn es ihm aus Gründen, die er nicht zu verantworten hat, unmöglich ist diesen durchzuführen.

Vorbehaltlich der Bestimmungen über Strafzahlungen für Nichterfüllung des Vertrags aus der vorliegenden Verdingungsordnung kann der AG unter Berufung auf Art. 1456 ZGB (ausdrückliche Auflösungsklausel) und nach schriftlicher Mitteilung an den Zulieferer per Einschreiben mit Rückschein oder PEC/ZEP, den Vertrag von Rechts wegen 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 schriftlich beanstandet wurden;
- Verstöße gegen die für den ZE vorgesehenen Voraussetzungen;
- Einsatz von Piloten, die nicht über die Mindestvoraussetzungen aus Art. 38 sowie die Anerkennung durch den Auftraggeber verfügen;
- Einsatz von TCM-Wartungstechnikern ohne die Voraussetzungen aus Art. 38 und ohne Zustimmung des Auftraggebers;
- nicht erfolgte Verlängerung des Versicherungsvertrages bei dessen Auslaufen;
- Verlust der Ministeriellen Genehmigungen, Verlust des AOC oder Beschränkungen in einem Umfang, der die Durchführung der in der vorliegenden Verdingungsordnung vorgesehenen Tätigkeiten unmöglich macht;
- Verletzung der Bestimmungen aus Art. 20;
- nicht innerhalb von 36 Stunden ab dessen Ausfall erfolgter Austausch des Haupthubschraubers;
- 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 Zuschlagsempfängers;

- 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, Betriebsbereitschaft etc.) zum Einsatz bringt, die sich verschlechternd 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 des Zusammenschlusses 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. Die Mehrkosten gegenüber den im aufgelösten Vertrag vorgesehenen Kosten werden dem säumigen Unternehmen vom AG in Rechnung gestellt.

Die erforderlichen Beträge werden vom AG per Einbehalt als Vertragsstrafe aus der endgültigen Kautionsentnommen und, wo dies nicht ausreicht, von eventuellen Forderungen des Unternehmens abgezogen, vorbehaltlich weiterreichender Ansprüche auf Schadenersatz.

Außerdem bleiben alle anderen und eventuellen Maßnahmen vorbehalten, die der AG 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 Entscheidungen zu treffen, die ihm zur Sicherung der Kontinuität der Dienstleistung am besten geeignet erscheinen, und zwar ohne dass die anderen Wettbewerbsteilnehmer irgendwelche Rechte geltend machen könnten.

Art. 20 - Zu erfüllende Verpflichtungen

Wie in Art. 1 des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses ausgeführt, wird vom ZE verlangt, für die Vertragsdauer, die über die ersten beiden Jahre nach Dienstaufnahme hinausgeht, Hubschrauber vom selben Typ wie in den ersten beiden Jahren, aber der letzten Generation und neuester Bauart zur Verfügung zu stellen.

In den Wettbewerbsunterlagen muss das Unternehmen daher nachweisen:

1. im Hinblick auf die ersten beiden Vertragsjahre, dass er bei Dienstantritt ohne Einschränkungen und für die gesamte Zeitspanne die Verfügbarkeit für vier Hubschrauber (drei reguläre Hubschrauber und ein Ersatzhubschrauber) vom in Art. 35 beschriebenen Typ hat, wobei die Bestimmungen aus diesem Artikel Anwendung finden;
2. für die weiteren zwei Jahre und drei Monate muss er nachweisen, dass er zumindest nach Ablauf des ersten Bienniums seit Dienstantritt die Verfügbarkeit ohne Vorbehalte und für den gesamten Zeitraum von mindestens drei (regulären) Hubschraubern der neuesten Generation vom selben Typ zur Verfügung hat wie die bei Angebotsstellung für die ersten beiden Jahre, aber neueren Modells, das beim Erstausrüster (OEM) in Produktion ist, sodass der Dienst mit den neuesten und technisch am weitesten entwickelten Fluggeräten erfolgt. Ein analoger Nachweis wie für den ersten Zeitraum muss für die Verfügbarkeit des Ersatzhubschraubers geführt werden, der vom selben Typ und Modell wie der für den Dienst angebotene Hubschrauber sein muss. Für diesen zweiten Zeitraum und begrenzt auf maximal 60 Einsatztage im Verlauf von zwei Jahren und drei Monaten ist der Austausch mit Hubschraubern des gleichen Modells wie das für die ersten zwei Jahre angebotenen zulässig.

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

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 Zeitraum angebotenen Hubschrauber, außer den fabrikneuen, müssen zum Datum der Einreichung des Angebots im AOC und den entsprechenden TP-Lizenzen des Unternehmens ermächtigt sein.

Auf jeden Fall muss das Unternehmen für den Typ und das Modell des eventuellen fabrikneuen Hubschraubers, der für den ersten Zeitraum bei Einreichung des Angebots vorgeschlagen wird, zertifiziert sein. Der ZE muss die Flugfähigkeit der Verkehrsmittel garantieren, die Gegenstand der vorliegenden Verdingungsordnung sind, sowie deren umgehenden Austausch infolge Maschinenausfalls für die planmäßige ordentliche oder außerordentliche Wartung.

Der ZE muss dafür Sorge tragen, dass der planmäßige Austausch des regulären Hubschraubers ausschließlich am Ende des täglichen Turnus erfolgt, außer im Falle unterschiedlicher Modalitäten, die mit dem AG vereinbart und von diesem genehmigt wurden.

Im Falle des Maschinenausfalls aufgrund unvorhergesehenen Schadens muss der Austausch innerhalb von 12 (zwölf) aufeinander folgenden Stunden nach dem Ereignis erfolgen, sofern der Hubschrauber im Flugbetriebsbereich nicht innerhalb dieses Zeitraums repariert werden kann. Wenn sich die Verzögerung beim Austausch des Luftfahrzeugs über mehr als 12 (zwölf) aufeinander folgende Stunden nach dem Ereignis erstreckt, wendet der AG die Pönalen aus Art. 18 an und kann nach 36 aufeinander folgenden Stunden den Vertrag auflösen.

Unbeschadet der Bestimmungen aus dem vorhergehenden Absatz, muss das Unternehmen, falls der Austausch des regulären Hubschraubers, unabhängig von den Gründen, Zeiträume von über 30 (dreißig) aufeinander folgenden Tagen betrifft, für die Ersetzung mit demselben Modell sorgen, das er im Angebot präsentiert hat, und zwar mit Bezug auf den Zeitraum, in dem sich das Ereignis eingestellt hat. Das Herstellungs- oder Ausstellungsdatum der ersten L.T.B. darf nicht vor dem des Helikopters liegen, den der Zuschlagsempfänger in der Wettbewerbsphase als regulären Hubschrauber für denselben Zeitraum präsentiert hat.

Der Hubschrauber muss mit denselben Geräten/Instrumenten/Zubehörteilen wie der reguläre Hubschrauber ausgestattet sein und dieselbe Kabinenkonfiguration (einschließlich der Träger/Halterungen für die elektromedizinischen Apparate) sowie die Aufschriften wie in Anlage 1 aufweisen.

In Abweichung von den obigen Ausführungen finden die Bestimmungen aus Art. 18, Punt A) Anwendung.

Jeder Austausch des Luftfahrzeugs und wartungsbedingte Ausfälle müssen anhand technischer Berichte und durch Vorlegen der Kopie des Arbeitsberichts begründet werden.

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

Im Hinblick auf den organisatorisch bedingten Dienstausfall, der 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 Hub-

schraubers mit der geeigneten Personalausstattung und den technisch-logistischen Ausrüstungen gewährleisten, die für die Betriebsbereitschaft des Einsatzmittels notwendig sind. Das Unternehmen 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 angemessener Personalwechsel 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 außer denen für die verschiedenen Pflichtversicherungen alle Kosten für die Genehmigungen, die zur inhaltlichen Verwirklichung des vorliegenden Verdingungsverzeichnisses erforderlich sind. Ausgenommen sind die Kosten für die Flugverkehrsverwaltung der Hubschrauberlandeplätze /Heliports im Dienst der HEMS-Stützpunkte. Die Verwaltung und ordentliche sowie außerordentliche Instandhaltung der HEMS-Stützpunkte, einschließlich der Lokale und Dienste, die für eine optimale Ausführung der Tätigkeiten und bestmögliche Bedingungen für das Personal notwendig sind, erfolgen zu Lasten des Auftraggebers.

Zu Lasten des ZE verbleiben die Verwaltung, die Instandhaltung und die Reparatur des Treibstofflagers und der Tankanlage an allen Landesstützpunkten sowie der Brandschutzhilfe.

Im Falle der Nichtverfügbarkeit des Treibstofflagers und der Tankanlage gehen die Kosten für die Bereitstellung eines Tankwagens mit einem Fassungsvermögen von mindestens 10.000 Litern zu Lasten des ZE.

Zu Lasten des ZE gehen insbesondere die Aufwendungen 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 behandelten medizinischen Abfälle (R.O.T.), einschließlich derer aus der Flugtätigkeit, sowie Führen der entsprechenden Register zum Nachweis der Regelmäßigkeit der entsprechenden Tätigkeiten. Diese Abfälle müssen bei Unternehmen entsorgt werden, die jeweils für die spezifische Abfallkategorie autorisiert sind;
- 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 vom Herstellerunternehmen der Luftfahrzeuge und/oder den zuständigen Behörden angeordnet werden;
- Anfängliche und wiederkehrende Ausbildung der Flugbesatzung und der TCM für die Tätigkeiten aus der vorliegenden Verdingungsordnung der Wartungstechniker und des für den Flugrettungsdienst eingesetzt technischen Bodenpersonals, mit dem Ziel, den erforderlichen Standard zu bewahren, sowie regelmäßige Übungen auch mit dem medizinischen und Rettungspersonal (zum Beispiel CNSAS, BRD-AVS usw.). 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 und den vom AG festgelegten Aufschriften nach den Modalitäten, die von den geltenden einschlägigen Bestimmungen vorgesehen sind;

- Aufwendungen für das eigene Personal, einschließlich Kost, Logie und Reisekosten, unabhängig von den Gründen für deren Entstehen, auch im Falle von Aufenthalten 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 ergeben;
- Kosten, die durch den Kauf von Flugkleidung (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 vom AG festgelegten Logos und Schriften und Name und Berufsbezeichnung des Mitarbeiters ausweisen. Zulässig ist das Anbringen des Firmenlogos mit den Abmessungen und an der Position, die mit dem AG vereinbart wurden;
- Kosten, die durch den Ankauf und der periodischen Kontrolle der Ausrüstungen, der PSA 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 und der APU an den HEMS-Stützpunkten entstehen;
- jede andere Aufwendung in Verbindung mit dem gegenständlichen 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 oder außergewöhnlichen Notlagen 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. Es müssen außerdem Vereinbarungen zwischen ZE und anderen interessierten Einrichtungen (zum Beispiel Finanzwache, ausländische Akteure etc.) abgeschlossen werden, um diesen im Bedarfsfall die Lieferung von Treibstoff an den drei HEMS-Stützpunkten zu garantieren.

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 drei 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. Im Falle vorübergehender Nichtverfügbarkeit einer der Hangars an den drei HEMS-Stützpunkten (zum Beispiel Wartungsarbeiten, Sanierung der Hubschrauberlandefläche etc.) mit Notwendigkeit zum Aufenthalt des Stützpunkthubschraubers auf einer vom AG zugewiesenen Landefläche gehen die Kosten für den eventuellen Überwachungsdienst zu Lasten des ZE.

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 in angemessener Anzahl/Menge zu garantieren, die notwendig sind, um die Erfordernisse der geplanten Wartung für die Linienwartungen und die am häufigsten auftretenden Schäden an Luftfahrzeugen zu bewältigen.

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

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

Art. 22 - Vorgeschriebene Eintragungen

Der ZE muss sicherstellen, dass die Hubschrauber im AOC der Gesellschaft und ebenso in die entsprechenden 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 Diensttätigkeit sowie die Ruhevorschriften für das eigene Personal (zum Beispiel Piloten etc.) 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 ab 1. Jänner 2026 aktiviert sein. Nach Ablauf dieser Frist kommen die Vertragsstrafen nach Art. 18 zur Anwendung.

Art. 24 - Rechtsdomizil und Behandlung der personenbezogenen Daten

Für alles, was den Ablauf der Vergabe und die Durchführung des Vertrags angeht, nimmt der AG sein Rechtsdomizil beim Sitz von HELI - Flugrettung Südtirol EO in der Lorenz-Böhler-Str. 3 - 39100 BOZEN, PEC/ZEP: heli@pec.wk-cb.bz.it.

