

KRAVSPESIFIKASJON

**Konkurranse med forhandling
Kjøp av ambulanseflytjenester**

For perioden

1.juli 2019- 30.juni 2025

Med mulighet for forlengelse 2+3 år

Bodø 15.11.2016

FORKLARING TIL KRAVSPESIFIKASJON

Beskrivelse av krav
Oppdragsgiver har gitt hver linje i kravspesifikasjonen et unikt identifikasjonsnummer. Dette for lettere å kunne henvise til riktig punkt i kravspesifikasjonen ved behov.
Oppdragsgiver har beskrevet ulike krav i form av kontraktskrav (KK), obligatoriske krav (O-krav) og evalueringskrav (EV1- og EV2-krav).
Kravtyper (Se konkurransegrunnlaget for nærmere beskrivelse).
Obligatoriske krav (O-krav) er absolutte minstekrav som må være oppfylt for at tilbudet kan anses å tilfredsstillende kravspesifikasjonen. Dersom et O-krav ikke er oppfylt vil tilbudet bli avvist. Det kan ikke tas forbehold mot O-krav.
Obligatoriske krav angis av oppdragsgiver i kolonnen for "Kravtype" som "O".
Evalueringskrav (EV-krav) er ikke minstekrav. Tilbudets oppfyllelse av EV-krav vil bli evaluert under evalueringen av tildelingskriteriet «Kvalitet». Det tilbudet som oppfyller EV-kravet best vil få flest poeng.
Evalueringskrav angis av oppdragsgiver i kolonnen for "Kravtype" som "EV1" eller "EV2". Se konkurransegrunnlaget for nærmere beskrivelse.
Kontraktskrav er krav som Tilbyder skal oppfylle gjennom hele kontraktperioden.
Kontraktskrav angis av oppdragsgiver i kolonnen for "Kravtype" som "KK".
Eventuelle punkter til informasjon til Tilbyder angis av oppdragsgiver i kolonnen for "Krav-type" som "I".
Teksten som står i kolonnen for "Beskrivelse av krav" inneholder i disse tilfellene kun informasjon til Tilbyder. Dette er ikke krav som underlegges evaluering.
Dersom det for et krav er krysset av i kolonnen «DOK», betyr dette at Tilbyder skal legge ved dokumentasjon på at kravet oppfylles. Det skal i Tilbyders svar være en nøyaktig henvisning til denne dokumentasjonen.
Tilbyders utfylling i kravspesifikasjonen:
Hvite felt skal fylles ut av Tilbyder.
Tilbyder skal ikke legge til eller slette verken linjer eller kolonner i kravspesifikasjonen.
Tilbyders navn fylles kun ut på fliken 1 Krav til luftfartøy.
Oppfylles kravet?
Tilbyder skal her krysse av med "X" for om det tilbudte produkt oppfyller kravet som angis i punktet.
Kryss i kolonnen for "Ja" = Kravet er oppfylt.
Kryss i kolonnen for "Nei" = Kravet er ikke oppfylt.
Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
Tilbyder skal i dette feltet kort beskrive hvordan kravet er oppfylt. Kun hvite celler fylles ut.
For arkfane "1. Krav til Luftfartøy" og "2. krav til med.innredning" skal Tilbyder gi sin besvarelse i dedikerte kolonner for flytype av hhv Kategori 1 og Kategori 2, jf. Konkurransegrunnlagets punkt 1.3.6 Operativ kapasitet - Ambulansefly.
En tydelig og poengtert besvarelse her vil lette Oppdragsgivers evaluering av tilbudet. Det skal også her henvises til hvor i besvarelsen utdypende beskrivelse finnes. Henvisningen bør være så nøyaktig som mulig.
Kravspesifikasjonen skal stå på 100% zoomnivå.
Bruk linjeskift i besvarelsen for å skape bedre oversikt (Trykk "Alt + Enter" for å sette inn linjeskift i en celle).
Vi gjør oppmerksom på at det ikke skal limes inn bilder i besvarelsen i denne Excel-filen.

Tilbyders navn:

