

Tillegg 3: 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	Svar - beskrivelse	Dato besvart/endret
3.1	Er oppdragsgiver klar over at når det skrives "...plus additional requirements listed in this document." i dette punktet, og dette punktet er et "O"-krav vil det strengt tatt medføre at alle requirements eller krav i resten av dokumentet (Vedlegg A - Kravspesifikasjon) også automatisk blir å regne som "O"-krav?	1.1.3	Besvares i Tillegg 4	
3.2	Hvilken annen dokumentasjon enn Aircraft Flight Manual (AFM), Aircraft Maintenance Manual (AMM) samt Pilot Guides og Manual for utstyr er godkjent dokumentasjon for at krav er oppfylt?	1.1.7	Besvares i Tillegg 4	
3.3	Hvis en tilbyder vinner anbudet med ett fly som ikke vil ha typegodkjenning før 01.01.19, og det så viser seg når typegodkjenningen foreligger at flyet ikke tilfredsstillen en eller flere av (O) kravene i denne kravspesifikasjonen, hvordan vil det da påvirkne anbudet?	1.1.9	Besvares i Tillegg 4	
3.4	Hvis en tilbyder vinner anbudet med ett fly som ikke vil ha typegodkjenning før 01.01.19, og det så viser seg når typegodkjenningen foreligger at flyet ikke	1.1.10	Besvares i Tillegg 4	

	tilfredsstillende en eller flere av (O) kravene i denne kravspesifikasjonen, hvordan vil det da påvirke anbudet?			
3.5	Er det slik å forstå at kravet om "future requirement shall be met..." kun relaterer seg til NPA, CRD eller Opinions relatert direkte til Commission Regulation (EU) No 216/2008 og No 965/2012?	1.1.12	Besvares i Tillegg 4	
3.6	IFR day and night innbefatter etter sept 2016 også PBN spesifikasjonene "RNP including APV/LPV). Bør ikke dette høre hjemme under fane 8. Krav til godkjenninger. Siden fly ikke seritifiseres til hverken "types of operations" eller "areas of peration" bør vel disse legges inn som KK under "Krav til godkjenninger" siden dette er en del av godkjennelser som en AOC har? Siden Svalbard og Island ikke er en del av ICAO EUR så bør vel kravel være ICAO EUR og NAT? Bør det ikke i dette punktet stilles krav til NAT HLA? Bør ikke "All weather operations" fjernes siden dette ikke lenger er definert i regelverket?	1.1.13	Besvares i Tillegg 4	
3.7	Kravet er formulert på en måte som gjør at det kan tolkes på vidt forskjellige måter. Hvis kravet skal forstås slik at man skal kunne starte å takse tre minutter etter at man slår på batteriets hovedbryter, og man skal gjennomføre nødvendige sjekker, sjekklister og prosedyrer så tilfredsstillende ikke Lufttransport dette i de fleste tilfeller en gang med dagens B200. Slik dette kravet nå er utformet utelukker det flere maskiner. Vil det ikke derfor være mer fornuftig å omformulere kravet til at det blir et EV1/EV2 krav hvor leverandør må levere dokumentasjon på hvor lang tid det tar fra	1.2.1	Besvares i Tillegg 4	