Mit dem vorliegenden Artikel wird das Auskunftsschreiben nach Art. 13 und 14 der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) - Verordnung (EU) 2016/679 und GvD 196/2003 ("Datenschutzkodex") bereitgestellt, verbunden mit dem Hinweis, dass die personenbezogenen Daten, die von den Wettbewerbsteilnehmern geliefert werden, beim Sitz von HELI - Flugrettung Südtirol EO in der Lorenz-Böhler-Str. 3 - 39100 BOZEN für die Verfahren gesammelt werden, die von der geltenden Gesetzgebung für die Vertragstätigkeit und die Wahl des Vertragsnehmers vorgesehen sind. Rechtsinhaber der Datenverarbeitung für das Wettbewerbsverfahren und den Vertrag ist HELI - Flugrettung Südtirol EO; verantwortlich für die Datenverarbeitung ist der Präsident von HELI - Flugrettung Südtirol EO.

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

Die Überlassung der Daten ist für die Inangangsetzung jeder Art von Leistungserbringung 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. 15 ff. der oben zitierten GDPR 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 zugrundeliegende 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 in jedem Fall 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 - Rechtsstreit

Im Falle von Rechtsstreit, vorbehaltlich, soweit vereinbar, der Anwendung der Vergleichsverfahren und derjenigen zur gütlichen Beilegung, fallen alle Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung des Vertrags ergeben, in die ausschließliche Zuständigkeit des Gerichtsstands Bozen.

Art. 26 - Verweis auf die staatliche Gesetzgebung

Für alles, was in der vorliegenden Verdingungsordnung nicht vorgesehen ist, wird auf die geltende Landes- sowie nationale und europäische Gesetzgebung verwiesen.

TEIL ZWEI

TECHNISCHE BESCHREIBUNG

Art. 27 - Voraussetzungen und Verpflichtungen des Personals

Infolge des Zuschlags und mindestens 90 Tage vor Beginn des Dienstes muss das zuschlagsempfangende Unternehmen die Liste mit den Angaben zu den 10 Piloten, 10 TCM und 10 Wartungstechnikern liefern, die für den Dienst eingesetzt werden sollen, inklusive den entsprechenden Befähigungen gemäß Auftrag. Die Personalliste muss mit entsprechender gültiger Personendokumentation in Kopie versehen sein (Pilotenschein, Berufsqualifikation, Befähigungen, Curriculum etc.). Die Dokumente werden einer gemeinsamen Überprüfung mit ENAC unterzogen.

Das Personal, das der ZE für die Ausführung des Dienstes einsetzt, muss in zyklischen Abständen zwischen den drei Stützpunkten rotieren.

Angesichts der Tatsache, dass die Art des Dienstes eine gute Kenntnis des Gebiets ebenso wie die Vertrautheit mit dem System sowie das Einvernehmen 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

Liegt eine solche Genehmigung nicht vor oder wird die Nichtverfügbarkeit der Person nicht innerhalb von 3 Tagen nach der Ersetzung angemessen dokumentiert oder verfügt das neue Personal nicht über die gesetzlich und/oder in dieser Verdingungsordnung geforderten Qualifikationen/Fähigkeiten/Kenntnisse, kann der Auftraggeber die unverzügliche Ersetzung des neuen Personals und die Zahlung der in Artikel 18 genannten Vertragsstrafen verlangen.

In jedem Fall muss das Unternehmen sich schriftlich verpflichten, die Piloten auf eigene Kosten und Betreiben für das planmäßige Einsatzgebiet zu qualifizieren, und zwar gemäß den Vorkehrungen aus der Verordnung (EU) 965/2012 für das in Art. 29 der vorliegenden Verdingungsordnung benannte ordentliche Zuständigkeitsgebiet. Die Qualifizierung muss vor dem Datum des Dienstbeginns abgeschlossen sein. Die Qualifizierung muss auf Kosten und Betreiben des Unternehmens auch für die Nachteilsätze sichergestellt werden. Die erfolgte Qualifizierung muss dem Auftraggeber in schriftlicher Form nachgewiesen werden. Der Gültigkeitszeitraum und das Ablaufdatum der Qualifikation sowie die anschließende Neuqualifizierung müssen im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 stehen und dem Auftraggeber schriftlich mitgeteilt werden.

Die TCM müssen vom Unternehmen gemäß den geltenden Normen für Tätigkeiten an Bord qualifiziert und ausgebildet 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-Betriebsstandorten gelten.

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

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

Das oben genannte Personal muss die vollumfängliche Zustimmung des Auftraggebers haben. Der ZE verpflichtet sich, auf Anfrage des Auftraggebers oder auf eigene Initiative, Mitarbeiter, die das Auftreten von schweren und nachgewiesenen Gründen der Inkompatibilität mit den operativen Zielen des Dienstes oder dem Ansehen der Institutionen zu verantworten haben, durch anderes Personal zu

ersetzen, das die gleichen oder höhere berufliche Qualifikationen besitzt als das zuvor angebotene Personal.

Am Tagesende muss der diensthabende Pilot bei Schließen des Stützpunktes den Betreibern der Hubschrauberlandeflächen, auf denen er tätig war, die in Art.5 des M.D. vom 01.02.2006 aufgeführten Daten 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 für die Flugsteuerung implementieren, damit die Übermittlung automatisch erfolgen kann. Bei fehlender Übermittlung wird eine Vertragsstrafe gemäß Art.18 verhängt.

Art. 28 - In Betracht gezogene Einsätze

Der Einsatz von Hubschraubern ist für unterschiedliche Tätigkeiten vorgesehen, die unter den Typologien des gewerbsmäßigen Luftverkehrs einzuordnen sind.

Die überwiegende Tätigkeit wird die folgenden Flüge betreffen, die entsprechend den geltenden nationalen Normen und der Verordnung (EU) 965/2012 organisiert werden:

- Flugrettung mit Notarzt (HEMS)
- Ambulanzhubschrauber-Flug (HAA)

Im Sinne von Artikel 2 des Landesgesetzes vom 17. August 1987, Nr. 21, und aus der Verordnung zur Organisation des Landesflugrettungsdienstes, verabschiedet mit Dekret des Landeshauptmanns vom 24. Oktober 2013, Nr. 30, führt der Flugrettungsdienst folgende Einsätze durch:

- a) Primäreinsätze
- b) Sekundäreinsätze
- c) Evakuierung und Präventiveinsätze;
- d) Such- und Rettungsflüge;
- e) Transport von Medikamenten, Blutkonserven, Organen oder Organteilen sowie von medizinischen Geräten;
- f) Flüge zur Bergung von Toten, die in Absprache mit den zuständigen Behörden organisiert werden;
- g) Transport von Personen und Material bei Unwettern und Katastrophen;
- h) Übungs- und Schulungsflüge für die Besatzung und in Zusammenarbeit mit den anerkannten Rettungs- und Zivilschutz-organisationen;
- i) Verlegungen von ausländischen Versicherten von einem Südtiroler Krankenhaus zu den Flughäfen von Bozen, Innsbruck und Verona.

Im Rahmen der vorgesehenen Einsätze sind unter Einhaltung der Bestimmungen und der Kompetenzen des Piloten - als Spezialaktionen und daher nur mit Sondergenehmigung - bei Schwebeflug mit Bodeneffekt die Verwendung der Seilwinde sowie das Ein- und Ausladen von Besatzungsmitgliedern oder des Verunglückten vorgesehen. Möglich sein muss auch die Verwendung von mechanischen Thoraxkompressionsgeräten (zum Beispiel LUCAS 3) während des Seilwindenbetriebs.

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

Art. 29 - Zuständigkeitsgebiet

Die Tätigkeit aus Art. 28 betrifft im ordentlichen Sinne ausschließlich das Gebiet der Autonomen Provinz Bozen.

Zur Unterstützung der zuständigen Strukturen für die Flugrettung sind auch Einsätze in angrenzende Provinzen, in anderen Regionen und über die Staatsgrenzen hinaus vorgesehen.

Medizinische Zielorte der Autonomen Provinz Bozen sind das Krankenhaus Bozen und das Krankenhaus Brixen, das Krankenhaus von Bruneck und das Krankenhaus Meran. Auf dem Landesgebiet gibt es außerdem das Krankenhaus von Schlanders, das Krankenhaus von Innichen und das Krankenhaus von Sterzing.

Die Anlage 3 zeigt das Netz der Hubschrauberlandeplätze/Heliports und der HEMS-Einsatzorte vom Typ „pre-surveyed“ der Autonomen Provinz Bozen. Die Liste, die der ENAC gemäß den geltenden Vorschriften mitgeteilt wurde, bezieht sich auf die derzeit genutzten Strukturen/Einsatzorte und kann im Rahmen der Einhaltung der Bestimmungen von der Landesverwaltung geändert oder erweitert werden.

Die ZE ist verpflichtet, in ihrem OM - Part C (Operation Manual - Part C) alle Hubschrauberlandeplätze/Heliports und HEMS-Einsatzorte vom Typ „pre-surveyed“ des Netzes, so wie festgelegt, und alle Änderungen, sowie die Netze der Hubschrauberlandeplätze, Heliports und HEMS-Einsatzorte vom Typ „pre-surveyed“ der Nachbarprovinzen, der wichtigsten Destinationen in den Nachbarregionen (z.B. Padua und Verona) und derjenigen im Ausland, die üblicherweise über die Landesgrenzen hinaus genutzt werden (z.B. Innsbruck, Murnau) einzutragen, unter Angabe der Bestimmungen der EU-Verordnung 965/2012 und unter detaillierter Angabe der Start-/Landeverfahren, etwaiger Einschränkungen aufgrund von Umweltbedingungen sowie der Verfahren und Einschränkungen für den Einsatz.

Vor Aufnahme des Dienstes weist der ZE der AG die Aufnahme dieser Daten in das Handbuch der Flugrouten nach, indem sie eine Kopie des/der Handbuchs/Handbücher und die Mitteilung an das ENAC entsprechend den regulatorischen Anforderungen über das Netz der Infrastrukturen/HEMS-Einsatzorte gemäß der obigen Definition vorlegt.

Zu bestimmten Zeiten des Jahres wird auf dem Landesgebiet ein vierter Hubschrauber eingesetzt. Auf Anfrage der LNZ kann dieser Hubschrauber in den Gebieten eingesetzt werden, die im vorliegenden Artikel aufgeführt sind.

Art. 30 - Koordinierung der Tätigkeit

Die Landesnotrufzentrale (LNZ):

- koordiniert den operativen Einsatz der Hubschrauber, die zur Ergänzung anderer Rettungs- und medizinischer Transportdienste auf dem Landesgebiet eingerichtet sind;
- klassifiziert im Vorhinein die Typologie des Rettungseinsatzes (HEMS oder HAA).

Wenn die Einsatz-Anfrage von außerhalb der Provinz kommt, wird der Einsatz gemäß den einschlägigen Protokollen abgearbeitet.

Art. 31 - Dienstzeiten und Durchführungsmodalitäten des Dienstes

Dienstzeiten

Die Betriebsbereitschaft im Land gilt von 6 bis 22 Uhr bzw. von Juni bis Oktober bis 23 Uhr, wobei drei Betriebszeiten vorgesehen sind, nämlich von 6 bis 18 Uhr, von 8 bis 20 Uhr und von 10 bis 22 Uhr bzw. von Juni bis Oktober von 11 bis 23 Uhr. Der Auftraggeber teilt dem ZE mit angemessener Vorankündigungszeit die Zeiten für Dienstbeginn und Dienstende für die einzelnen Stützpunkte mit, vorbehaltlich der von den geltenden ENAC-Bestimmungen festgelegten Grenze bezüglich der maximalen täglichen Dienst- und Flugzeiten, so dass die auf dem Landesgebiet vorhandenen Stützpunkte sich bei der Abdeckung der Betriebszeiten abwechseln und somit die Abdeckung des Dienstes mit mindestens einem Hubschrauber für das gesamte vorgenannte Zeitintervall garantieren.

Auf Anforderung des Auftraggebers hin muss das Unternehmen in der Lage sein, den 24-Stunden-Dienst von einem der HEMS-Stützpunkte aus durchzuführen oder jedenfalls von einem Ort der Wahl des AG aus, der unter aeronautischen Gesichtspunkten geeignet ist.

Der Auftraggeber hat zu jeder Zeit die Möglichkeit, während der vorgesehenen Vertragslaufzeit aus Art. 1, die Aktivierung des 24-Stunden-Dienstes zu verlangen, verbunden mit der Verpflichtung für das Unternehmen, den Dienst innerhalb von 90 (neunzig) Tag ab Erhalt der Aufforderung aufzunehmen. Die Mehrkosten für den zusätzlichen Dienst sind Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Parteien.