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.1	General requirements								
1.1.1	Oppfylfilling av evalueringskrav Det gjøres oppmerksom på at Tilbyder aldri skal søke å oppfylle et enkelt evalueringskrav dersom deres foreslåtte løsning da kan gå på bekostning av HMS og/eller flysikkerhet.	I							
1.1.2	General The aircraft manufacturer shall, in detail, specify the configuration and mass calculation of an equipped aircraft according to all requirements in this document. Mass of the equipment not forming a part of the basic aircraft shall be specified. The specified configuration shall be used in all calculations. Deviations from any requirement shall be listed.	O	X						
1.1.3	Performance Class The aircraft proposed shall be operated in Performance Class A or Performance Class B, plus additional requirements listed in this document.	O	X						
1.1.4	Engines The aircraft shall be equipped with two engines. Category 1 aircraft shall be equipped with turbo propeller engines with reverse thrust. Category 2 aircraft shall be equipped with jet engines.	O	X						
1.1.5	Category 2 Engines II Category 2 aircraft should be equipped with jet engines with thrust reversers. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score).	EV1	X						
1.1.6	Measuring- and indicating system for actual fuel temperature The aircraft should have a certified system for measuring and indicating actual temperature of fuel from fuel tanks, measured before fuel enters engines, enabling the aircraft to operate in outside air temperatures lower than minus 54 degrees Celsius. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score).	EV1	X						
1.1.7	Aircraft Flight Manual The aircraft operator shall provide a current Aircraft Flight Manual (AFM) as soon as possible, no later than 01.01.19.	KK	X						
1.1.8	Aircraft Flight Manual II The parts of the AFM including the optional equipment for the offered aircraft and any necessary supplements to the AFM shall be provided as soon as possible, no later than 01.04.19.	KK							
1.1.9	Certification The aircraft shall be certificated in accordance with the following: Category 1 aircraft: EASA/FAR Certification Specifications - 23 (alternatively –25). Category 2 aircraft: EASA/FAR Certification Specifications – 25 (alternatively – 23). Aircraft shall be certified latest 01.01.19	KK	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.1.10	<p>Category 2 Certification II Category 2 aircraft should be certified in accordance with EASA/FAR Certification Specification – 25 (alternatively – 23) at the time of submission of the tender.</p> <p>The solution will be evaluated based on whether the certification is offered or not (max score versus no score).</p>	EV1	X						
1.1.11	<p>Airworthiness The management of continuing airworthiness and performance of maintenance of the aircraft shall be maintained and carried out in accordance with Commission regulation (EU) 1321/2014. All equipment shall as far as possible be permanently installed and approved according to EASA/FAR Certification Specifications - 23 or EASA/FAR Certification Specifications - 25 or Commission regulation (EU) 748/2012.</p>	KK	X						
1.1.12	<p>Operation The aircraft shall allow all the described types of operation in this document to be performed according to the requirements in current Norwegian aviation regulations, such as BSL D 1-1, Commision Regulation (EU) No 965/2012-EASA OPS, BSL D 2-1.</p> <p>Future requirements shall be met as far as they have been published in Commission Regulation (EU) No 216/2008 and No 965/2012, and/or proposed in published Opinions, CRD's or NPA's from EASA, as per date of delivery of the final offer.</p>	KK	X						
1.1.13	<p>Types- and areas of operation The aircraft shall perform, be equipped, and be certified for the stated types of operation (listed below) as required in regulations, to operate safe and effectively within the areas of operation (listed below) ICAO EUR area including Svalbard and Jan Mayen, day and night, and under adverse and expected weather conditions (including icing conditions and operations on slippery and/or contaminated runways).</p> <p>Types of operations:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emergency Medical Services (EMS) • Passengers • Cargo <p>• Steep Approach procedures • IFR day and night including PBN • RNP including APV/LPV • All Weather Operations</p> <p>Areas of operation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ICAO EUR, including Svalbard and Jan Mayen • ICAO World Wide (only Category 2 aircraft) 	KK	X						
1.2	Operational requirements								
1.2.1	<p>Start up time The aircraft itself should be designed, equipped and have procedures to be able to block off with all necessary systems running within 3 minutes after electrical power is applied.</p> <p>Start up time 3 minutes or less will get the maximum score. Longer start up time will be evaluated in relation to the maximum score.</p>	EV1	X						
1.2.2	<p>“Cool down” time Required or recommended “cool down” time before shut down shall not exceed 2 minutes after “block on”.</p>	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar			
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1		KATEGORI 2	
				Oppfylles kravet?		Oppfylles kravet?	
				Ja	Nei	Ja	Nei
1.2.3	<p>Performance calculations related to take off and landing: Requirements and calculations refer to MSL, in ISA, 0-wind conditions, dry runway and zero slope unless otherwise stated.</p> <p>For runway physical characteristics see AIP Norway AD. Note that declared distances may be shorter than runway asphalt surface length. Consult CAA Norway for possible special approvals. Documented approvals may be used in the calculation.</p> <p>Performance calculations related to range and payload capacity: Some specific missions are given with POB, departure aerodrome, destination aerodrome and alternate aerodrome. The operator shall do the calculations based on the least favorable runways in use in relation to track miles to be flown.</p> <p>Calculations must include sufficient fuel and reserves according to CAT.OP.MPA.150 Fuel policy. The aircraft operator shall provide calculations, including operational flight plans, with references to relevant EASA paragraphs showing which planning criteria and procedures are used in the calculations, and amount of fuel (mass).</p> <p>Standard masses to be used for all standard calculations are:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pilots 85 kg • Cabincrew 75 kg • Patients/passengers 90 kg • Mass of installed medical interior - according to the offered solution • Mission role equipment/cargo carried in standard operation 75 kg <p>Standard crew is two pilots and one flight nurse (cabin crew).</p>	I					
1.2.4	<p>Category 1 Capacity – take off, climb out and landing performance (related to short field operations) The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the offered aircraft can operate on all short field airports (799 – 1199m) in the area of operation published in AIP-Norway, according to the appropriate regulations for performance (Class B or Class A) with 6 POB (including crew) to fly 290 NM, execute missed approach, fly 120 NM to land, with reserves according to EASA OPS.</p>	O	X				
1.2.5	<p>Category 2 Capacity – take off, climb out and landing performance I The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the offered aircraft, with MTOW and MLW, can operate on all airports with a runway length of 1600 meter or higher in the area of operation published in AIP-Norway, according to the appropriate regulations for performance (Class A).</p>	O	X				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.2.6	<p>Category 2 Capacity – take off, climb out and landing performance II (related to 1199 meter runways) The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the offered aircraft can operate on 1199 meter runways in the area of operation published in AIP-Norway, (e.g. ENBN and ENST), according to the appropriate regulations for performance (Class A).</p> <p>To land, with landing weight corresponding to 3 POB (crew), with sufficient fuel quantity remaining planned for an alternate 140 NM away plus reserves according to EASA OPS.</p> <p>To take off, with a take off weight corresponding to 4 POB (crew plus one patient) and sufficient fuel quantity to fly 390 NM, execute missed approach, fly 200 NM to land, with reserves according to EASA OPS.</p> <p>Only aircraft with a capacity at or above defined minimum will be evaluated with a score higher than 0. The highest number of POB will get the maximum score. The other numbers above minimum will be evaluated in relation to the highest score.</p>	EV2	X						
1.2.7	<p>Category 1 Capacity - range I The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the aircraft, with 3 POB (including crew), can fly a mission from ENTC to ENSB in accordance with adequate EASA procedures and regulations.</p>	O	X						
1.2.8	<p>Category 1 Capacity - range II The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the aircraft, with 4 POB (including crew), can fly a mission from ENTC to ENSB in accordance with adequate EASA procedures and regulations.</p> <p>Only aircraft with a capacity at or above defined minimum will be evaluated with a score higher than 0. The highest number of POB will get the maximum score. The other numbers above minimum will be evaluated in relation to the highest score.</p>	EV1	X						
1.2.9	<p>Category 2 Capacity - range I The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the aircraft, with 5 POB (including crew), can fly a mission from ENTC to ENSB in accordance with adequate EASA procedures and regulations, refuel and fly from ENSB to ENGM with 6 POB, execute missed approach and fly 200 NM to land with reserves according to EASA OPS.</p>	O	X						
1.2.10	<p>Category 2 Capacity - range II The aircraft operator shall supply necessary calculations to demonstrate that the aircraft, with 3 POB (including crew), can fly a mission from ENGM to ENSB in accordance with adequate EASA procedures and regulations, refuel and fly from ENSB to ENGM with 6 POB, execute missed approach and fly 200 NM to land with reserves according to EASA OPS.</p> <p>Only aircraft with a capacity at or above defined minimum will be evaluated with a score higher than 0. The highest number of POB will get the maximum score. The other numbers above minimum will be evaluated in relation to the highest score.</p>	EV1	X						
1.2.11	<p>Cruising speed (High Speed Cruise)</p> <ul style="list-style-type: none"> Category 1: High Speed Cruise shall be minimum 250 KTAS Category 2: High Speed Cruise shall be minimum 400 KTAS 	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.2.12	<p>Maximum demonstrated crosswind component The aircraft should have a maximum demonstrated crosswind component of minimum 25 knots for take off and landing.</p> <p>The highest value above minimum will get maximum score. The other values above minimum will be evaluated in relation to the highest score.</p>	EV2	X						
