

Usługa międzynarodowej spedycji i transportu cargo (Polska-USA-Polska) dla Państwowego Zespołu Ludowego Pieśni i Tańca „Mazowsze”

1. Opis przedmiotu zamówienia (OPZ)

1.1. Przedmiot zamówienia. Przedmiotem zamówienia jest kompleksowa usługa spedycji i międzynarodowego transportu ładunku Zamawiającego z Polski do Stanów Zjednoczonych Ameryki (USA) oraz transport powrotny do Polski, - zakres obejmuje:

- odbiór jednostek ładunkowych z miejsca wskazanego przez Zamawiającego na terenie Polski, załadunek oraz zabezpieczenie w transporcie drogowym
- transport międzynarodowy lotniczy (cargo) wraz z odcinkami dowozowo-odbiorczymi w relacji Polska-USA-Polska w formule „door-to-door”
- pełną obsługę formalno-celną w eksporcie i imporcie czasowym na podstawie karnetu ATA oraz w reeksporcie i powrotnym imporcie do Polski
- obsługę przeładunkową (handling) w terminalach lotniczych, w tym organizację skanów, kontroli bezpieczeństwa, opłat lotniskowych/terminalowych oraz magazynowania krótkoterminowego (jeżeli wymagane)
- dostawę do miejsca wskazanego w USA (np. obiekt/venue/magazyn/) oraz odbiór z miejsca w USA po zakończeniu użytkowania, wraz z dostawą powrotną do Polski
- zapewnienie monitoringu przesyłki, koordynatora 24/7 oraz zarządzania ryzykiem (w tym procedury awaryjnej).

1.2. Charakter ładunku. Ładunek obejmuje m.in. skrzynie transportowe ze sprzętem scenicznym/technicznym, instrumentami muzycznymi, garderobą (kostiumy i wyposażenie) oraz materiałami promocyjnymi. Wykaz jednostek ładunkowych stanowi Załącznik nr 1 do OPZ.

1.3. Szacunkowe parametry ładunku (na podstawie Załącznika nr 1). Łącznie: 111 jednostek ładunkowych; masa brutto ok. 9000 kg; objętość ok. 41.99 m³ (bez uwzględnienia ewentualnych materiałów dodatkowego zabezpieczenia). Największy wymiar: do ok. 203 cm wysokości; najcięższa jednostka: do 170 kg.

1.4. Kody CPV

- 60400000-2 - Usługi transportu lotniczego.
- 63521000-7 - Usługi agencji przewozu towarowego (spedycja).
- 63100000-0 - Usługi przeładunku i składowania towarów (handling).
- 63524000-8 - Usługi przygotowywania dokumentów transportowych.

2. Zakres i sposób realizacji usługi

2.1. Formuła realizacji. Wykonawca realizuje usługę w formule „od drzwi do drzwi” (door-to-door), od odbioru z magazynu/obiektu Zamawiającego w Polsce do wskazanego miejsca w USA oraz z USA do Polski, łącznie z odprawami celnymi, handlingiem oraz koordynacją całego łańcucha dostaw.

2.2. Trasa i punkty. Miejsce odbioru/zwrotu w Polsce: Otrębusy, ul. Świerkowa 2 (siedziba Państwowego Zespołu Ludowego Pieśni i Tańca „Mazowsze”). Planowany termin gotowości ładunku do odbioru w Polsce: około 14.04.2026 r. (dokładna data i godziny do uzgodnienia). Miejsce dostawy/odbioru w USA: Waszyngton – dostawa; Chicago – odbiór. Wykonawca przyjmuje, że możliwe są dostawy w dni wolne oraz w godzinach nocnych (eventy). Port lotniczy obsługi wylotu i odprawy w Polsce: Warszawa - Lotnisko Chopina (WAW), o ile Zamawiający nie wskaże inaczej.

Zamawiający zastrzega, że towar w ramach etapu I musi być dostarczony do miejsca docelowego – The Trump Kennedy Center w Waszyngtonie w dniu 24 kwietnia 2026 r. do godziny 8:00 czasu lokalnego, natomiast towar w ramach etapu II musi być odebrany z Chicago w dniu 4 maja 2026 r. do godziny 11:00.

Wyżej wskazane terminy są ściśle związane z planem koncertowym Zamawiającego, dlatego Zamawiający oznacza je wskazując konkretny termin.