Alternativ zum 24-Stunden-Dienst muss das Unternehmen auf Verlangen des Auftraggebers innerhalb von 60 (sechzig) Tagen ab Erhalt der Aufforderung einen Rufbereitschaftsdienst außerhalb der Betriebszeiten des Landes garantieren. Als Rufbereitschaft ist die Verfügbarkeit der Flugbesatzung für medizinische Notfälle und die Startbereitschaft innerhalb einer Zeitspanne von 30 (dreißig) bis 60 (sechzig) Minuten außerhalb der Betriebszeiten des Landes zu verstehen. Die Mehrkosten für den zusätzlichen Dienst sind Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Parteien.

Um angemessene Ruhevorschriften zu gewährleisten, müssen der Pilot, der TCM und der Wartungstechniker der jeweiligen Schicht ab der Nacht vor dem ersten der Schichtdiensttage und für die gesamte Dauer desselben in der Gemeinde untergebracht sein, in der sich der Stützpunkt befindet. Der AG kann ausnahmsweise genehmigen, dass das Personal in einer anderen Ortschaft logiert.

Die Helikopter müssen für die gesamte Dauer des Dienstes beim jeweiligen Stützpunkt stationiert sein.

Der Pilot und das mit verschiedenen Funktionen im Dienst befindliche Personal muss während der gesamten für die Tätigkeit vorgesehenen Dienstzeit auf den Stützpunkten anwesend sein.

Startzeiten

Der ZE muss operative Verfahren anwenden, die geeignet sind, so schnell wie möglich und unter Einhaltung der technischen und operativen Voraussetzungen für einen korrekten und sicheren Einsatzbeginn auf die Einsatzanforderung zu reagieren.

Für RETTUNGSEINSÄTZE, die zum Zeitpunkt des Anforderung von der LNZ nach eigenem Ermessen als solche bezeichnet werden, muss der Start innerhalb von 3 (drei) Minuten am Tag und 10 (zehn) Minuten in der Nacht ab Einsatzannahme durch den Hubschrauberkommandanten bzw. innerhalb des Zeitraums erfolgen, der für die sachgemäße und vollständige Durchführung der Start-Verfahren und der vor dem Abflug 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 akzeptabel.

In Fällen von "SEKUNDÄRTRANSPORT" muss der Startvorgang normalerweise innerhalb einer Höchstzeit von (10) Minuten ab Anforderung der LNZ und jedenfalls derart erfolgen, dass die Anwesenheit der Einsatzbesatzung in der medizinischen Einrichtung für das Aufnehmen des Patienten zu der von der LNZ festgelegten Uhrzeit garantiert ist. Für die Sicherheit gelten dieselben Vorkehrungen wie oben.

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 weiteren Vorfall die Vertragsstrafe gemäß Art. 18 zur Anwendung gebracht.

Soweit die Wetterbedingungen dem nicht entgegenstehen, müssen allen Anforderungen für Primäreinsätzen Folge geleistet werden, die innerhalb der 12-stündigen Betriebszeit des einzelnen HEMS-Stützpunktes eingehen.

Anforderungen von Sekundärtransporten müssen angenommen werden, wenn die geschätzte Ankunftszeit bei der medizinischen Einrichtung mit der Tätigkeit und den geltenden Bestimmungen be-

züglich der maximalen Flug- bzw. Dienstzeit des Flugpersonals kompatibel ist. Davon ausgenommen sind die Fälle gemäß Art.7 des ENAC-Reglements „Regolamento sull’impiego, sui limiti dei tempi di volo e di servizio e requisiti di riposo per il pilota degli elicotteri adibiti al trasporto aereo di passeggeri per collegamenti con piattaforme petrolifere, per servizio medico di emergenza e per attività di ricerca e soccorso in montagna“, bei denen laut Bescheinigung des diensthabenden verantwortlichen Arztes in der LNZ durch die mangelnde Durchführung des Transports eine anderweitig nicht vermeidbare Gefahr für das Leben des Patienten besteht.

Es kann der Fall auftreten, dass die Anforderung eines Einsatzes vor Ablauf der Betriebszeit des einzelnen HEMS-Stützpunktes eine Verlängerung der Tätigkeit über die 12 Stunden 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).

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 oder durch auf dem Landesgebiet tätige Wachdienste bewachen lassen. Die entsprechenden Kosten gehen zu Lasten des ZE.

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. Dazu müssen geeignete Wetterbedingungen und die Vereinbarkeit mit den Betriebszeiten des zuständigen Stützpunktes gegeben sein, ebenso wie die Einhaltung der Ruhezeiten des Piloten, dessen Dienstzeit ab dem Zeitpunkt als angetreten gilt, zu dem er am Arbeitsplatz eintrifft, um den Hubschrauber zum Stützpunkt zurückzufliegen.

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 /oder besondere Einsatzsituationen, die jedoch beide der Ermessensentscheidung des Piloten untergeordnet sind;
- Notwendigkeit von Wartezeiten bei schlechten Wetterbedingungen, insbesondere in Höhenlagen, wenn das Starten der Triebwerke nach Meinung des Piloten kritisch sein könnte. Zu diesem Zweck muss der ZE alle technischen Maßnahmen ergriffen haben, um den Risiken eines nicht erfolgten Triebwerkstarts vorzubeugen.

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 Flugretter, der die Verlängerung verlangt hat, und vom Hubschrauberkommandanten schriftlich mitgeteilt werden müssen.

Die längeren Aufenthaltszeiten mit laufenden Triebwerken, deren Abweichung von den Bestimmungen nicht begründet wird 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.

Registrierung der Einsätze

Für jeden Flugeinsatz muss ein entsprechendes elektronisches Datenblatt ausgefüllt werden, das vom diensthabenden Flugretter 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 Betriebsstandortes

Der Pilot hat die Verpflichtung, dem diensthabenden Flugretter unverzüglich den Außer-Betrieb-Zustand des Luftfahrzeuges zu melden, sobald er feststellt, dass Bedingungen oder Situationen vorliegen, die den Einsatz des Hubschraubers für die normale Rettungs- und Beförderungstätigkeit nicht erlauben. Die Meldung muss auf Betreiben des diensthabenden Flugretters und des Piloten nach den vom AG vorgesehenen Modalitäten eingetragen werden, wobei die genaue Uhrzeit angegeben werden muss, zu der der Außer-Betrieb-Zustand erklärt wurde, sowie die Uhrzeit, zu welcher der Dienst wieder aufgenommen wird. Alle Außer-Betrieb-Zustände müssen rechtzeitig vom Piloten an die LNZ 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:

WETTERBEDINGTER DIENSTAUSFALL: wenn die Wetterbedingungen am Stützpunkt den Abflug nicht ermöglichen;

TECHNISCH BEDINGTER DIENSTAUSFALL: wenn der Zustand fehlender Betriebsbereitschaft des Luftfahrzeuges durch mechanische Schäden oder Wartungskontrollen verursacht wird, deren Eintragung in das Technische Bordbuch des Luftfahrzeuges im Flugbetriebsbereich vorgesehen ist.

ORGANISATORISCH BEDINGTER DIENSTAUSFALL: 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 TECHNISCH BEDINGTER DIENSTAUSFALL fallen.

Da die Erklärungen zu „In Dienst“ und „Außer Dienst“ 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. All dies muss durch eine offizielle Mitteilung des ZE an den AG formalisiert werden, und zwar innerhalb von 48 (achtundvierzig) Stunden nach der Behebung des Problems.

Der Betreiber der Hubschrauber-Landeflächen/Heliports im Dienst der HEMS-Stützpunkte hat die Pflicht, der LNZ 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 DIENSTAUSFALL zu melden. Die Meldung muss in einem speziellen vom ZE eingerichteten Register vermerkt werden, wobei die genaue Uhrzeit des Vorfalls, 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 Außer-Betrieb-Zustände und auch über die Gründe durchzuführen, die diese veranlasst haben.

Art. 33 - Funkverkehr

Der ZE muss die Verbindung und die Kompatibilität mit dem von der LNZ verwendeten Funkverkehrssystem sowie zweckdienliche Geräte garantieren, die jede andere Art des Funkverkehrs entspre-

chend den Anweisungen des AG ermöglichen. Daher muss der ZE für den Flugrettungsdienst die genehmigten und bereits im Digitalfunknetz verwendeten Geräte (entsprechend dem TETRA-Standard und mit TEA2-Verschlüsselung - Frequenzband 450-460MHZ) der Provinz Bozen verwenden. In jedem Hubschrauber müssen zwei TETRA Digitalfunkgeräte installiert sein. Aus Gründen der Nutzausbildung zur Verwendung der Funkgeräte müssen die eingebauten Funkendgeräte von Motorola der Serien MTM5400, MTM5500 oder MXM600 verwendet werden. Die Programmierung und Registrierung der Funkendgeräte im TETRA-System der Autonomen Provinz Bozen sind mit dem Landesfunkdienst der Agentur für Bevölkerungsschutz abzustimmen.

Dazu müssen die Vorschriften aus dem Einheitstext der gesetzlichen Bestimmungen für die Telekommunikation eingehalten werden, der mit D.P.R.156 vom 29.03.1973 i.g.F. verabschiedet wurde.

Es muss insbesondere auch ein modernes Multiband-RT-Funkgerät installiert sein (taktisches Multiband-Funkgerät für HEMS, LNZ, Zivilschutz, usw.).

Die ISSI-Nummer des Funkgeräts muss dieselbe bleiben, auch für den Fall, dass der reguläre Hubschrauber durch den Ersatzhubschrauber ersetzt werden muss. Aus diesem Grund ist es erforderlich, dass der Einbau des Funkgeräts in der Art erfolgt, dass im Fall einer vorübergehenden Ersetzung des regulären Hubschraubers das Funkgerät leicht abmontiert und ebenso leicht im Ersatzhubschrauber eingebaut werden kann.

Der ZE muss dafür sorgen, dass die Installation und die elektromagnetische Kompatibilität mit den Funkgeräten für den Flugverkehr und den Navigationsgeräten des Hubschraubers von der Luftfahrtbehörde zertifiziert werden.

Für die zusätzliche Anlagen muss die Kabinenerlaubnis erworben und die spezifischen „NO HAZARD“-Genehmigungen müssen in den Unterlagen des Hubschraubers und des Betreibers (Hubschrauberscheine, Beihefte zum Flughandbuch, Einsatzhandbuch 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 Dienst gestellt wird. Bei mangelnder Einhaltung dieser Bestimmung kommen die Vertragsstrafen laut Art. 18 zur Anwendung. Bei planmäßigem Austausch muss der Hubschrauber am Ende der täglichen Dienstschrift ersetzt werden, außer im Falle anderer mit dem AG vereinbarter und genehmigter Modalitäten.

Art. 34 - Bordausrüstung

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

1. MEDIZINISCHES KIT: die gesamten in Anlage „2“ der vorliegenden Verdingungsordnung aufgeführten Einrichtungen, die fix im Patientenraum des Luftfahrzeugs untergebracht sind und deren Installation von der zuständigen Luftfahrtbehörde zertifiziert und gemäß geltender Bestimmung in den Unterlagen des Helikopters und des Betreibers aufgeführt sein muss.
2. NICHT MEDIZINISCHES MATERIAL: gemäß den Angaben in Anlagen „2“ dieser Verdingungsordnung.

Der AG muss für die drei regulären Hubschrauber und den Ersatzhubschrauber einen Transportinkubator zur Verfügung stellen. Der ZE wird für die notwendigen Träger/Halterungen sorgen.

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

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

Außer den Vorkehrungen aus Art. 33 muss der ZE vor Dienstaufnahme ein geeignetes Mobiltelefon für jeden Hubschrauber zur Verfügung stellen, das auch für die Auslandskommunikation geeignet ist.

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 sind, sowie geeignete Anschlüsse für die Verbindung der Kopfhörer mit diesen Geräten. Die Wartung der Kopfhörer obliegt dem ZE.

Art. 35 - Luftfahrzeuge

Bei dem Luftfahrzeug, das Gegenstand des vorliegenden Auftrags ist, handelt es sich um den Typ MBB-BK117 Modell D-2/D-3.

Im ersten Zweijahreszeitraum, in dem der Dienst erbracht wird, müssen die regulären und der/die Ersatzhubschrauber vom gleichen Typ (MBB-BK117 Modell D-2 o D-3) sein und die gleiche Konfiguration der Patientenkabine besitzen.