1.3	Flight Simulation Training Device								
1.3.1	<p>Approval of simulator The operator shall submit documentation of an available FFS Level D simulator, qualified according to the requirements in Commission Regulation (EU) NO 1178/2011 and CS-FSTD, which will be used for training.</p> <p>Simulator shall be certified latest 01.01.19.</p>	KK	X						
1.3.2	<p>Type of simulator The simulator shall be type specific and closely resemble the aircraft, including the cockpit layout and avionics.</p>	O	X						
1.3.3	<p>Location The simulator should be located in Europe. A location in Norway will be evaluated with the highest score. Other locations will be evaluated in relation to travel time with public transportation, measured from Olso Airport, Gardermoen, Norway.</p>	EV1	X						
1.3.4	<p>Simulator specifications General The simulator shall have day and night IFR and VFR capabilities.</p>	O	X						
1.3.5	<p>Simulator specifications I The simulator should have high definition visual presentation of airfields in Norway, including short fields for Category 1 aircraft simulator and 1199 meter runways for Category 2 aircraft simulator, with surrounding topography, enabling practicing of circling maneuvers, escape maneuvers if losing visual contact during circling, PLASI, steep approach (where applicable) and rejected/balked landing.</p> <p>When scoring, the first property will have the highest value and the last one the lowest value. The solution will be evaluated according to the following properties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scope of CAT-C - and 1199 meter airfields covered (Category 1 aircraft) • Scope of 1199 meter airfields covered (Category 2 aircraft) • Scope of other airfields covered • Capability for day, night, VFR and IFR operations • Capability of Low Visibility Training • Capability of Upset recovery training • Capability to display updated (maximum 6 months old) obstacle databases • Pixel pr cm resolution 	EV1	X						
1.3.6	<p>Simulator specifications II – IFR database The simulator should have a database for IFR operations, including all relevant public and company IFR procedures, routes and waypoints.</p> <p>When scoring, the first property will have the highest value and the last one the lowest value. The solution will be evaluated according to the following properties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capability for day, night, VFR and IFR operations (including transitions from IFR to high resolution visual segment of relevant approaches, including circling procedures • Capability to use updated (maximum 6 months old) public and company Norwegian IFR structure, including PBN 	EV1	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.3.7	Simulator specifications III The simulator should be certified for CAT II. The solution will be evaluated based on whether the capability is offered or not.	EV1	X						
1.3.8	Simulator specifications IV The simulator shall be certified for LVTO, APV LNAV/VNAV and APV LPV and conventional Low Visibility procedures.	KK							
1.3.9	Availability of simulator The simulator shall be available no later than 01.04.19.	O	X						
1.4	Pressurization- and air condition system								
1.4.1	Category 1 - Pressure cabin The aircraft shall have a pressurized cabin system capable of providing an operating pressure in the patient compartment corresponding to Sea Level up to minimum Flight Level 140.	O	X						
1.4.2	Category 2 - Pressure cabin The aircraft shall have a pressurized cabin system capable of providing an operating pressure in the patient compartment corresponding to Sea Level up to minimum Flight Level 220.	O	X						
1.4.3	Heating I There shall be a heating system, capable of raising the temperature in the patient compartment from 0 degrees C to +18 degrees C within 20 minutes, when the outside air temperature is 0 degrees C.	O	X						
1.4.4	Heating II The heating system should be functional and effective The heating system will especially be evaluated according to the following properties which will have equal value when scoring: • Adjustability in the range between 18–26 degrees C • Capacity (time) to heat the cabin from 0 to 20 degrees C with 0 degrees outside temperature • Distribution of heat in the compartment	EV1	X						
1.4.5	Heating III Means shall be provided for heating the cabin when parked and engine shut off.	O	X						
1.4.6	Heating IV The heater (ref. 1.4.5 Heating III) should be integrated in the aircraft or fixed mounted in the cabin. The heating system will especially be evaluated according to the following properties which will have equal value when scoring: • Heating capacity • Integration	EV2	X						
1.4.7	Category 2 - Auxillary Power Unit (APU) The aircraft should have an integrated APU or similar functionality for electrical supply and cabin conditioning. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score).	EV1	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.4.8	Ventilation Means should be provided for a vented patient compartment. The ventilation system will especially be evaluated according to the following properties which will have equal value when scoring: <ul style="list-style-type: none"> • Location of vents • Adjustability of vents • Draught in the cabin • Capacity of the ventilation system • Distribution of air flow 	EV2	X						
1.5	Communication								
1.5.1	Communication - general The aircraft shall be equipped with communications systems as well as flight operations communications equipment, which makes it possible to get in contact with air traffic control, Flykoordiningsentralen (FKS), AMK centers, hospitals, and other health resources and bases in the actual region. Furthermore, the system shall make it possible to communicate with freely elected telephone numbers relevant for the mission. It shall be possible to communicate from both cockpit and cabin of the aircraft. It shall be possible to communicate via voice, SMS (or similar messaging) and data transfer. Communications equipment shall while used not affect other flight operations equipment or medical equipment on board. All costs associated with the installation / certification shall be the provider's responsibility.	O	X						
1.5.2	Communications equipment voice The aircraft should be equipped with a solution for secure and robust voice communication from and to the aircraft in all phases of flight, altitudes and physical locations. When scoring, the first property will have the highest value and the last one the lowest value. The solution will be evaluated according to the following properties: <ul style="list-style-type: none"> • Coverage • Voice quality • User Interface • Robust solution / redundant • Ability to detect and answer incoming call in cabin • Ability to detect and answer incoming call in cockpit • Easy to find / use fixed numbers. • Ability to access from primary medical seat • Coupling to ICS system 	EV1	X						
1.5.3	Communications equipment voice II The aircraft should be equipped with satellite communications with group functionality (PTT function) that allows communication from aircraft to predefined groups activated by pressing the PTT button. The solution will be evaluated based on whether the capability is offered or not (max score versus no score).	EV2	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.5.4	<p>Communications equipment messages The aircraft should be equipped with a solution for secure and robust message transfer from and to the aircraft in all current altitudes and physical locations.</p> <p>When scoring, the first property will have the highest value and the last one the lowest value. The solution will be evaluated according to the following properties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coverage • User Interface • Robust solution / redundant • Ability to detect and answer incoming message in cabin • Ability to detect and answer incoming message in cockpit • Ability to access from primary medical seat 	EV1	X						
1.5.5	<p>Communication data The aircraft and the configuration of the cabin interior shall allow for use of tablet PC/or similar for two-way data communication between crew and ground.</p>	O	X						
1.5.6	<p>Communication data III W-LAN/bluetooth shall be available in the aircraft for connection between medical equipment / tablet PC.</p> <p>There shall be no operational limitations in the use of WLAN and Bluetooth technology in the aircraft cabin (all phases of flight, including takeoff and landing), unless flight safety dictates otherwise.</p>	O	X						
1.5.7	<p>Communication data IV The aircraft should be equipped with a solution for secure and robust data transfer from and to the aircraft in all current altitudes and physical locations.</p> <p>When scoring, the first property will have the highest value and the last one the lowest value. The solution will be evaluated according to the following properties:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coverage • Data transfer capacity • Effective use of available networks • User Interface • Robust solution / redundant • Functional positions of USB ports 	EV1	X						
1.5.8	<p>USB outlets – number and position There shall be one double USB outlet for charging at each of the medical seats. At least one outlet shall have the capacity to deliver minimum 2,1 A.</p>	O	X						
1.5.9	<p>Communication VHF The aircraft shall have a minimum of two VHF radios, with an option for 8.33 kHz channel separation.</p>	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.5.10	Tracking The aircraft shall be equipped for automatic transmission of location data to FKS and selected AMK centers. Position data shall be presented in a standard protocol. <ul style="list-style-type: none"> • Message shall be sent automatically v / "power on" • Message shall be sent automatically v / "take off" • Position messages shall be sent automatically en route, default is every two minutes, or 30 messages per hour. Time interval shall be adjustable. • Message shall be sent automatically v / "touchdown" • Message shall be sent automatically v / "power off" • The equipment must have "Emergency" feature where the position is sent approx each 15.second 	O	X						
1.5.11	Tracking II Tenderers are requested to describe its solution for transmitting location data to FKS / AMK etc. The solution will be evaluated according to the following properties, which will have equal value when scoring: <ul style="list-style-type: none"> • Robust solution/redundancy • User interface • Ability to expand number of users for access to location data 	EV1	X						