	oppstart av motor til man kan starte å takse, og hvor det for kategori 2 fly gis adgang til å benytte APU som en forutsetning for beregningen?			
3.8	Kan kravet omformuleres slik at det bedre fremgår hva som er forutsetningene? Det kan f. eks beskrives at man i beregningen skal regne med 2 minutter etter landing til taksing, og at man skal dokumentere om det er behov for ytterligere tid utover dette. I så fall bør vel kravet gjøres om til et EV1 eller EV2 krav, og hvor man definerer kriterier for evaluering?	1.2.2	Besvares i Tillegg 4	
3.9	Er man kjent med at man i kalkylene ønsker at leverandørene skal benytte andre vekter enn det som fremgår av EASA sitt regelverk?	1.2.3	Besvares i Tillegg 4	
3.10	Her er det flere spørsmål som må avklares: I 1.1.13 så defineres "area of operations" til ICAO EUR, inkl Svalbard og Jan Mayen. Betyr det at oppdragsgiver at man skal demonstrere at man kan operere på alle flyplasser mellom 799 og 1199 meter også utenfor Norge? Bør man ikke begrense kravet til å gjelde flyplasser som er beskrevet i norsk AIP og som har publisert instrumentinnflyging? I henhold til 1.2.3 så skal man benytte MSL i alle beregninger. Er det også tilfelle for dette kravet eller skal man benytte aktuell høyde for flyplassen?	1.2.4	Besvares i Tillegg 4	
3.11	Her er det flere spørsmål som må avklares: I 1.1.13 så defineres "area of operations" til ICAO WORLD. Betyr det at oppdragsgiver at man skal demonstrere at man kan operere på alle flyplasser med rullebanelengde mer enn 1600 meter også utenfor Norge? Bør man ikke begrense kravet til å gjelde flyplasser som er beskrevet i norsk AIP og som har publisert instrumentinnflyging?	1.2.5	Besvares i Tillegg 4	

	I henhold til 1.2.3 så skal man benytte MSL i alle beregninger. Er det også tilfelle for dette kravet eller skal man benytte aktuell høyde for flyplassen?			
3.12	I 1.1.13 så defineres "area of operations" til ICAO WORLD. Betyr det at oppdragsgiver at man skal demonstrere at man kan operere på alle flyplasser på 1199 meter lang rullebane også utenfor Norge? Bør man ikke begrense kravet til å gjelde flyplasser som er beskrevet i norsk AIP og som har publisert instrumentinnflyging? I henhold til 1.2.3 så skal man benytte MSL i alle beregninger. Er det også tilfelle for dette kravet eller skal man benytte aktuell høyde for flyplassen?	1.2.6	Besvares i Tillegg 4	
3.13	Med henvisning til dette punktet og 1.1.2 gis det mulighet for å redusere vekt av ambulanseinnredning ved å fjerne noe medisinsk materiell eller moduler som man før oppdraget starter ikke tror er nødvendig for oppdraget (Svalbardkonfigurasjon)?	1.2.7	Besvares i Tillegg 4	
3.14	Er det slik å forstå at evalueringen både gjelder for Gardermoen til Svalbard og for returen?	1.2.10	Besvares i Tillegg 4	
3.15	Har man vurdert å endre vurderingskriteriet siden en eller flere av kategori 2 fly(ene) ikke har en oppgitt maksimum demonstrert sidevindsbegrensning da det ikke er krav til å beskrive dette i AFM/POH?	1.2.12	Besvares i Tillegg 4	
3.16	Kan oppdragsgiver utdype hva som menes med "closely resemble"?	1.3.2	Besvares i Tillegg 4	
3.17	Er det krav om database for hinder, eller er dette opprinnelig et krav som var ment for HEMS anbudet? Det er flere avionics suites som ikke har hinderdatabaser utenfor USA.	1.3.5	Besvares i Tillegg 4	
3.18	I punkt 8.1.3"Krav til godkjenninger» kreves det at operatøren skal ha godkjenninger til å fly LNAV/VNAV og LPV innflygninger. Hvis man ikke trener på dette så vil man uavhengig av godkjennelsen ikke få lov å	1.3.7	Besvares i Tillegg 4	