Für die verbleibenden zwei Jahre und drei Monate müssen die drei regulären Hubschrauber fabrikneu, vom selben Typ wie oben, aber ein neueres Modell sein, das sich beim Erstausrüster (OEM) in Produktion befindet, wobei die Patientenkabine die in der vorliegenden Verdingungsordnung verlangte Konfiguration haben muss. Die Ersetzung durch neue Hubschrauber ist auch vorgezogen gestattet und somit vor dem Abschluss des ersten Zweijahreszeitraums. Wird die Indienststellung 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.

Im Rahmen der Beschränkungen aus Art. 20 ist es zulässig, dass für den/die Ersatzhubschrauber das gleiche oder ein besseres Modell gewählt wird als für den/die der ersten zwei Jahre, wobei die gleiche Konfiguration der Patientenkabine gegeben sein muss. Der ZE verpflichtet sich jegliche Anstrengung zu unternehmen, um zu gewährleisten, dass der/die Ersatzhubschrauber vom selben Modell ist/sind wie die Hubschrauber für den zweiten Zeitraum und dass dieser/diese dieselbe Konfiguration der Patientenkabine besitzt/besitzen.

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

Die Merkmale und Leistungen der (regulären und Ersatz-)Hubschrauber sowie die technischen Spezifikationen des Patientenbereiches 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 bei sonstigem Ausschluss die in diesen Anlagen aufgeführten Ausstattungsdetails erfüllen.

Zum Stichtag für die Teilnahme am Wettbewerb dürfen die angebotenen regulären Hubschrauber sowie die als Ersatz für den/die für den ersten Zweijahreszeitraum angebotenen Hubschrauber, für die jeweils der Typ, das Modell, das Luftfahrerkennzeichen und die Seriennummer angegeben sein müssen, nicht älter als 15 (fünfzehn) Jahre ab dem Herstellungsdatum oder der Erstaussstellung der Lufttüchtigkeitsbescheinigung (LTB) sein.

Zum Nachweis muss der Wettbewerbsteilnehmer für die regulären und die Ersatzhubschrauber die folgenden Unterlagen als mit dem Original übereinstimmende Kopie beilegen:

- Luftfahrzeug-Zulassungsschein
- ARC;
- Genehmigung zur Nutzung für TP-Aktivitäten;
- spezifische Genehmigung im AOC des Betreibers.

Falls die für den Dienst vorgeschlagenen Hubschrauber neu, aber noch nicht zugelassen sind, 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, der sich verpflichtet, den Hubschrauber nur dem Wettbewerbsteilnehmer zu übergeben, der namentlich mit Firmenbezeichnung genannt wird. Auf dieser Erklärung muss außerdem das geplante Lieferdatum an das Unternehmen aufgeführt sein.

Die regulären Hubschrauber für den zweiten Zeitraum müssen fabrikneu 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 der Erstausrüster (OEM) sich verpflichtet, den Hubschrauber nur dem namentlich per Firmenbezeichnung identifizierten Wettbewerbsteilnehmer zu übergeben. Auf dieser Erklärung muss außerdem das geplante Lieferdatum an das Unternehmen aufgeführt sein. Dieses Datum muss mit dem Zeitplan übereinstimmen, der für die Indienststellung der drei neuen Hubschrauber erforderlich ist, wie in der vorliegenden Verdingungsordnung festgelegt. Die Ersatzhubschrauber für den zweiten Zeitraum müssen jeweils vom selben Typ und Modell wie die regulär eingesetzten sein und zum Stichtag für die Teilnahme am Wettbewerb nicht älter als 15 (fünfzehn) Jahre ab dem Herstellungsdatum und/oder der Erstaussstellung der Lufttüchtigkeitsbescheinigung (LTB) sein. Andernfalls werden die in Art. 18 aufgeführten Vertragsstrafen angewandt.

Ein Hubschrauber im Flugbetriebsbereich kann vom Dienst, der Gegenstand der vorliegenden Beauftragung ist, nur aus nachgewiesenen Wartungsnotwendigkeiten abgezogen werden. Soweit keine schriftliche Genehmigung durch den AG vorliegt, kann der reguläre Hubschrauber nur durch den für den Austausch angebotenen Ersatzhubschrauber ersetzt werden. In den Zeiträumen, in denen der im Dienst eingesetzte Hubschrauber durch den Ersatzhubschrauber ersetzt wird, muss das Unternehmen in jedem Fall einen weiteren Ersatzhubschrauber desselben Typs, Modells und mit denselben Merkmalen und Konfigurationen bereitstellen, wie sie in dieser Verdingungsordnung aufgeführt sind, um somit bei Schadensfällen einen schnellen Austausch der Hubschrauber zu garantieren, die sich zu dieser Zeit im Dienst befinden. Auch in diesem Fall finden bei verspätetem Austausch die Vertragsstrafen nach Art.18 Anwendung.

Die Konfiguration der Ersatzhubschrauber muss derjenigen der regulären Hubschrauber entsprechen. Das gilt auch für die Träger/Halterungen 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 die operative Kontinuität des Dienstes sicherstellen muss.

Der ZE muss sich verpflichten, je nach genehmigter Wartungsebene am operativen Stützpunkt Ausrüstungen, Ersatzteile (zum Beispiel Engine Control Panel) und Grundwerkstoffe für planmäßige Wartungsarbeiten und für die häufigsten Ausfälle bereit zu halten. Die für die Durchführung der planmäßigen Wartungsarbeiten an den Hubschraubern erforderlichen Ersatzteile, Ausrüstungen und Ausstattung müssen dem von ENAC/EASA für den HEMS-Stützpunkt genehmigten Inhalt im C.A.M.E. (Continuing Airworthiness Management Exposition) und im M.O.E. (Maintenance Organisation Exposition) entsprechen.

Die planmäßigen Wartungsarbeiten müssen außerhalb der Betriebszeiten 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 Wahrung der Lufttüchtigkeit und alle Wartungsarbeiten müssen durch den ZE oder durch das Wartungsunternehmen durchgeführt werden, mit dem der ZE einen ordnungsgemäßen Vertrag in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften abgeschlossen hat.

Falls das Wartungsunternehmen ersetzt wird, muss der ZE dem Auftraggeber die vollständige Dokumentation zur Verfügung stellen, aus der das Niveau der Wartungszulassung des neuen Wartungsunternehmens hervorgeht. Der AG behält sich das Zustimmungsrecht für das neue, vom ZE für die Ausführung der Wartungsarbeiten vorgeschlagene Wartungsunternehmen vor.

Der ZE muss mit angemessenem Vorlauf ein Programm erstellen, um einen sinnvollen Abstand zwischen den einzelnen Terminen für die Basis- und Linienwartung („base und line maintenance“) der Hubschrauber an den drei Stützpunkten zu gewährleisten.

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

Wenn der Wartungstechniker als TCM eingesetzt wird, stellt der ZE im Falle der Notwendigkeit umfassender Wartungsarbeiten, bei denen für den dem Stützpunkt zugewiesenen Techniker 10 (zehn) Stunden Freizeit und davon mindestens 8 (acht) Stunden Ruhezeit nicht gewährleistet sind, zusätzliche technische Ressourcen zur Ausführung der Arbeiten zur Verfügung.

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

- die Beibehaltung eines optimalen optischen (innen/außen) und funktionalen Zustands des Hubschraubers durch das Vornehmen eventuell erforderlicher Reparaturen oder Austauscharbeiten, wenn eindeutige Zeichen von Verschleiß/Abnutzung 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 Programm für aufgeteilte Wartung mit mehreren nächtlichen Wartungszeiträumen zu erstellen. In diesem Fall muss der Hubschrauber zu Beginn der Dienstzeit des Folgetags zur Verfügung stehen.

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

Art. 37 - Personal der Einsatzbesatzung, das vom AG gestellt wird

Das medizinische Personal der Einsatzbesatzung besteht aus einem Notarzt und einem Flugretter. In Abhängigkeit von der Art des Einsatzes kann auch die Anwesenheit eines geeignet ausgebildeten Technikers vom CNSAS oder des BRD-AVS oder anderen Personals (zum Beispiel Wasserrettung) vorgesehen werden, das der von der LNZ geforderten Einsatztypologie entspricht. Alle Mitglieder der Einsatzbesatzung, die im Schichtdienst eingesetzt werden, müssen, zuständigkeitshalber auf Betreiben des ZE für die Tätigkeiten im Helikopter und in schwer zugänglichem Gelände vorbereitet und geschult werden, damit sie formal die Schulung für HEMS-Einsätze, Flugrettung im Gebirge, Ein- und Ausladevorgänge mit Seilwinde und Ein- und Ausladevorgänge im Schwebeflug nachweisen können, so wie es von den geltenden Bestimmungen verlangt wird.

Im Falle von Einsätzen, die eine Verwendung des Transportinkubators erforderlich machen, besteht die Einsatzbesatzung außer dem Personal des ZE aus dem Flugretter, einem Arzt und einem Krankenpfleger der Abteilung Neonatologie und neonatale Intensivtherapie.

Im Falle von Einsätzen, welche die Verwendung einer ECMO-Maschine (Extra-Corporeal Membrane Oxygenation) erforderlich machen, besteht die Einsatzbesatzung außer dem Personal des ZE aus einem Flugretter, zwei Kardio-Anästhesisten oder einem Kardio-Anästhesisten und einem Infusionspfleger/Infusionstechniker.

Art. 38 - Flugbesatzung des ZE

Bei den HEMS-Einsätzen - auch für NVIS-Einsätze - besteht die Flugbesatzung mindestens aus Pilot und TCM.

Auf besonderes und begründetes Verlangen des ZE und für begrenzte Zeiträume, die zwischen ZE und AG vereinbart werden, ist es möglich zu Ausbildungs- und Vorbereitungszwecken im Zusammenhang mit der künftigen Verwendung im Rahmen der vorliegenden Vergabe (auch im Rotationssystem) an den drei Stützpunkten Co-Piloten einzusetzen. Der ZE verpflichtet sich daher, die auf diese Weise ausgebildeten neuen Piloten, sobald sie die in dieser Verdingungsordnung genannten Eigenschaften und Anforderungen erworben haben, bevorzugt den drei in Artikel 1 genannten Stützpunkten zuzuweisen. Die Kosten für den Einsatz der Co-Piloten gehen ausschließlich zu Lasten des ZE.

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

Die Funktionen von TCM und/oder HHO können vom Wartungstechniker oder vom Flugretter ausgeführt werden. Falls entschieden wird, dass die Funktionen von TCM und/oder HHO von Flugrettern übernommen werden, die vom AG benannt werden, gehen Ausbildung und Aufrechterhaltung der beruflichen Qualifikation zu Lasten des ZE.

Das für den Dienst angebotene Personal des ZE muss schriftliche und mündliche Kenntnisse der italienischen Sprache sowie der Sprache haben, in der die Unternehmensverfahren und die Dokumentation des Herstellers abgefasst sind. Das Personal muss mindestens über die folgende Berufsprofile verfügen:

Pilot

Lizenz: Gültige CPL(H) oder höherer oder gleichwertiger Titel.

Gültige Befähigungen:

- Flugerfahrung von mindestens 100 Stunden für das für den ersten Zeitraum vorgeschlagene Hubschraubermodell; diese Anforderung wird auf 50 Stunden gesenkt, wenn der Pilot bereits mindestens 500 Stunden Tätigkeitserfahrung mit mehrmotorigen Hubschraubern hat. Die Voraussetzungen aus dem vorhergehenden Abschnitt müssen zu dem in Art. 27 vorgesehenen Datum erfüllt sein.
Für die Hubschrauber der letzten Generation, die für den zweiten Zeitraum vorgesehen sind, wird der AG Anträge des ZE in Betracht ziehen, die auf eine Reduzierung der Gesamtstunden für das Modell abzielen, und dabei die Billigung des Antrags vom Nachweis einer besonderen Schulung abhängig machen, die außer der reinen Befähigung für die verbesserte Variante auch das Vertrautmachen mit allen Einsatz- und Umgebungsbedingungen berücksichtigt, die für die im vorliegenden Verdingungsverzeichnis angeforderten Dienste kennzeichnend sind.
- Befähigung für den Instrumentenflug (IF) für Typ und Modell des für den Dienst vorgesehenen Luftfahrzeugs.
- Qualifikation für NVIS-Einsätze, die infolge des Abschlusses der Schulungs- und Kontrollprogramme erworben wird, die vom AG festgelegt und von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigt worden sind.
- Nichtvorliegen laufender Beanstandungen seitens der zuständigen Luftfahrtbehörde wegen Verstößen, welche die Tätigkeit durch den Widerruf oder das Aussetzen der Lizenz einschränken.
- Besitz der Bescheinigung über die psycho-physische Flugeignung erster Klasse.