2.3. Środek transportu. Transport międzynarodowy będzie realizowany wyłącznie drogą lotniczą (cargo), z wykorzystaniem przewozów na rejsach towarowych i/lub pasażerskich (w luku bagażowym) oraz odcinków drogowych dowozowo-odbiorczych. Wykonawca dobierze przewoźników i trasę (w tym ewentualny przeładunek) tak, aby zapewnić wymagany termin dostawy i bezpieczeństwo ładunku. Wykonawca jest zobowiązany zapewnić odpowiednią jednostkę/konfigurację ULD oraz plan paletyzacji tak, aby nie naruszyć wymagań dotyczących stałej orientacji i gabarytów skrzyń określonych w pkt 3.6 oraz aby uniknąć konieczności przepakowania lub ingerencji w konstrukcję skrzyń. Zamawiający wymaga realizacji przewozu jako jednej przesyłki (bez podziału na partie/split-shipment). Dopuszczalne są przesiadki (transyt), jednak wszystkie jednostki ładunkowe muszą dotrzeć do miejsca dostawy w USA w tym samym oknie czasowym. Wykonawca dobierze połączenia, typ statku powietrznego oraz ULD/paletyzację tak, aby utrzymać stałą orientację skrzyń i nie powodować potrzeby ingerencji w ich gabaryty (w tym wysokość).

2.4. Koordynacja i komunikacja. Wykonawca wyznaczy koordynatora projektu (jeden punkt kontaktu) dostępnego 24/7 w języku polskim i angielskim, odpowiedzialnego za bieżące uzgodnienia, raportowanie oraz reagowanie na incydenty. Raporty statusowe - co najmniej 1x dziennie w dniach transportu międzynarodowego lub częściej, jeżeli sytuacja tego wymaga.

2.5. Odbiór i dostawa. W cenie należy ująć: podstawienie odpowiednich pojazdów (w tym wind, wózków paletowych, pasów), załadunek/rozładunek (min. 4 osoby), zabezpieczenie ładunku w

pojeździe oraz wniesienie/zniesienie do miejsca wskazanego przez Zamawiającego, jeżeli wymagane.

3. Wymagania w zakresie przygotowania i zabezpieczenia ładunku

3.1. Inspekcja przedodbiorowa. Wykonawca przed odbiorem dokona przeglądu jednostek ładunkowych pod kątem: integralności skrzyń, zamknięć, oznakowania, dopuszczalności piętrzenia (wyłącznie w tej samej orientacji), występowania elementów wystających oraz stanu podstaw (płozy/rolki/kółka), a następnie zaproponuje wymagane wzmocnienia/uzupełnienia zabezpieczeń. Jeżeli Zamawiający nie wskaże pisemnie inaczej,

3.2. Zabezpieczenia minimalne (wliczone w cenę). Wykonawca zapewni co najmniej niżej wymienione materiały służące do zabezpieczenia wraz z usługą zabezpieczenia tymi materiałami ładunku:

- bandowanie taśmami (PET/metal) i/lub pasami transportowymi (z osłonami narożników)
- folię stretch + folię termokurczliwą (jeżeli potrzebne) oraz zabezpieczenie przed zabrudzeniem i wilgocią
- narożniki ochronne, przekładki, maty antypoślizgowe, wypełnienia amortyzujące oraz - dla wrażliwych elementów - piankę/absorbery wstrząsów
- plomby jednorazowe i/lub zabezpieczenia antysabotażowe (tamper-evident) na każdej skrzyni, o ile konstrukcja pozwala
- etykiety manipulacyjne: „THIS SIDE UP / GÓRA”, „DO NOT TURN ON SIDE / NIE STAWIAĆ PIONOWO”, „DO NOT TILT / NIE PRZECHYLAĆ”, „FRAGILE”, „KEEP DRY”, oraz „DO NOT STACK / NIE PIĘTRZYĆ” lub (jeżeli dopuszczono piętrzenie) oznaczenie maks. liczby warstw/obciążenia; dodatkowo numeracja zgodna z Załącznikiem nr 1
- w razie potrzeby: czujniki wstrząsów/przechyłu dla wybranych jednostek (po uzgodnieniu z Zamawiającym).

3.3. Wymagania dla opakowań drewnianych (ISPM 15). Jeżeli w łańcuchu dostaw używane będą elementy drewniane (palety, przekładki, kliny, skrzynie), muszą one spełniać wymagania ISPM 15 (obróbka i oznakowanie) dla wwozu do USA.