1.5.12	Internal Communication The following requirements regarding internal communication in the aircraft shall be met: <ul style="list-style-type: none"> • The aircraft shall have internal communication that allows separation of cockpit and cabin (ICS) • Pilots, flight nurse and flight doctor shall be able to communicate with each other via intercom • Flight nurse and flight doctor shall be able to communicate with patient(s) and passenger(s) via intercom. • Pilots, flight nurse and flight doctor shall have easy access to ICS panel while sitting in their seats • All seats- and stretcher positions aboard shall have an ICS connection • It shall be possible to separate the patient (s) and passenger (s) from the communication between flight nurse and flight doctor. • Cockpit and cabin shall be separable / re-engaged with operation from cockpit. Cabin (primary medical seat position) shall have the option to ask for re-engagement via Call function giving both visual and audio signal to cockpit. Cabin shall be separable from cockpit via selection from cabin. 	O	X						
1.5.13	Internal Communication II The aircraft should be equipped with wireless headset for use by flight nurse and flight doctor on board. The solution will be evaluated against the following properties, which will have equal value when scoring: <ul style="list-style-type: none"> • Functionality • Weight • Power consumption/battery capacity • Volume control/range • Noise control 	EV1	X						
1.6	Navigation								
1.6.1	Performance Based Navigation (RNAV 1) The aircraft shall be equipped and approved for RNAV 1 operation.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.6.2	Performance Based navigation The aircraft shall be equipped and approved/certified for PBN, and have the capability to obtain the following SPA.PBN approvals: • RNAV1 • RNP APCH - LNAV and LNAV/VNAV • RNP APCH - LPV	O	X						
1.6.3	Category 2 - Performance Based navigation The Category 2 aircraft should be equipped and approved/certified for PBN, and have the capability to obtain the following SPA.PBN approval: • RNP AR APCH The solution will be evaluated based on whether the capability is offered or not (max score versus no score).	EV1	X						
1.6.4	CAT II Approach The aircraft should be equipped and approved/certified for CAT II approaches. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score).	EV1	X						
1.6.5	Operation in Redused Vertical Separation Minima airspace (RVSM) The aircraft shall be equipped and approved for operation in RVSM airspace in accordance with SPA.RVSM.110 RVSM equipment requirements: • two independent altitude measurement systems • an altitude alerting system • an automatic altitude control system • a secondary surveillance radar (SSR) transponder with altitude reporting system that can be connected to the altitude measurement system in use for altitude control.	O	X						
1.6.6	Two Long Range Navigation Systems (LRNSs) The aircraft shall be equipped with two LRNSs, and be compatible and approved for operations in NAT High Level Airspace (HLA) in Bodø Oceanic Control Area. AIC-I 01/16 NAT DOC 007	O	X						
1.6.7	Category 2 - Datalink The Category 2 aircraft shall be equipped with a system for Controller-Pilot Data Link Communications (CPDLC) compatible with operations in defined European airspace above FL285.	O	X						
1.6.8	Synthetic Vision System (SVS) The aircraft shall be equipped with a SVS system.	O	X						
1.6.9	ADS-B The aircraft shall meet ADS-B Out performance requirements.	O	X						
1.6.10	Airborne Collision Avoidance System (ACAS) II The aircraft shall be equipped with an airborne collision avoidance system with a performance level of ACAS II (TCAS II) Software Version 7.1 (IR No 1332/2011). The MEL rectification period for this item on Category 1 aircraft shall be treated as if the aircraft has a MCTOM of more than 5700 kg or a MOPSC of more than 19.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.6.11	Terrain awareness warning system (TAWS/EGPWS) The aircraft shall be equipped with a terrain awareness warning system that meets the requirements for Class A equipment as specified in an acceptable standard even if MCTOM is not above 5700 kg. CAT.IDE.A.150. The MEL rectification period for this item on Category 1 aircraft shall be treated as if the aircraft has a MCTOM of more than 5700 kg or a MOPSC of more than 19.	O	X						
1.6.12	Electronic Flight Bag (EFB) The aircraft shall be equipped and certified for an EFB, combining but not limited to i.e. navigational charts, pilot logs, flight procedures and other essential documents, applications for weather information and NOTAM.	Ø	X						
1.6.13	Weather radar The aircraft shall be equipped with a weather radar. The radar shall comply with the following functions: • Ground mapping • Route overlay function • Range up to 200 NM • Minimum sector of 120 degrees • Vertical display of weather The MEL rectification period for this item on Category 1 aircraft shall be treated as if the aircraft has a MCTOM of more than 5700 kg or a MOPSC of more than 19.	O	X						
1.6.14	Altitude alerting system The aircraft shall be equipped with an altitude alerting system in accordance with CAT.IDE.A.140 even if MCTOM is not above 5700 kg. The MEL rectification period for this item on Category 1 aircraft shall be treated as if the aircraft has a MCTOM of more than 5700 kg or a MOPSC of more than 19.	O	X						
1.7	Autopilot								
1.7.1	Autopilot The aircraft shall be equipped with an autopilot system equipped for coupled approaches down to minima.	O	X						
1.7.2	Autopilot with CAT II approach performance The aircraft should be equipped with an autopilot with CAT II approach performance. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score).	EV1	X						
1.8	Fuel								
1.8.1	Defuelling It shall be possible to defuel the aircraft.	O	X						
1.9	Doors								
1.9.1	Category 2 - Cabin door The available space through the door which the patient is to be loaded into the aircraft, shall have an unrestricted width of minimum 65 cm.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.9.2	Cabin door II The aircraft should have a cabin door which is simple to operate and suitable for loading and unloading of all kinds of patients. When scoring, the first property will have the highest value and the last one the lowest value. The solution will especially be evaluated according to the following properties: <ul style="list-style-type: none"> • Door width including restricting elements (i.e. handrails) • Distance from ground to door sill • Position of door related to medical interior, stretchers and seats • Mechanism of opening and closing 	EV1	X						
1.10	Health, Safety and Environment requirements								
1.10.1	Flight Data Analysis (FDA) / Flight Data Monitoring (FDM) The aircraft should be equipped with a FDA/FDM-system (or equivalent), capable of recording crew and ATC audio communications. The system may be part of the certified Cockpit Voice- and Flight Data Recorder. The system must be compatible with software for Flight Data Monitoring Analysis and assessment. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score).	EV1	X						
1.10.2	Cockpit Voice- and Flight Data Recorder The aircraft shall be equipped with a certified Cockpit Voice- (CVR) and Flight Data Recorder (FDR). The MEL rectification period for this item on Category 1 aircraft shall be treated as if the aircraft has a MCTOM of more than 5700 kg or a MOPSC of more than 19.	O	X						
1.10.3	Emergency Locater Transmitter The aircraft shall be equipped with a Class 1 ELT, capable of transmitting simultaneously on 121.5 Hz and 406 MHz, with GPS interface.	O	X						
1.10.4	Crash axe or crowbar The aircraft shall be equipped with at least one crash axe or crowbar located in the flight crew compartment, in accordance with CAT.IDE.255 even if MCTOM is not above 5700 kg.	O	X						
1.10.5	Portable Protective Breathing Equipment (PBE) CAT.IDE.A.245 regulates requirements for Crew protective breathing equipment. The requirements that apply for cabin crew member shall be used for flight nurse. A PBE shall be installed intended for flight nurse.	O	X						
1.10.6	Protection The aircraft shall comply with up to date (at start of contract) protection concerning Health, Safety and Environment Regulations and the working environment.	KK	X						
1.10.7	CO2- emission <i>The documented CO2-emmission and fuel consumption (tonne/km) should be as low as possible. The lowest emission level will get the maximum score within each aircraft category (Category 1 and 2). The other emission levels will be evaluated in relation to the highest score.</i>	EV1	X						
1.10.8	Noise I The aircraft shall comply with the latest ICAO noise standard, ref. ICAO Annex 16, Vol I.	O	X						
1.10.9	Noise II The aircraft documented external noise level (take-off, cruise and landing) should be as low as possible. The lowest noise level will get the maximum score within each aircraft category (Category 1 and 2). The other noise levels will be evaluated in relation to the highest score.	EV1	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
1.10.10	Noise III The documented noise level in the cabin (measured at closest seating- or stretcher position in relation to engines, at head level) should not exceed 85 dBA. The lowest dBA level will get the maximum score within each aircraft category (Category 1 and 2). The other dBA levels will be evaluated in relation to the highest score.	EV1	X						
1.10.11	Noise protection Head sets for pilots shall have ANR-functionality in accordance with ETSO C57a/C58a.	O	X						
1.11	Maintenance								
1.11.1	Maintenance requirement The operator shall document the maintenance program with clear indication of any hard time maintenance requirement on airframe and components, by listing the highlight of the requirement and the Time Between in hours / cycles / calendar.	O	X						
1.11.2	Maintenance time The operator shall document the maintenance time to perform the maintenance program on airframe and components, including inspection time and component replacement time indicated in man-hours, by listing the maintenance tasks and the related man-hours	O	X						
1.11.3	Maintenance cost The operator shall demonstrate the expected maintenance cost for the aircraft, over the contract period of the aircraft by stating the NOK price per flight hours. This should include: <ul style="list-style-type: none"> • the repair and overhaul of all component based on failure and time expired • life items replacements • inspections • test of aircraft components and airframe system • failure analysis and rectification • the performance of the aircraft maintenance, including spare parts usage but not including the line maintenance manpower 	O	X						
1.11.4	Maintenance and logistics support The operator shall specify the suggested base and line maintenance and logistic support concept.	O	X						