Flugerfahrung:

Nicht weniger als 2.000 Stunden Flugerfahrung auf Hubschraubern insgesamt, inklusive:

- 500 Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer "Single Pilot"

- 500 Stunden unter ähnlichen Umgebungsbedingungen wie in der Provinz Bozen oder im Gebirge
- 1.000 Stunden auf Turbinenhubschraubern, davon mindestens 300 auf mehrmotorigen Hubschraubern
- 100 Stunden Instrumentenflug;
- 500 Stunden HEMS-Aktivität
- Nachtflug-Einsätze von nicht weniger als 50 Stunden
- 10 nächtliche Anflüge, Landungen und Starts an Einsatzorten mit ähnlichen Umgebungsbedingungen wie die für den vorgesehenen Hubschraubereinsatz oder in einem FFS Level D.

Erfahrung unterschieden nach Einsatzarten:

- Seilwinde: 100 Stunden in Rettungseinsätzen mit Seilwinde

Co-Pilot (nur im Falle der Aktivierung des 24-Stunden-Betriebs und/oder wenn notwendigerweise von den geltenden Bestimmungen verlangt):

Lizenz: CPL(H)

Gültige Befähigungen:

- gültige Befähigung für den angebotenen Helikoptertyp, mit Erfahrung von mindestens 25 Stunden für diesen Typ.
- Instrumentenflugberechtigung (IR)
- Qualifikation für NVIS-Einsätze, die infolge des Abschlusses der Schulungs- und Kontrollprogramme erworben wird, die vom AG festgelegt und von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigt worden sind.
- Nichtvorliegen laufender Beanstandungen seitens der zuständigen Luftfahrtbehörde wegen Verstößen, welche die Tätigkeit durch den Widerruf oder das Aussetzen der Lizenz einschränken.
- Besitz der Bescheinigung über die psycho-physische Flugeignung erster Klasse.

Flugerfahrung:

- Gesamttätigkeit von mindestens 300 Flugstunden insgesamt auf Hubschraubern;
- Bestandener Multi-Crew Coordination (MCC)-Kurs;
- Gesamttätigkeit von mindestens 30 Nachtflugstunden;
- Gesamttätigkeit von mindestens 30 Stunden Instrumentenflug;
- spezifische Tätigkeiten für die Stützpunkte mit HEMS- und HHO-Betrieb;
- 10 Windenzyklen.

Pilot und Co-Pilot:

Im Falle der Aktivierung von PBN-Einsätzen seitens des Auftraggebers wird der Besitz der Qualifikation für PBN-Einsätze mit Fähigkeit zur Durchführung von Einsätzen vom Typ „Localizer Performance with Vertical guidance (LPV)“ und „RNP 0.3“ verlangt, die nach Abschluss der von der AG festgelegten und von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigten Schulungs- und Kontrollprogramme erlangt wird.

Ständige Fortbildung:

Zum Zeitpunkt der Dienstaufnahme und für den gesamten Auftragszeitraum müssen die Piloten und die Co-Piloten auch die folgenden Voraussetzungen für ihre Tätigkeit in den vorhergehenden 90 Tagen erfüllen:

- spezifische Tätigkeiten für die Stützpunkte mit HEMS- und HEC/HHO-Betrieb: 3 Windenzyklen, die den Übergang vom Schwebeflug in den Translationsflug und anschließenden Schwebeflug mit einschließen.

- 3 Stunden Instrumentenflug (auch simuliert) mit 3 Verfahren unbeabsichtigten Flugs in IMC-Bedingungen oder 3 Instrumentenverfahren, die auf dem im Dienst stehenden Hubschrauber oder auf einem Flugsimulator durchgeführt werden, der für den Hubschrauber-Typ repräsentativ ist.
- spezifische Tätigkeit für die Stützpunkte mit Nachtbetrieb: In Ermangelung entsprechender Tätigkeit in den 30 vorhergehenden Tagen wenigstens 1 NVIS-Nachtflugstunde mit mindestens 3 Starts und 3 Landungen, davon 2 an einem HEMS-Einsatzort vom Typ „pre-surveyed“ für NVIS-Einsätze.

In Ermangelung kurz zurückliegender Tätigkeit auf dem Hubschrauber ist es zulässig, Schulungs- und Kontrollaktivität auf dem Flugsimulator durchzuführen, der für den Hubschraubertyp genehmigt ist, und zwar in Übereinstimmung mit den vom ZE festgelegten und von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigten Schulungs- und Kontrollprogrammen

Entsprechung mit den für CRM - Crew Ressource Management - vorgesehenen Voraussetzungen:

Der ZE muss anfängliche und ständige Fortbildungstätigkeit für das eigene, für den Dienst bestimmte Personal durchführen, das die Prinzipien des "Crew Ressource Management (CRM) berücksichtigt, mit dem Ziel einer vollständigen Kenntnis der festgelegten Verfahren und der Einbeziehung des gesamten involvierten Personals in die Betriebsabläufe.

Kenntnis des Gebiets

Alle Flugbesatzungen, die dem vertragsgegenständlichen Dienst zugewiesen sind, müssen außer den bereits erwähnten Merkmalen eine gute Kenntnis des Gebietes besitzen oder erwerben, bevor sie dauerhaft an den HEMS- Stützpunkten der Autonomen Provinz Bozen eingesetzt werden.

Im Hinblick auf die Nachtflugaktivität gilt, dass die Flugbesatzung, bevor sie für die Dienstschrift eingeteilt wird, die Qualifikation für das Gebiet abgeschlossen haben muss, in dem der Dienst ausgeführt werden soll, und zwar unter besonderer Berücksichtigung jener Infrastrukturen im Dienste des Landesbetriebs, die als Ergebnis der Erkundung seitens des ZE-als HEMS-Einsatzorte vom Typ „pre-surveyed“ klassifiziert und als solche die entsprechenden Karteikarten in das Operation Manual - Part C aufgenommen worden sind.

Bei Abschluss und Ausführung des Vertrags werden die tatsächlich ausgeführte Flugtätigkeit in einer Umgebung mit analogen orographischen Bedingungen wie die der Provinz Bozen, die Erfahrung bei Rettung an der Felswand unter Einsatz der Seilwinde und die Tätigkeit als Pilot an Bord eines Hubschraubers von dem Typ überprüft, der für den Dienst angeboten wurde.

Sprachkenntnisse:

Die Kenntnisse der italienischen Sprache auf einem Niveau, das mindestens dem Niveau B2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GER) entspricht, sind erforderlich. Wenn das Personal der ZE nicht italienischer Muttersprache ist, müssen diese Kenntnisse durch Selbstbescheinigung im Sinne von DPR Nr. 445/2000 bestätigt werden. Der AG behält sich das Recht vor, die tatsächliche Einhaltung der Anforderungen zu überprüfen, auch durch den Einsatz von qualifiziertem Personal und die Verwendung von speziellen Tests. Deutschkenntnisse (falls vorhanden) müssen durch Selbstbescheinigung im Sinne von DPR Nr. 445/2000 bestätigt werden.

Wartungstechniker:

Lizenz: Lizenz als Luftfahrzeugmechaniker (L.M.A.) und von der Wartungsorganisation ausgestellte Zertifizierungsgenehmigung als B1/Certifying Staff mit Befähigung für das/die Modell/e des für den Dienst eingesetzten Hubschraubers und des Ersatzhubschraubers seit mindestens drei Jahren oder Besitz der Lizenz als Luftfahrzeugmechaniker der Kategorie C (Techniker für die Basiswartung) für Hub-

schrauber des für den Dienst eingesetzten Typs und Modells und für jene/n des Ersatzhubschraubers mit mindestens 18 Monaten fortlaufender Erfahrung als Basiswartungstechniker, oder eine gleichwertige, seit mindestens drei Jahren von einer anderen nicht-italienischen Luftfahrtbehörde in Übereinstimmung mit EASA Part 66 ausgestellte Bescheinigung einer nicht italienischen Luftfahrtbehörde, um die in Part 145 aufgeführten Tätigkeiten mit den gleichen Kompetenzen und der kontinuierlichen Erfahrung wie oben gefordert durchführen zu können. Für fabrikneue 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 Sprache auf einem Niveau, das mindestens dem Niveau A2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GER) entspricht, sind erforderlich. Wenn das Personal der ZE nicht italienischer Muttersprache ist, müssen diese Kenntnisse durch Selbstbescheinigung im Sinne von DPR Nr. 445/2000 bestätigt werden. Der AG behält sich das Recht vor, die tatsächliche Einhaltung der Anforderungen zu überprüfen, auch durch den Einsatz von qualifiziertem Personal und die Verwendung von speziellen Tests. Deutschkenntnisse (falls vorhanden) müssen durch Selbstbescheinigung im Sinne von DPR Nr. 445/2000 bestätigt werden.

Technical Crew Member

- Qualifikation und Schulung gemäß den Bestimmungen im EASA Reg. 965/2012 und in den anderen anwendbaren Regelungen und in Übereinstimmung mit den vom ZE entwickelten und von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigten Programmen für die Aufgaben an Bord des Luftfahrzeugs oder am Boden zur Unterstützung des Piloten während der HEMS, HEMS HEC und HHO-Einsätze;
- nachgewiesene Erfahrung und Fähigkeiten bei realen Rettungseinsätzen mit Verwendung der Seilwinde, auch in bergigem und schwierigem Gelände;
- nachgewiesene Erfahrung für mindestens 50 Einsätze mit Windenbetrieb in den letzten 3 (drei) Jahren

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Schulung und Qualifikation des TCM vom Betreiber mit Bezug auf die Einsatzzone und das Helikoptermodell durchgeführt werden, werden die tatsächlich ausgeführte Flugtätigkeit in einer Umgebung mit analogen orographischen Bedingungen wie die der Provinz Bozen, die Erfahrung bei Rettung an der Felswand unter Einsatz der Seilwinde und die Tätigkeit als TCM beim HHO/HEC-Einsatz überprüft, die an Bord eines Hubschraubers von dem Typ geleistet wird, der für den Dienst angeboten wurde.

Die Kenntnisse der italienischen Sprache auf einem Niveau, das mindestens dem Niveau B2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GER) entspricht, sind erforderlich. Wenn das Personal der ZE nicht italienischer Muttersprache ist, müssen diese Kenntnisse durch Selbstbescheinigung im Sinne von DPR Nr. 445/2000 bestätigt werden. Der AG behält sich das Recht vor, die tatsächliche Einhaltung der Anforderungen zu überprüfen, auch durch den Einsatz von qualifiziertem Personal und die Verwendung von speziellen Tests. Deutschkenntnisse (falls vorhanden) müssen durch Selbstbescheinigung im Sinne von DPR Nr. 445/2000 bestätigt werden.

Der ZE (oder die BG) muss entsprechend der Modalitäten und des Zeitplans aus Art. 27 die Dokumentation liefern, die den Besitz der geforderten Voraussetzungen seitens des TCM/Wartungstechnikers bestätigt.

Die Flugtätigkeit der Piloten sowie die Erfahrung der TCM und der Wartungstechniker muss von den betreffenden Personen im Sinne von Gesetz Nr. 445/2000 selbst bescheinigt werden.

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

Die Flugtätigkeit der Piloten und der TCM, die in einer Umgebung mit analogen orographischen Bedingungen wie die der Provinz Bozen durchgeführt wird, die Erfahrung bei Rettung an der Felswand unter Einsatz der Seilwinde und die auf dem verlangten Hubschraubertyp muss vom Unternehmen dokumentiert und von der betreffenden Person per Selbstbescheinigung bestätigt werden.

Der ZE muss dem AG monatlich den Terminplan der Fortbildung/Schulung des eigenen Personals mitteilen, sollten dafür Tätigkeiten auf in dieser Verdingungsordnung genannten Stützpunkten erforderlich sein. Diese Mitteilung muss dem AG bis 15. des vorhergehenden Monats vorliegen.

Art. 39 - Diensterteilung

Der ZE muss für den in Rede stehenden Dienst Piloten bzw. Techniker einsetzen, für die ihm Genehmigungen vorliegen, und sich verpflichten, in der Tagesschicht mindestens einen Wartungstechniker für die gesamte Dauer der Aktivitäten einzusetzen.

Der ZE muss den regelmäßigen Schichtwechsel des Luftfahrzeugpersonals und der TCM gewährleisten.

Der ZE muss für jeden Turnus dafür sorgen, dass wenigstens einer der Komponenten seiner Einsatzbesatzung (Pilot/Co-Pilot oder TCM) über-weitreichende operative Erfahrung und gründliche Kenntnis der Gebiete verfügt, die Gegenstand des Dienstes sind.