3.4. Oznakowanie zapewni Zamawiający. Każda jednostka ładunkowa musi posiadać trwałe oznaczenie co najmniej: identyfikator zgodny z Załącznikiem nr 1, wagę brutto, wymiary, informację o kierunku ustawienia oraz (jeśli dotyczy) informację o dopuszczalności piętrzenia. Jeżeli piętrzenie jest dopuszczalne, skrzynia musi posiadać oznaczenie maksymalnej liczby warstw/obciążenia; w pozostałych przypadkach obowiązuje oznaczenie „NIE PIĘTRZYĆ”. Oznakowanie nie może zawierać danych osobowych pracowników.

3.5. Ochrona przed wilgocią i temperaturą (transport lotniczy i magazynowanie). Wykonawca zapewni zabezpieczenie jednostek ładunkowych przed zawilgoceniem, kondensacją i zabrudzeniem podczas dowozów drogowych, obsługi terminalowej oraz lotu, w szczególności

poprzez zastosowanie osłon (folie/pokrowce), oraz składowanie w suchych, zadaszonych strefach. Wykonawca zapewni, że skrzynie nie będą pozostawiane bez nadzoru i bez osłony w warunkach opadów.

3.6. Stała orientacja i zakaz zmiany wysokości skrzyń. Zamawiający wymaga, aby wszystkie skrzynie i jednostki ładunkowe były transportowane, manipulowane i składowane w tej samej orientacji, w jakiej zostały przekazane Wykonawcy. Zabrania się stawiania skrzyń „na pionowo”, przewracania na bok, odwracania „do góry dnem” oraz przechylania w sposób mogący spowodować zmianę kierunku działania sił na zawartość. Zabrania się jakiegokolwiek ingerencji skutkującej zmianą wysokości/gabarytów skrzyń (w tym demontażu elementów, zdejmowania kół, uchwytów, pokryw lub rozpinania skrzyń) oraz przepakowywania zawartości - chyba że Zamawiający wyrazi na to uprzednią pisemną zgodę. Wykonawca zapewni stosowne oznakowanie manipulacyjne na każdej jednostce: „THIS SIDE UP / GÓRA”, „DO NOT TURN ON SIDE / NIE STAWIAĆ PIONOWO”, „DO NOT TILT / NIE PRZECHYLAĆ”. W szczególności zabrania się ustawiania skrzyń na boku lub na węższej ścianie (tzw. „na pionowo/na krawędzi”), a także jakiegokolwiek przechylenia lub obracania podczas załadunku, składowania, paletyzacji i transportu.

3.7. Piętrowanie i naciski. Dopuszcza się piętrzenie skrzyń wyłącznie w tej samej orientacji (zgodnie z pkt 3.6) oraz wyłącznie wtedy, gdy: (a) konstrukcja skrzyni na to pozwala, (b) skrzynia jest jednoznacznie oznakowana dopuszczalnym piętrzeniem (maks. liczba warstw i/lub dopuszczalne obciążenie), (c) paletyzacja/ULD zapewnia równomierny rozkład nacisków. W przypadku braku oznakowania lub wątpliwości - obowiązuje zakaz piętrzenia. Zabrania się dociskania skrzyń pasami w sposób mogący powodować odkształcenie ścian/pokryw; Wykonawca stosuje narożniki i przekładki dystansowe.

4. Wymagania formalno-celne (w tym karnet ATA)

4.1. Model odprawy. Zamówienie zakłada czasowy wywóz i przywóz towarów z zastosowaniem karnetu ATA (professional equipment / commercial samples / advertising material - zgodnie z klasyfikacją towaru).

4.2. Obowiązki Wykonawcy w zakresie karnetu ATA. Wykonawca ma obowiązek:

- zweryfikuje kompletność danych do karnetu ATA (opis towarów, numery skrzyń, masy, wartości) oraz wskaże ewentualne braki/ryzyka
- zapewni wsparcie w przygotowaniu listy towarowej/packing list/pro forma oraz innych dokumentów wymaganych przez organy celne i przewoźników
- zorganizuje i przeprowadzi procedurę odprawy wywozowej w Polsce, w tym uzyskanie potwierdzeń (stempla) na kuponach karnetu ATA oraz - jeśli wymagane - zgłoszenie wywozowe
- zorganizuje czynności przy wwozie czasowym do USA na podstawie karnetu ATA oraz uzyska wymagane potwierdzenia CBP na kuponach wwozowych

- zapewni właściwe prowadzenie karnetu przez cały cykl (w tym przy ewentualnych przeładunkach/zmianach środków transportu) oraz dopilnuje terminowego wywozu z USA i zamknięcia (discharge) karnetu po powrocie towaru do Polski.