	gjennomføre disse typer innflygninger. Følgelig bør vel disse punktene burde beskrives som ett (KK) krav?			
3.19	Hva mener oppdragsgiver med "secure"?	1.5.2	Besvares i Tillegg 4	
3.20	Hva mener oppdragsgiver med "secure"?	1.5.4	Besvares i Tillegg 4	
3.21	Har oppdragsgiver vurdert behovet for intercom for pasient i kategori 2 fly som har lavere støy i kabinen og sett dette opp mot kostnaden?	1.5.12	Besvares i Tillegg 4	
3.22	Har oppdragsgiver vurdert behovet for intercom for pasient i kategori 2 fly som har lavere støy i kabinen og sett dette opp mot kostnaden?	1.6.7	Besvares i Tillegg 4	
3.23	Ønsker oppdragsgiver å opprettholde dette kravet siden de færreste leverandører sertifiserer sine fly for EFB? Dette er en godkjenning den enkelte operatør får, og følgelig bør vel kravet endres til et EV1/EV2 og flyttes til "Krav til godkjenninger"?	1.6.12	Besvares i Tillegg 4	
3.24	Er oppdragsgiver kjent med at slik kravet nå er utformet så ekskluderer det de fleste aktuelle flytypene? Eksempelvis så vil hverken en oppgradert B200, eller en ny B250 tilfredsstillende dette kravet. Et mer hensiktsmessig O-krav ville vel være å stille krav til værradar og lage et nytt EV1 krav hvor funksjonalitet evalueres samlet og ikke som en liste over krav som samlet blir vanskelig å tilfredsstillende?	1.6.13	Besvares i Tillegg 4	
3.25	Er det å forstå slik at oppdragsgiver ønsker at CVR skal være en del av FDA/FDM? Det er i så fall i konflikt med den almenne oppfatningen av hva FDM skal omfatte, og som tilsier at CVR kun skal benyttes til undersøkelser av alvorlige hendelser og havari. Kan dette punktet klargjøres, eventuelt endres?	1.10.1	Besvares i Tillegg 4	
3.26	Kan oppdragsgiver klargjøre hvordan tilbydere skal tolke CAT.IDE.A.245(e)?	1.10.5	Besvares i Tillegg 4	
3.27	Har oppdragsgiver vurdert hvorvidt kravet gir en korrekt vurdering av utslipp? For det første så oppholder fly seg i denne høyden kun ved avgang og landing, slik at det vil være mer relevant å vurdere dette på normale høyder for flyene (fe. Eks FL240 for	1.10.7	Besvares i Tillegg 4	

	<p>kategori 1 og FL400 for kategori 2). For det andre så vil de færreste fly har dokumentasjon for SL.</p> <p>Hvis man ønsker å opprettholde kravet bør man heller be tilbyder dokumentere liter/nm.</p>			
3.28	<p>Siden dette kravet tilsier at støynivået skal dokumenteres må det testes i et fly med en ambulanseinnredning. De fleste fly leveres med club- eller VIP seating og vil således antakelig ha en bedre støydemping grunnet stoler og tepper i cabinen. Dette fremstår som et urealistisk evalueringskrav slik det beskrives pr nå. Det bør vel derfor enten endres eller slettes?</p>	1.10.10	Besvares i Tillegg 4	
3.29	<p>Hva er Luftambulansetjenestens definisjon på portable seat?</p>	2.1.9	<p>Med "portable" menes at setene kan fjernes, flyttes til ulike posisjoner i cabinen, eventuelt stues bort. Hensikten er at dette kan utføres av besetningsmedlemmene på en enklest mulig måte for å gi fleksibilitet ved ulike typer oppdrag.</p>	30.11.2016
3.30	<p>At det skal være et evalueringskriterium at det skal være "Easy to change stretcher position during flight" øker risk for hendelser i kabin under flight (og strider med info 1.1.1?)</p>	2.1.12	<p>Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon, I- krav 1.1.1 Oppfylning av evalueringskrav. Tilbyder skal ikke tilby en løsning som kan gå på bekostning av HMS og/eller flysikkerhet, og en tilbudt løsning må ta høyde for dette.</p>	30.11.2016
3.31	<p>Er hørselvern tilstrekkelig?</p>	2.1.31	<p>Nei. Alle pasienter og passasjerer skal tilbys headsets med mulighet for kopling til intercom, og headset må ha tilstrekkelig hørselvernegenskaper. Det vises til Vedlegg A Kravspesifikasjon, O-krav 1.5.12 Internal Communication, femte kulepunkt, "All seats- and stretcher positions aboard shall have an ICS connection". Bakgrunnen er at det kan være behov for å kommunisere med pasienter (liggende og sittende) og passasjerer gjennom intercom.</p>	30.11.2016
3.32	<p>Hva er tanken bak "The medical interior in Category 1 and Category 2 aircraft should be based on the same functional concept" – innebærer det at det bare blir evaluert som oppfylt om det er fra samme fabrikant?</p>	2.4.4	<p>Det er ikke et krav at medisinsk innredning i kategori 1- og kategori 2-fly er fra samme fabrikant. Hensikten med kravet er at medisinsk besetning som tjenestegjør i begge kategorier fly i størst mulig grad "kjenner seg igjen" i cabinen, finner pasientbåre og medisinsk utstyr stort sett på samme plass og lagret på samme måte. Dette vil fremme pasientsikkerheten.</p>	30.11.2016
3.33	<p>Bør defineres om dette gjelder evaluering av 5 stk enheter eller 5 stk evalueringstilfeller (i dag så er må vi</p>	2.4.13	<p>Med evaluering menes operatørs vurdering, testing m.v. av én MTU-enhet (kan bestå av flere deler).</p>	30.11.2016