Der ZE muss eine Kopie oder ein Facsimile der Diensterteilung des eigenen Piloten/TCM-Personals vorlegen. Darin muss 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.

Im Vierteljahresabstand wird der ZE dem Auftraggeber die Diensterteilung des Personals an den Stützpunkten mitteilen, entsprechend der vom AG vorgesehenen Modalitäten und mit rechtzeitiger Aktualisierung der Schichtänderungen innerhalb von maximal 24 Stunden vor Schichtbeginn.

Jede Ersetzung von für den Dienst eingeplantem Personal muss der Kontaktperson beim AG im Vorfeld auch per PEC/ZEP 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 Voraussetzungen und Qualifikationen ersetzt werden, dessen Einsatz auf dem Stützpunkt genehmigt wurde.

Art. 40 - Kompetenzen

Der diensthabende Arzt bei der Flugrettung ist der medizinische Verantwortliche 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.

Art. 41 - Aus- und Fortbildung des Personals

Personal des ZE

Die Piloten müssen auf Kosten und Betreiben des ZE für das in Art. 29 definierte Einsatzgebiet entsprechend den Bestimmungen aus Verordnung (EU) 965/2021 qualifiziert sein, bevor sie den Dienst aufnehmen. Dies gilt auch für Piloten, die aus jedwedem Grund im Verlauf der Vertragsdauer als Ersatz für die Stammpiloten berufen werden.

Das Personal des Unternehmens muss die periodische Schulungs-/Weiterbildungstätigkeit unter Beachtung der Bestimmungen für die Aufrechterhaltung der Berufsqualifikationen absolvieren, und zwar außerhalb der bei den Stützpunkten abgeleisteten Dienstzeit und auf Kosten des ZE.

Wenn in einem von der Luftfahrtbehörde genehmigten Schulungszentrum ein Level-D-Flugsimulator (FFS-Level D) für das Hubschraubermodell vorhanden ist, das für den Dienst angeboten wurde, dann muss der ZE an diesem Standort jeden Piloten für die Durchführung ständiger Schulungen 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 ein besonderes Augenmerk und Sorgfalt auf die Durchführung der Schulungen und der ständigen Fortbildung zum Zwecke des Crew Ressource Management (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 Umsetzung der Inhalte der vorliegenden Verdingungsordnung eingesetzt wird, muss auf Betreiben und Kosten des ZE eventuelle Aus- 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 maximal 40 nicht kumulierbare Flugstunden im Jahr in zwei oder drei Sessionen jährlich Personal und Luftfahrzeuge für die anfängliche Ausbildung und die periodische Schulung des medizinischen Personals und jedes anderen vom AG bezeichneten Rettungstechnikers zur Verfügung. Die über die 40 Stunden hinausgehenden Flugstunden werden nach dem Tarif der HEMS-Aktivität vergütet.

Die Schulung muss gemäß den mit der HELI-Direktion abgestimmten Modalitäten und Zeiten erfolgen.

Das gesamte vom AG ausgewählte medizinische und Rettungspersonal muss vor Dienstbeginn durch das Unternehmen gemäß den in Italien gültigen Luftfahrtvorschriften befähigt sein, und, soweit von den geltenden Vorschriften vorgesehen, auf der Grundlage von Programmen, die von ENAC genehmigt wurden (z.B. Ein- und Ausladen mit Seilwinde, im Schwebeflug, Hilfestellung beim Ein- und Ausladen von Verunglückten im Schwebeflug etc.) geschult werden.

Der AG hat das Recht, das Personal auszuwählen, das vom Unternehmen befähigt werden muss, die TCM/HHO/HEC-Funktionen entsprechend geltender Regelungen wahrzunehmen.

Das bereits im Sinne der oben genannten Bestimmungen befähigte Personal der AG und Rettungspersonal muss den vom Unternehmen organisierten Fort- / Weiterbildungskurs besuchen; die Fort-/Weiterbildung dieses Personals muss vor Dienstbeginn abgeschlossen sein.

Der ZE muss unter dem eigenen Personal eine Bezugsperson benennen, die an den drei Stützpunkten eingesetzt wird und als einziger Ansprechpartner für Fragen und technische Probleme fungiert, auch solche, die Fortbildungsprogramme und -inhalte des Personals betreffen, das nicht vom ZE beschäftigt wird.

Das Unternehmen muss in der Dokumentation, die beim Wettbewerb vorgelegt wird, die Handbücher mit den Programmen für die Schulung des im Dienst eingesetzten Personals zusammenstellen und einreichen. Wo dies von der zuständigen Luftfahrtbehörde gefordert wird, müssen die Programme von dieser Behörde genehmigt werden. Über diese Genehmigung muss ein Nachweis erbracht werden.

Bei den vom Auftraggeber organisierten Übungseinsätzen muss der ZE, vorbehaltlich einer Vorankündigung von 15 (fünfzehn) Kalendertagen, ohne zusätzliche Kosten und für maximal 30 Tage, die Verfügbarkeit eines 1.000 Liter-Treibstofftanks sowie das Personal für die Treibstoffversorgung an einer für die Landung des im Dienst stehenden Hubschraubers geeigneten Stelle garantieren. Diese Stelle muss an einem leicht erreichbaren Ort im Umkreis von 150 Kilometern vom HEMS-Stützpunkt liegen. Bei diesen Übungen muss das Unternehmen derart organisatorische Vorsorge treffen, dass die Durchführung des Dienstes in jedem Fall gewährleistet bleibt, wobei die von den Bestimmungen auferlegten Beschränkungen für den tägliche Flugbetrieb gebührend berücksichtigt werden müssen (eventuell indem ein zweiter Pilot eingesetzt wird).

Der AG kann eine Gruppe von Flugrettern ernennen, die das Personal des ZE bei der ständigen Fortbildung für das medizinische Personal und der in die Einsätze involvierten Organisationen begleiten. Der ZE muss mindestens 60 Tage vor Dienstbeginn ein Handbuch der Einsatzverfahren für die Rettungseinsätze des ZE übergeben.

Es ist Aufgabe des ZE nach angemessener Überprüfung die vom AG vorgeschlagenen Ausbildungsorte rechtzeitig in das eigene Einsatzhandbuch einzutragen. Vom ZE wird erwartet, ein Risk-Assessment-Verfahren bereitzustellen, das den Umgang mit der Nichtverfügbarkeit eines Ortes regelt, an dem eine Schulungsaktivität stattfinden sollte und aufgrund eines unvorhergesehenen Ereignisses in der Planungsphase nicht stattfinden kann (Bsp. Auftreten vorübergehender und vorher nicht erkennbarer Hinderungsgründe in letzter Minute, welche die geplante Schulung nichtig machen können), damit die geplante Fortbildung nicht annulliert werden muss.

Art. 42 - Ausrüstungen und Obliegenheiten zu Lasten des AG

Der AG sorgt bei jedem der beiden Stützpunkte für Lieferung und Wartung 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 vorgesehenen Verbrauchsmaterialien, die nicht zu Lasten des ZE gehen. Der AG sorgt für das Nachfüllen der entfernbarer und transportablen Sauerstoffflaschen.

Anlagen

„1“ - Merkmale der Helikopter

„2“ - Merkmale des Patientenraums und der Ausrüstung.

„3“ - Netz der Hubschrauberlandeflächen der Autonomen Provinz Bozen

ANLAGE „1“:

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

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

Die als Einsatzhubschrauber oder Ersatzhubschrauber vorgeschlagenen Luftfahrzeuge müssen in der Lage sein, mit 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 Hubschrauberlandeflächen/Heliports des HEMS-Netzwerks kompatibel sind.

Zusätzlich/als Ergänzung zu den fixen Einrichtungen, die in der „Verordnung zur Organisation des Landesflugrettungsdienstes“ (verabschiedet mit D.LH. vom 24. Oktober 2013, Nr. 30) angeführt sind, müssen die bei Angebotseinreichung vorgeschlagenen Helikopter folgende Merkmale aufweisen:

1. Typenzulassung (Type Certificate Data Sheet);
2. zum Stichtag der Teilnahme am Wettbewerb nicht älter als 15 (fünfzehn) Jahre ab dem Herstellungsdatum und/oder der ersten Ausstellung der Lufttüchtigkeitsbescheinigung sein;
3. ausbaufähige Doppelsteuerung auf der Co-Pilotenseite;
4. Fahrgestellausstattung mit Kufen und Merkmalen, die den Einsatz des Hubschraubers auf steilem und nicht präpariertem Terrain ermöglichen;
5. möglichst drei externe Sicherheitskameras zur Überwachung während des Landeanflugs/Starts und Ein-/Ausladens mit der Seilwinde, davon zwei am Heck und eine an der Seilwinde;
6. mechanische und elektrische Vorbereitung für externe Suchscheinwerfer-Anlage;
7. Ausrüstung mit automatischem Notpeilsender (ELT (A)) gemäß CAT.IDE.H.280;
8. ADSB out;
9. Avionik als Glascockpit, integriert mit Moving Maps und der Möglichkeit, alle wichtigen Fluginformationen auf nur einem Bildschirm darzustellen;
10. System zur Sichtanzeige von Flughindernissen, das von der Autonomen Provinz Bozen zur Verfügung gestellt wird;
11. System zum Empfang von Einsatzdetails (GPS-Daten etc.), die von der LNZ in digitaler Form übermittelt werden, mit der Möglichkeit die entsprechenden Daten in Echtzeit zu versenden und zu empfangen;
12. Träger für Apple iPad einschließlich Stromversorgung, Positionierung auf der Instrumententafel mit Zugänglichkeit für Pilot und TCM oder Co-Pilot; diese Voraussetzung kann erfüllt werden mit einem zentral auf der Instrumententafel positionierten Träger für Apple iPad oder zwei Trägern für Apple iPad, von denen einer auf der Pilotenseite der Instrumententafel und einer auf der TCM-/Co-Pilotenseite der Instrumententafel positioniert ist;
13. Möglichkeit zur Nutzung des GSM-Telefons, das in leicht zugänglicher Position an Bord installiert ist und Teil der fixen Instrumentierung des Hubschraubers ist, mit Möglichkeit zur Kommunikation in Intercom;
14. drahtloses Kommunikationssystem, das in der Modalität "Full Duplex" funktioniert und das, wo dies verlangt wird, für das spezifische Hubschraubermodell zugelassen ist; einsetzbar für die Kommunikation während der Windeneinsätze oder für die Kommunikation zwischen Flugbesatzung und medizinischem/technischem Personal in der Nähe des Luftfahrzeugs. Das angebotene System muss vom Personal des AG getestet und von nachgewiesener Zuverlässigkeit sein;
15. System zur Geolokalisierung des Hubschraubers in Echtzeit, visualisierbar in den EZ;
16. externe Kabinenstufe im Bereich der Schiebetüren;

