LICITACION PUBLICA NACIONAL Nº 09/2016

"SERVICIO DE INSPECCION EN VUELO DE LOS SISTEMAS DE NAVEGACION AEREA"

ACLARACIÓN Nº 1

La DINAC de conformidad a la Resolución DNCP Nº 948/2010 emite las siguientes aclaraciones, dando así respuestas a las consultas realizadas a los potenciales oferentes:

CONSULTA N° 01

En el PBC, Experiencia y Capacidad Técnica, se lee "El Oferente deberá proporcionar evidencia documentada que demuestre su cumplimiento con los siguientes requisitos de experiencia..." Siendo que necesariamente el oferente Paraguayo debe apoyarse en un proveedor del extranjero, porque se pide que este sea cumplido solamente por el "oferente local" puesto que se trata de una Licitación Pública Nacional?.

RESPUESTA

Remitirse al Pliego de Bases y Condiciones.

CONSULTA N° 02

Porque aún no ha sido modificada la condición de: "Referencias que confirmen la prestación de servicios de Inspección en vuelo y calibración de radares aeronáuticos (mínimo tres) dentro de los 3 (tres) últimos años (2013, 2014, 2015), ya sea con instituciones Públicas o Privadas". Consultamos esto porque:

a. En la Nota DNCP/DNC Nº 17574/2016, en el punto 4 se lee "En el segundo criterio de desempate se indica "Mayor cantidad de contratos de prestación de servicios de Inspección en vuelo y/o provisión de radares aeronáuticos", no siendo evaluada la provisión de radares aeronáuticos.
b. En el PBC, se lee "Referencias que confirme la prestación de servicios de Inspección en vuelo y calibración de radares aeronáuticos (mínimo tres) dentro de los 3 (tres) últimos años (2013, 2014, 2015), ya sea con Instituciones Públicas o Privadas. Siendo que los radares no son calibrados, ni son objetos de este llamado.

Solicitud: Eliminar esta condición que es injustificada y no condice con la naturaleza del servicio a ser contratado.

RESPUESTA

Remitirse en la Adenda N° 5.

CONSULTA N° 03

En que reglamento, ley o normativa se basa la condición que se lee en el PBC: "Por cuestiones de seguridad el año de fabricación del avión laboratorio debera ser una antigüedad No mayor a 25 años. Se deberá presentar copia autenticada de la documentación de respaldo de la unidad, para el efecto".

Consulta: Teniendo la aeronave un certificado de aeronavegabilidad vigente, por lo cual la misma considera "apto para el vuelo seguro" (por lo cual no representa ningún riegos a la seguridad), en que reglamento de la OACI, o la DINAC. Se basa la UOC para imponer esta condición del PBC?. Si esta reglamentación existiese, y fue autentica, la misma DINAC o la OACI limitaría la emisión de certificados de aeronavegabilidad por el año d fabricación.

Solicitud: Eliminar esta condición del PBC que no está basada en ninguna normativa Paraguaya o internacional.

Abg. JULIAN PATIÑO
Coordinador
UOC - DINAC

RESPUESTA

La Inspección en Vuelo es un trabajo aéreo que se realiza a baja altitud y a máxima potencia en muchas de sus etapas, lo cual produce una fatiga importante, superior a lo normal a la estructura de la aeronave, pudiendo reducir el ciclo de vida de los aviones de inspección.
Por tal motivo es de extrema importancia la referencia que se hace a una antigüedad no mayor de 25 años de fabricación.

CONSULTA N° 04
Siendo esta una Licitación Publica Nacional, por lo cual el oferente debe necesariamente ser una empresa legítimamente constituida en el Paraguay, en el rubro aeronáutico, y constituyendo la actividad a ser contratada un trabajo aéreo claramente definido y regulado en el Código Aeronáutico Ley 1860 donde en su Artículo 126 donde dice: Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro. Los servicios de trabajo aéreo consisten en toda actividad comercial de aeronaves en cualesquiera de sus formas, que no sea un servicio de transporte aéreo.
Consulta: Porque en este llamado, no se solicitan en los requisitos de experiencia y capacidad técnica, el disponer de un "COA-Certificado de Operador Aéreo" donde se encuentre listada en las "Especificaciones de las Operaciones" Aeronave a ser utilizada? Siendo que es clara, indiscutible, indispensable, el cumplimiento de este requisito en la Ley Paraguaya?
Solicitud: Cumplir con la Ley Paraguaya, incluyendo en las documentaciones a ser cumplidas al momento de presentación de ofertas:

a) Copia autenticada del COA vigente del oferente.
b) Copia autenticada de las "Especificaciones Relativas a las Operaciones", donde se lista la aeronave laboratorio a ser utilizada.
c) Copia autenticada del certificado de aeronavegabilidad y certificado de matrícula vigente de la aeronave laboratorio a ser utilizada.
d) Copias autenticadas de las licencias vigentes de los pilotos habilitados en esas aeronaves, y a su vez, apropiadamente listados en el COA para operar la aeronave ofertada.

RESPUESTA

Remitirse en la Adenda N° 5.

CONSULTA N° 05
En el PBC se lee "la consola deberá contar con certificación de conformidad de al menos 2 (dos) organismos oficiales en materia de aviación civil tanto en América como una Institución Europea reconocida, el oferente deberá presentar con su oferta copias autenticadas de los certificados que avalen el cumplimiento del presente requisito".
Consulta: Siendo que la DINAC acepta las certificaciones de los Estados Unidos de América (FAA) para las aeronaves, sus accesorios, STC, componentes, etc., y las considera validas, porque se solicitan ambas certificaciones, la Americana y la Europea2? Esto es redundante, desnecesario, y limitativo. Si los Estados Unidos de América, a través de su órgano regulador FAA-Federal Aviation Administration, ha certificado la consola, ya que es evidencia suficiente para corroborar la calidad y legitimidad del mismo.
Solicitud: Que la redacción de esta cláusula sea alterada para permitir que la certificación sea o europea o americana. Una u otra, y no ambas simultáneamente.

RESPUESTA
Remitirse a la Adenda N° 5.

Abg. JULIAN PATIÑO
Coordinador
UOC - DINAC