

Tillegg 11: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen

Evt. Endringer i konkurransegrunnlagets dokumenter som følge av endringer/spørsmål vil markert med rød skrift i de reviderte dokumentene.

Ref.	Spørsmål/endringer	Evt. henvisning til kravspesifikasjonen		Dato besvart/endret
11.1	Til kravspesifikasjonen punkt 8.1.10: Hvilke flyplasser skall beregningen gjelde og vilken vekt på luftfartøyet skall vi regne på?	8.1.10	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon 8.1.10 GMC for aktuelle flyplasser. Aktuelle flyplasser er de flyplasser beskrevet i AIP Norge. I tillegg vil utvalgte flyplasser i Sverige, Danmark være aktuelle. GMC (Gross Mass Chart) er et verktøy for å finne høyeste avgangs/landingsvekt på en konkret flyplass, etter aktuelle forhold, der temperatur, barometrisk trykk, vind, samt rullebane status er tatt med i beregningen.	20.01.17
11.2	Er det riktig forstått att all beskrivelse for oppfyllelse av kravene i "Vedlegg A – Kravspesifikasjon" som ikke fylles i excelarket, men som legges i et vedlegg, utgjør dokumentasjon? Om for eksempel fremdriftsplanen i 7.1.3 og 7.1.4 i kravspesifikasjonen beskrives i ett frittstående dokument som som bare henvises til i excelarket, er dette frittstående dokument såkalt dokumentasjon? Om svaret på spørsmål 1 og/eller 2 er nei, beskriv nærmere hva som regnes som dokumentasjon?		Det vises til Konkurransegrunnlaget kapittel 8.2.2 Dokumentasjon av krav (DOK). Oppdragsgiver bekrefter at dersom det er krav om dokumentasjon (DOK) i Vedlegg A Kravspesifikasjon eller tilbydere ønsker å henvise til dette, er frittstående dokument såkalt dokumentasjon.	20.01.17

11.3	Vennligst svar på følgende spørsmål angående punkt 3.5 i konkurransegrunnlag. Hvis en ny leverantør tildeles kontrakt kommer den gjeldende leverantørens piloter bytte till den nye leverantøren ved oppdragets start? En forutsetning for att piloten skall få lov till at fly under den nye leverantørens tilstand er att de går igenom en utdannelse. Å trene alle piloter kommer till att ta mye tid totalt. Følger det av den befintlige avtalen med nåverende leverantør att denne skall være til hjelp i henseende till et overtaket av personal og sørge for att den nye leverantøren kan trene personal før oppdragets start?		Det er ingen automatikk i at piloter ansatt hos dagens operatør går over til ny operatør ved operatørbytte. Hvorvidt det foreligger en virksomhetsoverdragelse vil måtte avklares av valgte tilbyder i dialog med de ansatte hos dagens tilbyder. I dagens Avtale – Kjøp av ambulansflytjenester, plikter operatøren å tilrettelegge sin avslutning av tjenesten på en slik måte at beredskapen ikke forringes i avslutningsperioden eller at en eventuell ny operatør ikke blir forhindret fra å oppfylle sine forpliktelser.	20.01.17
11.4	Til kravspesifikasjonen punkt 3.5.2: Kan bestilleren vennligst spesifisere ved hvilke baser det eventuelt ikke finns drivstoffanlegg?	3.5.2	Per i dag finnes det kun drivstoffanlegg i Kirkenes og Alta. Øvrige baser som det henvises til i Bilag A5 Beredskapsstruktur har ikke drivstoffanlegg	20.01.17
11.5	Til kravspesifikasjonen punkt 3.2.1: Kan bestilleren bekrefte att den daglige ettersynen skjer i forbindelse med hvert flyoppdrag?	3.2.1	Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon 3.2.1 Daglig ettersyn. Som det fremkommer av KK-kravet, skal ettersyn som initieres på ambulansfly i beredskap ferdigstilles innenfor kravet til aktiveringstid, ref. Vedlegg A Kravspesifikasjon 3.1.4 Beredskapsstruktur og Bilag A5 Beredskapsstruktur. Om dette vedlikeholdet medfører at det tar lengre tid, skal dette registreres med faktisk medgått tid. Denne tiden som medgår skal fremkomme i den oversikten som skal registers iht. Vedlegg A Kravspesifikasjon 3.2.5 Planlagte ettersyns og vedlikeholdsoppgaver I og 3.2.6 Planlagte ettersyns og vedlikeholdsoppgaver II. Daglig ettersyn er maintenance tasker initierte av operatørens CAMO eller Part 145 organisasjon.	20.01.17
11.6	Kravspesifikasjon punkt 3.2.12: Kan bestilleren bekrefte att etterlevelse av regelverket EU-OPS Subpart/kapitel Q rekker for oppfyllelse av oppdraget (da Subpart Q er strengere enn den norske arbeids- og hviletidsbestemmelser)?	3.2.12	Besvares i neste tillegg.	20.01.17

11.7	To clarify the question asked about 1.6.6 (Tillegg 9); If a aircraft are not able to fly north of North 80 in Bodö Oceanic Control, the equipment that needs to be installed in addition to the standard AHRS, is a IRS alike system which allows the aircraft to operate further north. The system have a weight of around 3 kgs and comes with additional cost on the aircraft.	1.6.6	Besvares i neste tillegg.	20.01.17
------	--	-------	---------------------------	----------