17. Rumpf, Tanks, Kufen und Sitze der Besatzung vorzugsweise mit der Fähigkeit zur Energieaufnahme, damit für die an Bord des Hubschraubers befindlichen Personen ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet ist;
18. höhenverstellbare Sitze für Pilot und Co-Pilot;
19. die Sitze im Patientenbereich müssen möglichst klappbar, leicht herauszunehmen und einzusetzen sein und ein reduziertes Gewicht, eine integrierte Drehplatte und (zur Desinfektion) abnehmbare Gurte aufweisen, die Längsverschiebung mit nur einer Hand ermöglichen, in verschiedenen Positionen auf den Längsachsen einstellbar sein, Gurte mit inertialem Aufrollmechanismus besitzen, um die Bewegung in sitzender Position zu erleichtern und über optionale einfache oder verbundene Sitzgurte verfügen; die Sitzverriegelungen müssen eine einfache Einstellung der Position ermöglichen;
20. Funkhöhenmesser mit Lichtsignal, der unter einer vom Piloten ausgewählten Höhe automatisch eingeschaltet wird, und akustisches Signal mit nicht auswählbarer synthetischer Stimme;
21. niedriges Leistungsgewicht (Verhältnis Abfluggewicht / Höchstleistung), so dass die reguläre und sichere Durchführung des Einsatzes bei allen Einsätzen für Helikopter mit medizinischer Ausrüstung gewährleistet ist;
22. Systeme, die ein rasches Starten der Motoren gewährleisten;
23. IFR-Instrumentierung und -zertifizierung "Single Pilot", in die Instrumententafel integriertes fixes Satellitennavigationssystem GPS „Moving map“;
24. Ausrüstung bestehend aus:
 - Löschesystem in den Triebwerksräumen;
 - Rotorbremse;
 - Set für die funktionelle Anordnung der elektromedizinischen Geräte und die adäquate Fixierung der entfernbaren und transportablen medizinischen Komponenten, leicht zu installieren, mit der Möglichkeit die Position der verschiedenen elektromedizinischen Geräte untereinander auszutauschen, zertifiziert durch die zuständige Luftfahrtbehörde;
 - Anlage für die Sauerstoffversorgung, zertifiziert durch die zuständige Luftfahrtbehörde, bestehend aus maximal 2 Sauerstoffflaschen zu insgesamt mindestens 1200 Liter, mit entsprechendem Druckminderer, Druckmesser sowie Öffnungs- und Schließvorrichtung für die Kanaleinstellungen. Die vom ZE bereitgestellten Sauerstoffflaschen müssen aus Karbon sein und vom AG gemäß den gültigen nationalen Bestimmungen nachfüllbar sein;
25. elektrische Rettungsseilwinde, die von der zuständigen Luftfahrtbehörde für eine Traglast von nicht weniger als 270 kg zertifiziert ist, sofern keine spezifischen Bestimmungen von Seiten der Regelungsbehörde vorliegen, die eine Reduzierung dieser Traglast vorschreiben, ausgestattet mit einem Seil von mindestens 90 m Länge und der Möglichkeit mit einem „Extension Rope“ bis auf 150 m zu gelangen, geeignet für die gleichzeitige Bergung des Patienten auf der Trage und des Retters während des Flugs;
26. Außer dem Piloten und dem HEMS-Mitglied, die immer anwesend sind, müssen im Patientenbereich im Inneren des Luftfahrzeuges mindestens aufgenommen werden können:
 - 3 (drei) Einsatzkräfte und ein (1) auf der Trage längs ausgestreckter Patient oder alternativ
 - 2 (zwei) Einsatzkräfte und 2 (zwei) auf der Trage längs ausgestreckte Patienten, mit Möglichkeit der Intensivbehandlung von wenigstens einem der beiden Patienten oder
 - 3 (drei) Einsatzkräfte und 1 (ein) Transportinkubator, mit Befestigung des Gerätekomplexes an drei Achsen oder
 - 3 (drei) Einsatzkräfte und 1 (eine) Trage mit einem Transport-Isolationssystem (z.B. "EpiShuttle", Isoark" etc.) mit Befestigung des Gerätekomplexes an drei Achsen;
27. Möglichkeit zur raschen Umwandlung für den Personentransport, für wenigstens 4 Personen (außer der Besatzung des Unternehmens), für den Fall der Notwendigkeit von Evakuierungen aus Katastrophengebieten, bei Großschadenslagen oder bei der Notwendigkeit, Rettungspersonal vor Ort zu bringen. Daher muss für jeden Stützpunkt ein Sitz für Katastrophenfälle oder Spezialtransporte (nach Ermessen des AG) verfügbar sein;

28. Funkgerät und Gegensprechanlage für Pilot – medizinischem Personal in einwandfreiem funktionellen Zustand, mit mindestens (Nr.) 6 Anschlüssen einschließlich Verlängerungskabeln und Intercom-Helmen mit Gegensprechanlage für alle Besatzungsmitglieder des Unternehmens (das medizinische Personal wird vom Auftraggeber mit Helm ausgestattet), mit Möglichkeit zur Konferenzschaltung der Patientekabine unter Ausschluss der Piloten, Möglichkeit der Kommunikation BORD-BORD und BODEN-BORD-BODEN auf allen von den nationalen Notrufzentralen und denen des an die Provinz Bozen angrenzenden Auslands genutzten Frequenzen und allen Rettungs- und Alpenvereinen, die in der Autonomen Provinz Bozen aktiv sind. Die Anlage muss die Funkkommunikation zwischen Flugretter 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. Die Installation muss den anwendbaren einschlägigen Bestimmungen entsprechen und in der technischen Dokumentation und in den operativen Anleitungen zum Einsatz des Luftfahrzeugs beschrieben sein und muss mit dem AG vereinbart werden, um einen leichten und schnelle Zugang des Flugretters zu ermöglichen;
29. Landeski / Schneekufen zum Verhindern des Einsinkens ständig zur Montage an jedem Stützpunkt bereithalten;
30. CVR-FDR und UMS entsprechend der normativen Vorkehrungen und Kabelkappsystem (WIRE STRIKE PROTECTION SYSTEM - WSPS) bereithalten;
31. die vom Auftraggeber festgelegte Farbgebung in Übereinstimmung mit der geltenden Landesgesetzgebung und die Beschriftung aufweisen: „HELI – Flugrettung Südtirol / Elisoccorso Alto Adige“ sowie das Logo des Einheitlichen Notrufes für medizinische Notfälle „112“. Dazu kommen die Logos der Organisationen, aus denen sich HELI zusammensetzt. Der Helikopter, der vorübergehend den regulären ersetzt, kann eine andere Farbe haben, muss aber in jedem Fall die in diesem Artikel aufgeführten Schriften aufweisen. Die Farblackierung der Hubschrauber mit den vom Auftraggeber festgelegten Farben erfolgt zu Lasten des ZE. Die Hubschrauber können außer den oben genannten Beschriftungen, den Luftfahrtkennzeichen 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 aufweisen, deren Position vom Auftraggeber genehmigt werden muss.
32. Night Vision Goggles System;
33. Farbwetterradar;
34. T.A.S. (Traffic Advisory System).

Die Installation und/oder die Nutzung von elektromedizinischen Geräten und nicht für die Luftfahrt konzipierten Funkgeräten aus vorliegender Verdingungsordnung muss von ENAC oder von der für Installation und 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 und/oder andere gleichwertige Bescheinigung, Luftfahrzeugbrief, Beilagen zum Flughandbuch) müssen vor Dienstaufnahme nachgewiesen werden.

Für die Zubehöre mit spezifischer Verwendung, die keiner Genehmigung unterliegen (Bsp. interne Sicherheits-Bandschlingen) muss ein entsprechendes Protokoll des Luftfahrzeugbetreibers und der an der Auswahl und der Verwendung interessierten Partei vorliegen. Deren Installation und Verwendung an Bord ist Gegenstand eines entsprechenden gemeinsamen Protokolls.

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

Andere eventuelle Ausrüstungen zur Verbesserung der Qualität des Dienstes, insbesondere in Bezug auf die Abmessungen und die Zugänglichkeit des Patientenbereiches, auch für den Windenbetrieb

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

Es wird verlangt, dass die Hubschrauber des zweiten Zeitraums ausgerüstet sein müssen mit:

1. zwei Scheinwerfern vom Typ "Search Light", einziehbar und drehbar, davon mindestens einer (1) mit IR- und weißem Licht für NVIS-Einsätze;
2. ASDB in and out;
3. Glass-Cockpit-Avionik, integriert mit Moving Maps vom Typ EURONAV 7 oder, alternativ, zertifizierte weiterentwickelte und moderne Systeme, die in der Lage sind, bessere Leistungen zu erbringen, indem sie die Möglichkeit bieten, alle wichtigen Informationen des Flugeinsatzes auf nur einem Bildschirm anzuzeigen, einschließlich der Flughindernisse, die von der Autonomen Provinz Bozen gestellt werden (derzeit im Format JavaScript Object Notation (JSON) geliefert);
4. System zum Empfang von Einsatzdetails (GPS-Daten etc.), die von der LNZ in digitaler Form übermittelt werden, mit der Möglichkeit die entsprechenden Daten in Echtzeit zu versenden und zu empfangen (derzeit im Format JavaScript Object Notation (JSON) geliefert);
5. Nutzung des GSM-Telefons mit Flightcell-System oder einem anderen System, das die Verwendung von GSM, des Satelliten-Mobiltelefons und der Wi-Fi-Funktionen an Bord ermöglicht;
6. seitliche Schiebetüren mit großen Öffnungen, um die Ein- und Ausladevorgänge der Patiententrage sowie das Einladen des Patienten auf der Gebirgstrage im Translationsflug bei Einsatz der Seilwinde bis in den Innenraum zu erleichtern. Diese Türen erfüllen zugleich die Funktion des Notausstiegs (die gesamte Seitentür muss im Notfall zum Öffnen sein, nicht nur das Fenster, um als Notausstieg zu dienen);
7. integriertes FLARM-System;
8. System zum Empfang von Einsatzdetails (GPS-Daten etc.), die von der LNZ in digitaler Form übermittelt werden, mit der Möglichkeit die entsprechenden Daten in Echtzeit über die Bordarmaturen zu versenden und zu empfangen;
9. Geräumiger, rationaler und ergonomischer Patientenbereich, der für eine Krankentrage für einen 185 cm großen und mindestens 150 kg schweren Patienten groß genug ist, auch im Sinne statischer Last, mit bestmöglicher Zugänglichkeit und Möglichkeit zur Intensivbehandlung eines Patienten auf der Trage, unter Erfüllung der Anforderungen an die Konfigurationen im Hinblick auf die Begrenzung und die ergonomische Verteilung der Ausrüstungsgegenstände;
10. Möglichkeit des Transports des Inkubators ATOM V808 auf Trage Stollenwerk 4002 Roll-in Stretcher.

ANLAGE „2“:

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

Im Patientenbereich müssen Beleuchtungsbedingungen herrschen, die geeignet sind, die Durchführung aller Hilfeleistungen für die Patienten zu ermöglichen, und zwar unabhängig von den äußeren Tages- und Nachtlichtverhältnissen.

Die Träger zur Stützung und Verankerung der elektromedizinischen Geräte müssen in Positionen angebracht sein, die sie für das medizinische Personal erkennbar und leicht zugänglich machen und für die Nutzer sicher sind. Die elektromedizinischen Geräte müssen ohne Verwendung von Werkzeugen auf andere Träger im Inneren des Hubschraubers versetzt werden können.

Die oben genannten Träger in den für den Wettbewerb vorgeschlagenen regulären Hubschraubern und den/dem Ersatzhubschrauber/n müssen für die elektromedizinischen Apparate bestimmt sein, die zum Zeitpunkt der Zuschlagserteilung auf den Stützpunkten Bozen, Brixen und Laas verwendet werden. Bei Austausch dieser Geräte muss der ZE neue Träger / Halterungen 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 Flugbetriebs verhindert wird.

Der Bereich muss sich für die Aufnahme des vom AG bereitgestellten Inkubators und einer Trage mit einem Transport-Isolationssystem eignen; für diese muss auch die zentralisierte Strom- und Sauerstoffversorgung möglich sein, mit Bereitstellung und Zertifizierung des Trägersystems auf Betreiben des ZE.

Es muss das Vorhandensein von wenigstens 4 Anschlussbuchsen zu 12 - 28V für die Versorgung und das Aufladen der elektromedizinischen Apparate garantiert sein.

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

Eine geeignete Unterbringung an Bord müssen finden:

- a) MEDIZINISCHES KIT - einschließlich der folgenden Ausrüstungen, die fest im Patientenbereich des Luftfahrzeugs verstaut sind und deren Installation von der zuständigen Luftfahrtbehörde genehmigt und bescheinigt werden muss:
 - Krankentragen, die für die Erfüllung der Bestimmung aus Anlage 1 zugelassen sind;
 - geeignete Ausrüstung für die Bergung von Patienten mit Polytrauma an der Seilwinde;
 - feste Sauerstoffversorgungsanlage (wie in Anlage „1“ vorgesehen);
 - Träger für die elektromedizinischen Apparate und für die vom Auftraggeber zur Verfügung gestellte medizinischen Ausrüstung.
 - Rückhalte- und Halterungssysteme für gleichzeitigen Transport und Versorgung einer ECMO-Einheit und vier gleichzeitig verwendeten Spritzenpumpen.

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
- sofortige Abnehmbarkeit;
- Visualisierung und Einstellung der Parameter durch den Arzt
- Möglichkeit der Verbindung mit dem Patienten;
- 12 -28 V-Stromversorgung und Sauerstoffversorgung.
- Stromversorgungsanlage AC (220/230 V);

Das Unternehmen muss die Ausstattung so vorbereiten, dass die Beförderung des Inkubators und der Trage mit einem Transport-Isolationssystem ermöglicht wird.