Tilbyders navn:

Fyll inn tilbydernavn i arkfane 1. Krav til luftfartøy

Oppdragsgivers kravspesifikasjon		Tilbyders svar										
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1				KATEGORI 2				
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse			
				Ja	Nei		Ja	Nei				
2.1	Cabin											
2.1.1	Norsk og europeisk bransjestandard Det vises til den norske og europeiske bransjestandarden NS-EN 13718-2:2015 (Medical vehicles and their equipment – Air ambulances – Part 2: Operational and technical requirements for air ambulances). I de tilfeller krav i standarden er i strid med krav i denne kravspesifikasjonen, har sistnevnte forrang.	I										
2.1.2	Cabin pressure manometer There shall be a cabin pressure manometer in the cabin, visible from primary medical seat	O	X									
2.1.3	Stretchers and seating I Category 1 The cabin shall have two stretchers and at least three seats Category 2 The cabin shall have two stretchers and at least four seats	O	X									
2.1.4	Stretchers and seating II Category 1 When using only one stretcher, there should be up to 5 seats. Only cabin with a capacity above defined minimum will be evaluated with a score higher than 0. 5 seats will get the maximum score. The other numbers above minimum will be evaluated in relation to the highest score. Category 2 The cabin should have two stretchers and up to 7 seats. Only cabin with a capacity above defined minimum will be evaluated with a score higher than 0. 7 seats will get the maximum score. The other numbers above minimum will be evaluated in relation to the highest score.	EV1	X									
2.1.5	Medical seats – position Category 1 At least two of the seats (medical seats) should be positioned suitable for medical monitoring and treatment of two patients. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. <ul style="list-style-type: none"> • Access to essential medical devices (ventilator, syringe pump and monitor, ref. Bilag A1) and vital parts of patient (head and chest) when buckled in the seat • Visible screens and panels • Ergonomics Category 2 At least three of the seats (medical seats) should be positioned suitable for medical monitoring and treatment of two patients. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. <ul style="list-style-type: none"> • Access to essential medical devices (ventilator, syringe pump and monitor, ref. Bilag A1) and vital parts of patient (head and chest) when buckled in the seat • Visible screens and panels • Ergonomics 	EV1	X									