	vel gjennomføre 2 evalueringstilfeller/år om ønskelig av kunden)			
3.34	Om flyet ikke har APU (dvs jetflyene) så krever dette stort og tungt batteri, og vekt er noe vi ikke trenger mer av. Det bør vurderes om dette bare skulle gjelde Kategori 2 fly.	2.6.3	Evalueringskravet gjelder begge kategorier fly. Tilbyder må selv vurdere i hvilken grad dette kravet kan oppfylles, sett i sammenheng med krav der vekt er en faktor, for eksempel rekkeviddekrav.	30.11.2016
3.35	Siden det i dag er helt normalt med en privat mobiltelefon, vil det være mulig å avtale en annen løsning som tar vare på kravet om backup varsling?	3.1.3	Tilbyder skal sikre at det er mobiltelefon for backup varsling fra flykoordineringssentralen og at disse følger oppsett for base og knyttes opp til ambulansfly oppsatt i Bilag A5 Beredskapsstruktur. Tilbyder kan selv velge hvordan dette løses, så lenge kravet innfris.	30.11.2016
3.36	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.1.4	Oppdragsgiver stiller ikke andre krav til Fatigue Risk Management System utover det som fremkommer i kravet. Dette skal være tilpasset beredskapstjeneste som ivaretar besetningens behov for hvile, samtidig som beredskap opprettholdes i forsvarlig grad.	30.11.2016
3.37	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.1.5	Oppdragsgiver stiller ikke andre krav til Safety Management System utover det som fremkommer i kravet og som dekkes av krav i EASA OPS ORO.GEN.200 (a)(5).	30.11.2016
3.38	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.1.6	Oppdragsgiver stiller O - krav om at Tilbyder skal spesifisere dedikert bemanning for hovedkontor og base med hensyn på stillingsprosent, kompetanse, med mer.	30.11.2016
3.39	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.1.7	Oppdragsgiver stiller O - krav om at Tilbyder skal angi faglige krav til respektive stillingskategorier.	30.11.2016
3.40	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.2.3	Oppdragsgiver stiller KK- krav om at Tilbyder senest innen 01.05.19 skal dokumentere angitte krav til fartøysjef kategori 1 angitt i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 5.2.3 Krav til fartøysjef kategori 1.	30.11.2016
3.41	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.2.4	Oppdragsgiver stiller KK- krav om at Tilbyder senest innen 01.05.19 skal dokumentere angitte krav til fartøysjef kategori 1 angitt i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 5.2.4 Krav til fartøysjef kategori 2.	30.11.2016
3.42	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.2.5	Oppdragsgiver stiller KK- krav om at Tilbyder senest innen 01.05.19 skal dokumentere angitte krav til styrmenn kategori 1 angitt i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 5.2.5 Krav til styrmenn kategori 1.	30.11.2016
3.43	Har oppdragsgiver vurdert å utarbeide EV1 og EV2 krav så man bedre kan evaluere forskjeller mellom tilbydere?	5.2.6	Oppdragsgiver stiller KK- krav om at Tilbyder senest innen 01.05.19 skal dokumentere angitte krav til fartøysjef kategori 1 angitt i Vedlegg A Kravspesifikasjon krav 5.2.6 Krav til styrmenn kategori 2.	30.11.2016