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

c) VOM ZE BEREITGESTELLTES NICHT-MEDIZINISCHES MATERIAL:

- Mobiltelefon als Zubehör des Luftfahrzeugs;
- eine Rettungsschere zur Befreiung Verunglückter;
- 2 NVG-Monokel für das medizinische Personal;
- Reinigungs-/Desinfektionsprodukte für die Kabine;

d) Zur Vorbereitung der Verankerungen: Der Transportinkubators, den der AG liefert, ist das Modell ATOM V808.

id	tipologia infrastruttura avio-idro-elisuperficie)	denominazione - Bezeichnung	BASE HEMS - HEMS BASIS	struttura a servizio di infrastrutture sanitarie - Struktur im Dienste einer Gesundheitsinfrastruktur HUB	struttura a servizio di infrastrutture sanitarie - Struktur im Dienste einer Gesundheitsinfrastruktur SPOKE	struttura non a servizio di infrastrutture sanitarie ma con attività significativa - Einrichtung, die nicht einer Gesundheitsinfrastruktur dient, aber eine erhebliche Aktivität aufweist (più di 100 movimenti annui per attività HEMS - mehr als 100 Bewegungen pro Jahr für HEMS-Aktivitäten)	in elevazione - Dachlandeplatz	notturna - nachtflugtaugl ich	installazione militare - Militäranlage	gestita -mit Betreiber	gestita-autorizzata ENAC - mit Betreiber und von ENAC autorisiert	siti operativi pre- surveyed - pre- surveyed operating site	coordinate - Koordinaten
1	ELISUPERFICIE	BASE DI ELISOCCORSO BOLZANO [BZ]	SI					SI			SI		N 46° 29.86' E 11° 18.31'
2	ELISUPERFICIE	BASE DI ELISOCCORSO BRESSANONE [BZ]	SI	SI				SI			SI		N 46° 43.51' E 11° 38.88'
3	ELISUPERFICIE	BASE DI ELISOCCORSO PONTIVES [BZ]	SI				SI	SI			SI		N 46° 35' 13" E 11° 37' 49"
4	ELIPORTO	BASE DI ELISOCCORSO LASA [BZ]	SI					SI			SI		N 46° 37' 11" E 10° 41' 8"
5	ELIPORTO	OSPEDALE DI BOLZANO		SI			SI	SI			SI		N 46° 29.941' E 11° 18.727'
6	ELISUPERFICIE	OSPEDALE DI BOLZANO		SI							SI		N 46° 29.93' E 11° 18.47'
7	ELISUPERFICIE	OSPEDALE DI BRUNICO		SI			SI	SI			SI		N 46° 47.96' E 11° 56.19'
8	ELISUPERFICIE	OSPEDALE DI MERANO		SI			SI	SI			SI		N 46° 40.61' E 11° 09.20'
9	ELISUPERFICIE	OSPEDALE DI MERANO										SI	N 46° 40.71' E 11° 08.98'
10		OSPEDALE VIPITENO			SI							SI	N 46° 53.90' E 11° 25.58'
11		OSPEDALE SILANDRO			SI							SI	N 46°37.60' E 10°47.04'
12		OSPEDALE SAN CANDIDO										SI	N 46° 43.93' E 12° 17.49'
13	ELISUPERFICIE	ELI A22 BX						SI			SI		N 46° 43.51' E 11° 38.76'
14		ALDINO CAMPO SPORTIVO										SI	N 46° 21.80' E 11° 21.28'
15		ALPE DI SIUSI										SI	N 46°32.43' E 11°37.22'
16		ANTERSELVA CAMPO SPORTIVO										SI	N 46° 53.15' E 12° 09.17'
17		ANTERSELVA DI MEZZO										SI	N 46°51.75' E 12°06.42'
18		AVELENGO										SI	N 46°39.15' E 11°12.88'
19		BADIA										SI	N 46° 36.53' E 11° 53.80'
20		BELPIANO										SI	N 46°48.27' E 10°29.41'
21		BRENNERO CAMPO SPORTIVO										SI	N 46° 59.85' E 11° 30.07'
22		BRNZOLO										SI	N 46° 23.93' E 11° 19.07'
23		BRUNICO										SI	N 46°48.24' E 11°55.95'
24		BURGUSIO										SI	N 46°43.02' E 10°31.82'
25		CAMPO TURES										SI	N 46° 54.63' E 11° 57.70'
26		CASTELBELLO CIARDES										SI	N 46°37.38' E 10°55.42'
27		CIAMPINOI										SI	N 46° 33.40' E 11° 43.81'
28		COLLALBO										SI	N 46° 32.36' E 11° 27.40'
29		COLLE ISARCO										SI	N 46° 56.29' E 11° 26.36'
30		COLLEPIETRA										SI	N 46°29.08' E 11°27.37'
31		CORTACCIA										SI	N 46°18.17' E 11°13.25'
32		CORTINA ALL'ADIGE										SI	N 46°15.87' E 11°13.43'
33		CORVARA										SI	N 46° 33.05' E 11° 52.30'
34		CURON										SI	N 46°48.42' E 10°32.48'
35		DIGA DI VERNAGO										SI	N 46°44.06' E 10°51.00'
36		DOBBIACO										SI	N 46° 43.96' E 12°13.25'
37		EGNA										SI	N 46°19.32' E 11°16.27'
38		FALZEBEN HOTEL										SI	N 46° 39.94' E 11° 14.39'
39		FALZES										SI	N 46° 48.48' E 11° 52.88'
40		FAVOGNA										SI	N 46° 16.26' E 11° 10.30'
41		FIE' ALLO SCILIAR										SI	N 46°31.07' E 11°29.92'
42		FOIANA										SI	N 46°35.52' E 11°08.52'
43		FONTANEFREDDE										SI	N 46°19.35' E 11°23.05'
44		FUNTANACIA										SI	N 46°34.59' E 11°53.76'
45		GARGAZZONE										SI	N 46°34.62' E 11°12.00'
46		LACES										SI	N 46°36.73' E 10°51.43'
47		LAGHETTI										SI	N 46°16.69' E 11°14.43'
48		LAION										SI	N 46°36.64' E 11°33.99'
49		LANA										SI	N 46°36.49' E 11°10.61'
50		LAPPAGO										SI	N 46° 55.00' E 11° 48.35'
51		LASA C.S.										SI	N 46° 37.32' E 10° 41.61'
52		LAUREGNO										SI	N 46°27.21' E 11°04.05'
53		LAZFONS										SI	N 46°40.46' E 11°33.11'
54		LONGOMOSO										SI	N 46° 32.42' E 11° 28.01'
55		LUTAGO										SI	N 46° 57.31' E 11° 55.28'
56		MADRICIO RIFUGIO										SI	N 46° 29.77' E 10° 36.78'
57		MADRICIO STAZIONE A MONTE										SI	N 46° 29.45' E 10° 35.93'
58		MAGRE'										SI	N 46°16.62' E 11°12.73'
59		MALLES										SI	N 46° 41.42' E 10° 32.23'
60		MALLES CAMPO SPORTIVO										SI	N 46° 40.96' E 10° 33.00'
61		MARANZA SONNENBERG										SI	N 46° 49.01' E 11° 39.61'
62		MARTELLO										SI	N 46°34.00' E 10°47.07'
63		MASEBEN										SI	N 46°49.80' E 10° 39.00'
64		MASO CORTO										SI	N 46°45.22' E 10°46.98'
65		MAZIA										SI	N 46° 41.70' E 10° 37.16'
66		MELAGO										SI	N 46°50.30' E 10°38.43'
67		MELTINA										SI	N 46°35.10' E 11°14.75'
68		MONGUELFO										SI	N 46°45.18' E 12°06.56'
69		MOSO IN PASSIRIA										SI	N 46° 49.70' E 11° 10.20'
70		MULES - MAULS										SI	N 46° 50.28' E 11° 31.78'
71		NATURNO										SI	N 46°38.52' E 11°00.52'

Allegato - Anlage 3														
72		NOVA LEVANTE										Si	N 46°25.70'	E 11°32.28'
73		NOVA PONENTE										Si	N 46°24.77'	E 11°26.00'
74		ORA										Si	N 46°20.45'	E 11°17.27'
75		ORIS										Si	N 46° 37.44'	E 10° 39.25'
76		ORTISEI										Si	N 46°33.88'	E 11°41.51'
77		ORTLES										Si	N 46° 30.44'	E 10° 32.64'
78		PARCINES BRD										Si	N 46°41.07'	E 11°04.83'
79		PARCINES RABLA'										Si	N 46°40.67'	E 11°03.68'
80		PIETRALBA										Si	N 46°23.50'	E 11°24.96'
81		PISCIADU'										Si	N 46° 32.20'	E 11° 49.32'
82		PIZ SOREGA										Si	N 46° 33.40'	E 11° 55.31'
83		PONTE NOVA										Si	N 46° 25.50'	E 11° 29.38'
84		PRATO ALLO STELVIO										Si	N 46°37.58'	E 10°35.72'
85		PROVES										Si	N 46°28.90'	E 11°01.81'
86		RESIA										Si	N 46°49.78'	E 10°30.76'
87		RIDANNA										Si	N 46°54.68'	E 11°18.41'
88		RIFUGIO DANIEL										Si	N 46° 35.70'	E 11° 44.00'
89		RIO BIANCO										Si	N 46°46.20'	E 11°22.18'
90		RIVA DI TURES										Si	N 46°56.63'	E 12°03.87'
91		SALORNO										Si	N 46°14.43'	E 11°12.87'
92		SAN BENEDETTO NAUDERS										Si	N 46° 47.65'	E 11° 41.65'
93		SAN CANDIDO										Si	N 46° 43.93'	E 12° 17.49'
94		SAN CASSIANO FANES										Si	N 46°34.40'	E 11°55.84'
95		SAN FELICE DI SENALE										Si	N 46°30.60'	E 11°06.46'
96		SAN GENESIO										Si	N 46°32.03'	E 11°20.02'
97		SAN GIACOMO (VAL DI VIZZE)										Si	N 46°58.37'	E 11°37.29'
98		SAN GIOVANNI (VALLE AURINA)										Si	N 46°58.90'	E 11°56.70'
99		SAN GISMONDO PUSTERIA										Si	N 46° 48.68'	E 11° 47.81'
100		SAN LEONARDO										Si	N 46°48.87'	E 11°14.58'
101		SAN MARTINO IN BADIA										Si	N 46° 41.41'	E 11° 53.67'
102		SAN MARTINO VAL PASSIRIO										Si	N 46°47.02'	E 11°13.85'
103		SAN NICOLO' VAL D'ULTIMO										Si	N 46°30.50'	E 10°55.32'
104		SAN PANCRAZIO										Si	N 46°34.62'	E 11°04.78'
105		SAN VALENTINO										Si	N 46°46.35'	E 10°32.23'
106		SAN VIGILIO DI MAREBBE										Si	N 46°41.30'	E 11°56.62'
107		SANTA CRISTINA GALLERIA										Si	N 46° 33.42'	E 11° 43.13'
108		SANTA CRISTINA VAL GARDENA										Si	N 46° 33.61'	E 11° 44.11'
109		SANTA VALBURGA										Si	N 46°32.85'	E 11°00.33'
110		SANTA VALBURGA DIGA										Si	N 46° 32.51'	E 10° 59.23'
111		SARENTINO										Si	N 46°38.38'	E 11°21.35'
112		SELVA DEI MOLINI										Si	N 46° 53.38'	E 11° 51.84'
113		SELVA VAL GARDENA (CENTRO ADD.ALPINO CC)										Si	N 46° 33.78'	E 11° 46.30'
114		SELVA VAL GARDENA										Si	N 46° 33.47'	E 11° 45.10'
115		SESTO										Si	N 46°41.48'	E 12°21.53'
116		SIUSI CASTELROTTO										Si	N 46°33.31'	E 11°33.43'
117		SLUDERNO										Si	N 46°39.37'	E 10°34.92'
118		SOLDA										Si	N 46°31.42'	E 10°35.40'
119		SOLDA CROCE BIANCA										Si	N 46°31.50'	E 10°35.30'
120		SOPRABOLZANO										Si	N 46°31.74'	E 11°24.23'
121		STANGHE										Si	N 46°52.95'	E 11°22.96'
122		STELVIO CAMPO SPORTIVO										Si	N 46°35.20'	E 010° 32.38'
123		TERMENO										Si	N 46°20.72'	E 11°15.42'
124		TESIMO										Si	N 46°33.57'	E 11°10.83'
125		TIRES BRD										Si	N 46° 27.99'	E 11° 31.79'
126		TIRES CASA DI RIPOSO										Si	N 46° 28.09'	E 11° 31.44'
127		VAL DI RACINES										Si	N 46°52.07'	E 11°19.52'
128		VALDORA										Si	N 46°46.11'	E 12°01.55'
129		VALLES										Si	N 46°51.10'	E 11°37.37'
130		VARNA CAMPO SPORTIVO										Si	N 46° 43.95'	E 11° 38.68'
131		VILLANDRO										Si	N 46° 37.84'	E 11° 32.41'
132		VIPITENO AVIOSUPERFICIE										Si	N 46°53.07'	E 11°26.39'
133		WATLES										Si	N 46°42.30'	E 10°29.57'