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.1.6	Medical seats – functionality The medical seats should be adjustable to obtain optimal safety, working position and comfort. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. <ul style="list-style-type: none"> • Ability to slide/rotate • Adjustable backrest • Adjustable armrests 	EV1	X						
2.1.7	Medical seats – harness I The medical seats shall have minimum three points harness.	O	X						
2.1.8	Medical seats – harness II The medical seats should be equipped with secure and flexible harness, allowing movement of the upper part of the body. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Four points harness • High mobility harness system • Ease of use 	EV2	X						
2.1.9	Passenger seats – functionality The passenger seats should be portable. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Number of alternative positions • Weight • Foldable • Easy to install and uninstall without use of tools 	EV2	X						
2.1.10	Stretchers - arrangement The two stretchers shall be arranged in a line	O	X						
2.1.11	Stretchers – position I The stretchers should have an appropriate position in the cabin. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Close relation/distance to medical equipment • Adequate space above stretcher mattress to allow adequate CPR (manual chest compression and use of chest compression device) • Adequate space behind the patient’s head to allow for tracheal intubation/airway management of patients in-flight, when needed. • Available space between stretchers when two in use 	EV1	X						
2.1.12	Stretchers – position II When transporting just one patient on a stretcher, it should be possible to choose between different positions for the stretcher. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Number of positions up to four • Positions’ relation to medical seats • Easy to change stretcher position during flight 	EV1	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.1.13	Stretcher – storing functionality One stretcher including mattress and bedlinen should be easy to store in flight when not in use. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Space needed for storing • Ergonomic aspects 	EV2	X						
2.1.14	Stretchers – functions and capabilities I The stretcher should provide optimal resting position and comfort for the patient. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. <ul style="list-style-type: none"> • Variations of lockable backrest positions from zero up to 60 degrees • Comfort aspects 	EV1	X						
2.1.15	Stretchers – functions and capabilities II The stretchers shall be certified for raised backrest at least 30 degrees during takeoff and landing	O	X						
2.1.16	Stretchers – functions and capabilities III The stretchers shall have a footboard , preventing the mattress and patient from skidding during takeoff and landing	O	X						
2.1.17	Stretcher – transfer mattress It shall be possible to place a stretcher transfer mattress (Norwegian: “akuttmadrass”) or a vacuum mattress (according to EN 1865), on top of the stretcher.	O	X						
2.1.18	Stretcher – patient harness I The stretchers should have a flexible harness system, covering the needs of different patients. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Appropriate for children • Appropriate for large patients • Appropriate for restless patients • Easy to use • Hygienic aspects 	EV2	X						
2.1.19	Stretcher – patient harness II There shall be a special solution for securing infants to the stretcher. (1 unit per aircraft).	O	X						
2.1.20	Long and heavy patients The cabin configuration and stretchers should be suitable for transport of long (> 195 cm) and heavy (> 130 kg) patients. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Length of the stretcher • Width of the stretcher • Adjustability of stretcher dimension • Weight limitation • Ergonomics 	EV1	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.1.21	Toilet Category 2 There should be a toilet in the cabin. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Certified as a seat during take-off and landing • Shielded to facilitate privacy • Draining functionality • Hygienic aspects 	EV1	X						
2.1.22	Flooring solution – flexibility The aircraft cabin should have a flooring solution that allows alternative positioning of seats and equipment. The flooring solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Number of useful position alternatives • Ergonomics of moving components • Number of securing points 	EV1	X						
2.1.23	Waste bin I There shall be a waste bin in the cabin. Volume at least 5 l.	O	X						
2.1.24	Waste bin II The waste bin should be functional. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Vicinity of the primary medical seat • Internal volume • Solid structure • Hygienic aspects 	EV2	X						
2.1.25	Cabin design The interior of the patient compartment should be designed to minimize the risk of injury. The cabin design solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Equipment positions related to crew, patients and passengers • Sharp edges of interior and equipment brackets • Trip hazards • Risk of squeezing or pinching hands or feet • Safe passage through the aisle 	EV1	X						
2.1.26	Cleaning of cabin and interior The cabin (floor, walls and ceiling) and medical interior should allow easy surface cleaning and disinfecting. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. <ul style="list-style-type: none"> • cleaning procedure including use of tools, techniques and detergent compatibility • whether equipment, panels or parts needs to be removed for cleaning 	EV1	X						
2.1.27	Floor sealing I There shall be a solution to prevent fluids from penetrating into the lower fuselage.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.1.28	Maintenance program I The provider shall include the medical interior as a part of the aircraft maintenance program.	O	X						
2.1.29	Maintenance program II The maintenance program should make sure that a functional cabin and medical interior is maintained. The program will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Procedures for reporting of errors or deficiencies in medical interior from the crew. • Procedures for follow up of the medical interior outside of scheduled maintenance. • Providers own standard for medical interior (repair of minor damages and errors witch do not have direct impact on flight safety). 	EV1	X						
2.1.30	Cleaning after base maintenance The cabin shall be cleaned after base maintenance.	KK							
2.1.31	Noise protection I There shall be offered headsets with hearing protection to all patients and passengers	O	X						
2.1.32	Noise protection II There shall be offered headsets with ANR to flight nurse and flight doctor. These head sets shall have ANR-functionality in accordance with ETSO C57a/C58a.	O	X						
2.1.33	Vedlikehold av headset Tilbyder skal sørge for, og bekoste vedlikehold og reparasjoner av alle headsets etter et fastsatt vedlikeholdsprogram.	KK							
2.1.34	Refleksvester Tilbyder skal anskaffe, bekoste og vedlikeholde godkjente refleksvester for piloter, flysykepleier og flylege pluss to ekstra personer, til sammen seks stk. Vestene merkes med følgende tekst: LUFTAMBULANSE	KK							
2.1.35	Shield/segregation light There shall be a solution to shield / segregate for light between cockpit and cabin	O	X						
2.1.36	Cabin lights I There shall be lights in the cabin according to EN 13718-2:2015, par. 4.2.4.	O	X						
2.1.37	Cabin lights II There shall be lights for reading/writing at the medical seats.	O	X						
2.1.38	Cabin Lights III There shall be cabin lights in the patient area and door opening for at least 45 minutes with main engines off and no external power connection.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.1.39	Cabin lights IV The cabin lights should be functional. The cabin lights will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Position of lights • Possibility to dim lights • Light position flexibility • Light colour (dim to warm) • Possibility to focus lights • Position and number of light control points 	EV1	X						
2.1.40	Cabin window shielding There shall be means of shielding the cabin from sun light.	O	X						
2.2	Storing of cargo								
2.2.1	Storing of cargo I There shall be a solution for storing of cargo	O	X						
2.2.2	Storing of cargo II There should be a functional solution for storing of cargo. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Available space for cargo • Separation from patient area • Safety 	EV1	X						
2.3	Loading and unloading								
2.3.1	Antall inn- og utlastinger Hvert ambulansefly vil kunne transportere 1000 til 1500 pasienter per år. Det kan medføre 2000 til 3000 inn- eller utlastinger av pasient på bære hvert år gjennom hele kontraktperioden.	I							
2.3.2	Loading of patient The patient shall be loaded head first or, if loaded feet first, with an angle not exceeding 20 degrees and with full access to patient's head.	O							
2.3.3	Loading/unloading of stretcher with patient or incubator and medical equipment There should be a system for safe and practical loading/unloading of patient on a stretcher or incubator, including medical equipment following the patient, to/from the aircraft. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. <ul style="list-style-type: none"> • Loading angle of stretcher close to horizontal • Complexity, including time used, of loading mechanism • Feasibility of treating the patient during loading and unloading • Should have a possibility to secure medical equipment to the stretcher during loading and unloading • Weight limitation 	EV1	X						
2.4	Medical interior								
2.4.1	Medical interior I The cabin shall have a medical interior.	O	X						
2.4.2	Medical interior II The weight of the medical interior shall be stated.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.4.3	Medical interior III The medical interior should be functional. The solution will be evaluated especially according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Flexibility • Possible to accommodate additional equipment • Ergonomic aspects 	EV1	X						
2.4.4	Medical interior IV The medical interior in Category 1 and Category 2 aircraft should be based on the same functional concept. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Similar models of medical interior • Similar means of storing • Similar location of medical equipment 	EV1	X						
2.4.5	Generelt I Operatøren skal eie og stå ansvarlig for innmontering/demontering, sertifisering og vedlikehold av de medisinske installasjonene (bærer/båreunderstell, medisinsk innredning inkl. elektriske anlegg og gassanlegg).	KK							
2.4.6	Generelt II Oversikt over medisinskteknisk (MTU) utstyr finnes i Bilag A1. Oppdragsgiver anskaffer, eier og vedlikeholder det medisinsktekniske utstyret som benyttes i tjenesten. Materiellet forblir Oppdragsgivers eiendom under og etter kontraktperioden, og skal demonteres og tilbakeleveres til Oppdragsgiver i luft- og funksjonsdyktig stand ved kontraktens avslutning. Utstyr som er eid av andre (f.eks. helseforetak) skal være underlagt et vedlikeholdsprogram av en virksomhet med samtykke fra Direktoratet for Sivil Beredskap. Feilmelding på utstyr skal fremmes gjennom de systemer som er etablert/tilgjengelig fra Oppdragsgiver. All testing/utprøving, innfasing og/eller bruk av medisinskteknisk utstyr skal skje i samarbeid med Oppdragsgiver. Det vises til Bilag A2.	KK							
2.4.7	Generelt III Tilbyder skal sette av nødvendige ressurser, bekoste vurderinger av, innfase og innmontere nytt medisinskteknisk utstyr som Oppdragsgiver ønsker benyttet. Dette skal utføres i normal arbeidstid. Dette skal utføres etter tidsfrister fastsatt av Oppdragsgiver. Det vises til Bilag A2.	KK							