3.44	Vil oppdragsgiver vurdere å endre kravet slik at man ikke henviser til spesifikke kurs siden det begrenser operatørens mulighet til oppdatere pensum etter forskning?	5.2.12	Besvares i Tillegg 4	
3.45	Har oppdragsgiver vurdert å vekte dette høyere for å sikre en høyere regularitet på kategori c-flyplasser?	5.2.13	Konkurransesgrunnlag kapittel 11.2.2 Kvalitet, angir hvilke krav til luftfartøy som ilegges større vekt enn øvrige EV – 1 krav. Krav 5.2.13 Bruk av landingsplasser i Vedlegg A Kravspesifikasjon er ikke et slikt krav.	30.11.2016
3.46	På FW gjennomføres det 4 timers pass, altså 3 pass. Oppdelingen med 6 timer er u hensiktsmessig og svekker effekten av treningen. Det bør vurderes å øke trening til 16 timer i året. Hvis dette ikke er ønsket av oppdragsgiver vil man endre krav om 6 timer per halvår?	5.4.2	Besvares i Tillegg 4	30.11.2016
3.47	God og relevant trening er en av de viktigste faktorene for å ivareta sikkerheten i en tjenesten som gjennomføres i områder med utfordrende vær- og terrengforhold. Bør man ikke vurdere å vekte dette kravet høyere av denne grunn?	5.4.3	Konkurransesgrunnlag kapittel 11.2.2 Kvalitet, angir hvilke krav som ilegges større vekt en øvrige EV – 1 krav. Krav 5.4.3 Gjennomføring i Vedlegg A Kravspesifikasjon er ikke et slikt krav, men inneholder en rekke EV -1 krav som vil bli evaluert i henhold til konkurransegrunnlagets angivelse.	30.11.2016
3.48	Vi har følgende spørsmål: Bør ikke oppdragsgiver ta med "Commercial Air Transport" (CAT) med i listen over "types of operations"? Bør ikke oppdragsgiver vurdere å fjerne" (AFM sertifisert)" fra setningen med "Approval of steep approach operations" siden det kun er krav til CS25 å ha det i AFM? Siden det kun er krav til "Approval for operations with increased bank angels" for fly i performance class A så bør vel kravet omformuleres? Med henvisning til 1.1.13 så bør vel NAT HLA ikke begrenses til flyging i Bodø Acenaic Control Area?	8.1.3	Besvares i Tillegg 4	30.11.2016

	Med henvisning til 1.1.13 så bør vel areas of operations for kategori 1 utvides med ICAO NAT?			
3.49	Er oppdragsgiver kjent med at ingen TCH har prosedyrer som tillater flyging i aske? Har oppdragsgiver eventuelt tatt stilling til hvordan det økte vedlikeholdet som et resultat av flyging i henhold til kravet skal kompenseres og hvordan det nødvendigvis må medføre endringer i reglene for avkortning?	8.1.4	Besvares i Tillegg 4	
3.50	Bør ikke evalueringskriteriene utvides for å kunne bedre evaluere kvalitet?	8.1.12	EV – 1 krav 8.1.12 Treningsorganisasjon II i Vedlegg A Kravspesifikasjon, krever at Tilbyder enten har eller forplikter seg til å etablere en Approved Training Organization innen 01.01.19 med trening for begge flytyper (kategori 1 og 2), for å få maks. score. Annen evaluering av dette punktet vil ikke bli gjort.	30.11.2016
3.51	Det kan se ut til at formlene i Prisskjema v2 ikke summerer kapitalkostnader (pkt 2.4) for basene utenom Kirkenes. Kan Luftambulansetjenesten kontrollere prisskjemaet slik at alle summeringer blir korrekte for cellen "Totalsum til evaluering".		Endring i Vedlegg B - Prisskjema V2. Formler på rad 86 for «SUM FASTE KOSTN. Total kontraktstid» korrigeret for alle baser. Ny versjon av prisskjema: Vedlegg B – Prisskjema V3.	30.11.2016