4.3. Agencja celna / broker w USA. Wykonawca zapewni obsługę agenta celnego/brokera w USA uprawnionego do obsługi karnetów ATA oraz reprezentacji przed CBP. Koszty tej obsługi wlicza w cenę, o ile Zamawiający nie postanowi inaczej.

4.4. Koszty, opłaty i ryzyka. Cena obejmuje wszystkie koszty związane z obsługą karnetu ATA i odprawami, w tym opłaty terminalowe, opłaty za rewizję/skanowanie, opłaty agencyjne w PL i USA. Wykonawca odpowiada za skutki błędów w dokumentacji sporządzonej przez siebie (np. brak potwierdzeń na kuponach).

5. Wymagania bezpieczeństwa (Security) i zgodność z przepisami przewozowymi

5.1. Kontrole bezpieczeństwa. Wykonawca zapewni realizację wszelkich kontroli bezpieczeństwa wymaganych przez terminale lotnicze oraz organy państwowe (w tym skanowanie, rewizję, ewentualne otwarcie skrzyń), minimalizując ryzyko uszkodzeń i zapewniając ponowne zabezpieczenie po kontroli (ponowne bandowanie/plombowanie i adnotacja w protokole).

5.2. Towary niebezpieczne / ograniczenia (DG).

Zamawiający deklaruje, że przesyłka nie zawiera towarów niebezpiecznych w rozumieniu przepisów IATA DGR (Non-DG) – w szczególności nie zawiera aerozoli (np. lakierów do włosów), materiałów łatwopalnych, żrących, utleniających, baterii litowych luzem ani innych materiałów objętych ograniczeniami przewozowymi.

Wykonawca przed odbiorem zweryfikuje zgodność deklaracji Non-DG na podstawie wykazu zawartości (Załącznik nr 1) oraz oględzin jednostek ładunkowych. Jeżeli przewoźnik/terminal będzie tego wymagał, Wykonawca zapewni przygotowanie i przekazanie wymaganych oświadczeń/zaświadczeń dla przesyłki Non-DG.

W przypadku ujawnienia towarów podlegających ograniczeniom (DG) Wykonawca niezwłocznie poinformuje Zamawiającego i zaproponuje rozwiązanie (wyłączenie z przesyłki albo odrębny tryb/warunki przewozu) – bez podejmowania działań zwiększających ryzyko lub opóźniających przesyłkę bez zgody Zamawiającego.

5.3. Monitoring. Wykonawca zapewni śledzenie przesyłki (tracking) oraz raportowanie co najmniej: po odbiorze, po odprawie wywozowej, po nadaniu/załadunku, po przylocie/przybyciu, po odprawie w USA, po dostawie oraz analogicznie dla transportu powrotnego.

6. Ubezpieczenie i odpowiedzialność

6.1. Ubezpieczenie cargo. Zamawiający zapewni ubezpieczenie cargo.

6.2. Odpowiedzialność. Wykonawca ponosi odpowiedzialność za ładunek od momentu rozpoczęcia załadunku u Zamawiającego do momentu protokolarnego wydania w miejscu docelowym (oraz analogicznie w drodze powrotnej), z uwzględnieniem odpowiedzialności przewoźników, podwykonawców i agentów działających na jego zlecenie.

7. Wymagania dokumentacyjne i protokoły

7.1. Dokumenty przewozowe. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu w formie elektronicznej (PDF) oraz - gdy wymagane - papierowej: listy przewozowe (CMR/AWB), potwierdzenia odpraw (w tym kupony karnetu ATA), packing list, specyfikację sztukową, protokoły szkód, raporty z kontroli bezpieczeństwa (jeśli wydawane) oraz inne dokumenty wymagane do rozliczenia i zamknięcia procedury celnej.

7.2. Protokół zdawczo-odbiorczy. Przy odbiorze i przy dostawie strony podpisują protokół zdawczo-odbiorczy obejmujący co najmniej: liczbę jednostek, widoczne uszkodzenia opakowań, stan plomb, ewentualne uwagi. Protokół stanowi podstawę do ewentualnych roszczeń.

Załączniki do OPZ:

Załącznik nr 1 wykaz przewożonych towarów,

Załącznik nr 2 zdjęcia wózków do przewożenia skrzyń