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.4.8	Medical interior – means of fixation The medical interior should offer flexible fixation (IE rails) for mounting of brackets with the medical equipment (see Bilag A1) to the aircraft. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Alternative positions for each unit • Ergonomic aspects 	EV1	X						
2.4.9	Medical interior – Expansion The fixation solution should have room for expansion in size and weight. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. <ul style="list-style-type: none"> • Expansion potential • Flexibility • Ergonomic aspects 	EV1	X						
2.4.10	Braketter I Tilbyder er ansvarlig for å anskaffe, sertifisere, montere og vedlikeholde egnede braketter for innfesting av det medisinsktekniske utstyret, i samsvar med luftfartskrav og i samråd med Oppdragsgiver eller den som Oppdragsgiver utpeker. Festeordningene skal være slik innrettet at det ved innføring av nytt MTU bare kreves tilpasset festebrakett, og ikke modifikasjon av installasjonen i flyet. Kostnader ved nyanskaffelser av braketter i avtaleperioden dekkes av Oppdragsgiver etter forhåndsaksept/avtale.	KK							
2.4.11	Brackets II The medical equipment bracket shall be attachable/detachable without use of tools.	O	X						
2.4.12	Brackets III The medical equipment bracket should be easily attachable/detachable to/from the means of fixation. The solution will be evaluated especially according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Accessibility • Ergonomics 	EV1	X						
2.4.13	Evaluerer av MTU Operatøren skal kostnadsfritt gjennomføre inntil fem evalueringer, inkl. EMC testing, av nytt MTU pr. år.	KK							
2.4.14	Medical interior – storing I There shall be a solution for storing of medical consumables and drugs. (weight and volume: see Bilag A1)	O	X						
2.4.15	Medical interior – storing II The storing solution should be functional. The solution will be evaluated especially according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. <ul style="list-style-type: none"> • Accessibility for medical crew • Ergonomics • Storing flexibility 	EV1	X						
2.4.16	Medical interior – iv bottle suspension I There shall be at least two iv bottle suspension hooks above each stretcher.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.4.17	Medical interior – storing of drugs There shall be a lockable room for drug unit (see Bilag A1).	O	X						
2.4.18	Medical interior – hand hold There should be means of allowing the patients to raise themselves up from the stretcher The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Ergonomics • Weight limitations	EV2	X						
2.5	Transports with incubator and medical role equipment								
2.5.1	Medical role equipment I It shall be possible to transport one patient on stretcher together with medical role equipment (ECMO/NO/IABP/Oscillator) placed on one or two platforms in front of and/or behind the stretcher (see Bilag A1)	O	X						
2.5.2	Incubator I It shall be possible to transport one patient on stretcher together with an incubator (see Bilag A1).	O	X						
2.5.3	Incubator II It shall be possible to place the incubator in mid-position of the stretcher installation	O	X						
2.6	Electrical installation								
2.6.1	Ladekabler og plugger Operatøren skal fremskaffe, sertifisere, montere og vedlikeholde egnede ladekabler og plugger tilpasset hvert enkelt MTU (se Bilag A1). Operatøren skal holde et tilstrekkelig stort lager for på kort varsel å kunne erstatte ødelagte kabler.	KK							
2.6.2	Electrical power I There shall be produced continuous electrical power to all relevant medical equipment when engines are running (see Bilag A1).	O	X						
2.6.3	Electrical power II After shut down of main engines, the electrical system should deliver current for at least 30 minutes in the following priority: • Cabin heating to maintain+ 18 degrees C in the cabin when the outside air temperature is 0 degrees C. • 230 VAC • 12 VDC • 24 VDC The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, the first property will have the highest value and the last one will have the lowest value. • Duration of current delivery • Current capacity	EV1	X						
2.6.4	DC sources The DC sources shall meet the requirements in RTCA DO-160.	O	X						
2.6.5	Power outlets – characteristics The power outlets shall be the type of “female”.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.6.6	Power outlets – positions Power outlets should have appropriate positions (close to medical equipment). The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Distance to relevant medical equipment • Accessibility of outlets	EV1	X						
2.6.7	Power outlets – labelling The power outlets shall be labelled with voltage- and current specification.	O	X						
2.6.8	Power outlets – standard requirement The power outlets <= 15 A shall meet the requirement in MIL C26482, 3 pin, size 12 or equivalent.	O	X						
2.6.9	Power outlets – standardization Pin configuration shall be standardized in all aircraft.	O	X						
2.6.10	Power outlets - 12 and 24 VDC 12 and 24 VDC power outlets shall be combined in the same socket.	O	X						
2.6.11	12/24 VDC – number There shall be minimum 12 combined DC power outlets.	O	X						
2.6.12	12 VDC outlets – capacity 12 VDC power outlets shall minimum deliver 15A x 6 and 10A x 6.	O	X						
2.6.13	12 VDC outlet - 20 A There shall be one socket 12 VDC 20A, meeting the requirements in VG 95234, size 18-10, 4-pin. This socket shall not be combined 12 and 24 VDC.	O	X						
2.6.14	Total 12 VDC power capacity The total 12 VDC power capacity shall be at least 30A.	O	X						
2.6.15	24 VDC outlets – capacity 24 VDC power outlets shall minimum deliver 15A x 6 and 10A x 6. The total 24 VDC power capacity shall be at least 20A.	O	X						
2.6.16	DC power outlets - number There should be up to 4 additional outlets for 12/24V DC in the cabin. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Number of additional outlets up to 4 • Accessibility of outlets • Position of outlets in the vicinity of medical equipment.	EV2	X						
2.6.17	230 VAC/50HZ power – specifications and patient safety 230 VAC supplies shall meet the safety requirements in NEK IEC-60601-1 and EN13718-2. The resistance between touchable ground points shall not exceed 0,2 Ω The supply must only consist of one inverter or of inverters with phased operation.	O	X						
2.6.18	230 VAC/50HZ - power capacities I There shall be available 230 VAC/50Hz/1000W.	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.6.19	230 V/ 50Hz - power capacities II There should be more than 1000W, up to 1500W, available 230 VAC/50Hz. Only power above defined minimum (1000W) will be evaluated with a score higher than 0. 1500W will get the maximum score. Other available power above minimum will be evaluated in relation to the highest score.	EV1	X						
2.6.20	230 VAC outlets – number There shall be minimum two 230 VAC outlets at each stretcher	O	X						
2.6.21	Charging of medical equipment I There shall be means of charging the medical equipment in the aircraft by 12 VDC when on ground with engines shut down. The solution shall be integrated in the electrical installation of the aircraft.	O	X						
2.6.22	Charging of medical equipment II There should be means (integrated in the electrical installation of the aircraft) of charging the medical equipment in the aircraft by 230 VAC when on ground with engines shut down. Score 10 will be given if the requirement is fulfilled and score 0 if not fulfilled.	EV1	X						
2.7	Oxygen and medical air								
2.7.1	Medisinsk luft, oksygen Tilbyder skal sørge for anlegg for medisinsk luft og oksygen, nødvendige slangeforbindelser og forskriftsmessig mekanisk innfesting. Tilbyder er ansvarlig for vedlikehold og kontroll av dette utstyret.	KK							
2.7.2	Oxygen system – standard requirement The oxygen system shall meet the requirements of: EN13718-2:2015	O	X						
2.7.3	Oxygen - capacity Category 1 There shall be a system for storing minimum 3000 liters of oxygen (1 atm) in the aircraft Category 2 There shall be a system for storing minimum 6000 liters of oxygen (1 atm) in the aircraft	O	X						
2.7.4	Oxygen – refilling I There shall be a solution for refilling oxygen at each base.	O	X						
2.7.5	Oxygen – refilling II There should be a functional oxygen refilling procedure. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Efficiency (no spilling of oxygen). • Procedure simplicity	EV1	X						
2.7.6	Oxygen – quantity indicator I There shall be an indicator of oxygen quantity.	O	X						
2.7.7	Oxygen – quantity indicator II The oxygen quantity indicator should be visually readable. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Visually readable from medical seats • Independent of electrical power • Warning signal at low quantity	EV1	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.7.8	Oxygen - isolating cock I There shall be an oxygen isolating cock in the cabin.	O	X						
2.7.9	Oxygen - isolating cock II The oxygen isolating cock should be functional. The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Easily accessible for crew members • Easy to operate without tools.	EV2	X						
2.7.10	Mobile oxygen bottle bracket There shall be a dedicated position with a bracket for a mobile oxygen bottle (minimum 600 liters oxygen 1 ATM) in the cabin (see Bilag A1).	O	X						
2.7.11	Oxygen outlets – number Category 1 There shall be minimum 2 AGA (type SS8752430) oxygen outlets at each stretcher. Category 2 There shall be minimum 3 AGA (type SS8752430) oxygen outlets at each stretcher.	O	X						
2.7.12	Oxygen regulators and low pressure outlets Category 1 In addition to the AGA outlets, there shall be minimum 3 integrated adjustable low pressure oxygen outlets, giving between 0 – at least 20 liters oxygen/min Category 2 In addition to the AGA outlets, there shall be minimum 4 integrated adjustable low pressure oxygen outlets, giving between 0 – at least 20 liters oxygen/min	O	X						
2.7.13	Oxygen regulators The oxygen regulators should be available from the medical seats The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Distance to medical seats • Easy to read scale	EV2	X						
2.7.14	Medical air compressor I There shall be a medical air compressor in the cabin	O	X						
2.7.15	Medical air compressor II The medical air compressor should be functional The solution will especially be evaluated according to the following properties. When scoring, these properties will have equal value. • Noise level • Size • Fulfilment of EN 13718-2 :2015, par. 6.4 and 6.5 • Continues flow capacity up to 40 l/min • Intermittent (1 sec) flow capacity	EV1	X						
2.7.16	Medical air – manometer There shall be a medical air manometer (working pressure) in the cabin	O	X						

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar					
Ref.	Requirements description	Type of req.	DOK	KATEGORI 1			KATEGORI 2		
				Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse	Oppfylles kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei		Ja	Nei	
2.7.17	Medical air outlets – number Category 1 There shall be minimum 1 medical air outlet at each stretcher. Category 2 There shall be minimum 2 medical air outlets at each stretcher.	O	X						

Tilbyders navn:

Fyll inn tilbydernavn i arkfane 1. Krav til luftfartøy

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
3.1	Krav til beredskap					
3.1.1	Tilgjengelighet Tilbyder skal stille ambulansfly og operativ besetning til beredskap på basene på helkontinuerlig basis i henhold til angitte krav hele året. Det skal alltid brukes den tid som er nødvendig til innhenting av informasjon om oppdraget (vær, landingsplasser, pasient osv), samt andre vurderinger/aktiviteter som er nødvendige for å ivareta besetningens og pasienters sikkerhet. Dette innebærer at kravet til aktiveringstid alltid skal vike prioritet for sikkerhetsmessige forhold.	KK				
3.1.2	Håndradio for Nødnett Piloter i vakt i luftambulansetjenesten skal benytte godkjente (tildelte) håndradioer for nødnett og skal til enhver tid være tilgjengelig i nødnett ved hjelp av håndradio. Dette gjelder både ved vakt på basene og ved opphold utenfor baseområdet. Oppdragsgiver bekoster og stiller dette utstyr til rådighet for Tilbyder. Vedlikehold av håndradioene skal skje gjennom de serviceavtaler som er inngått av Oppdragsgiver/Nødnettorganisasjonen. Kostnader til alt vedlikehold, som ikke skyldes Tilbyders uaktsomme bruk av radioene, dekkes av Oppdragsgiver.	KK				
3.1.3	Mobiltelefon Piloter i vakt i luftambulansetjenesten skal utstyrets med hver sin mobiltelefon for backup varsling fra FKS sentral. Dette gjelder både ved vakt på basene og ved opphold utenfor baseområdet. Tilbyder skal anskaffe og drifte alle utgifter til mobiltelefoner. Telefonene skal følge oppsett for base og knyttes opp til ambulansfly oppsatt i Bilag A5 Beredskapsstruktur.	KK				
3.1.4	Beredskapsstruktur Tilbyder skal stille ambulansfly og operativ besetning på basene med de ulike ambulansflyene i henhold til Bilag A5 - Beredskapsstruktur.	KK				
3.1.5	Registrering av aktiveringstid Aktiveringstid skal registreres av Tilbyder, med angivelse av faktisk tid. Hvis avtalt aktiveringstid overskrides, skal dette angis med årsaker: <ul style="list-style-type: none"> • Samtidighetskonflikt • Planlegging av oppdrag • Værmessige forhold • Medisinsk avklaring • Fartøytetknisk • Tjenestetid • Planlagt medisinsk oppdrag • Annet 	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
3.1.6	Transportstøtte til politi Tilbyder skal senest innen 01.05.19, i samarbeid med Oppdragsgiver, utarbeide rutiner for transport av politi og våpen. Dette gjelder i helt spesielle tilfeller der liv og helse står på spill (eksempelvis PLIVO-aksjoner).	KK				
3.1.7	Samarbeidsrutine psykiatri Tilbyder skal i sine håndbøker beskrive transport av pasienter med psykiatrisk lidelse. Tilbyder skal legge til grunn gjeldende prosedyre for dette (Bilag A6 – Samarbeidsrutine psykiatri) ved henvisning til innleggelse ved psykiatriske avdelinger av pasienter hvor luftambulansetransport er aktuell transportmåte (Nord-Norge).	KK				
3.1.8	Transport av smittepasienter Tilbyder skal senest innen 01.05.19, i samarbeid med Oppdragsgiver, utvikle prosedyrer for transport av pasienter med spesiell smitte.	KK				
3.2	Beredskapsavbrudd					
3.2.1	Daglig ettersyn Daglige ettersynsoppgaver skal ferdigstilles og avsluttes innenfor angitte krav til aktiveringstid. Alt ettersyn som ikke kan avsluttes innenfor kravet til aktiveringstid skal registreres med faktisk tid som ble benyttet til ettersyn.	KK				
3.2.2	Inspeksjoner/ettersyn som følge av EASA Airworthiness Directives/ Safety bulletins etc. Ved inspeksjoner og ettersyn som må utføres en gang eller på gitte intervaller som følge av EASA AD/Safety bulletins etc. skal Tilbyder ha tilgjengelig kvalifisert teknisk personell til å utføre dette uten unødig beredskapsavbrudd eller konsekvenser for øvrig teknisk arbeid.	KK				
3.2.3	Planlagt vedlikehold Tilbyder skal fremlegge en detaljert oversikt over planlagt vedlikehold for de tilbudte ambulanseflyene i avtaleperioden ute på base og ved hovedvedlikehold.	O	X			
3.2.4	Planlagt hovedvedlikehold – bruk av reservefly Ved planlagt hovedvedlikehold/ettersyn skal Tilbyder sette inn et reservefly uten beredskapsavbrudd. Bytte av fly skal foretas på aktuell base.	KK				
3.2.5	Planlagte ettersyns- og vedlikeholdsoppgaver I Ved planlagte ettersyns- og vedlikeholdsoppgaver på basen som tar mer enn 6 timer, skal Tilbyder sette inn et reservefly uten beredskapsavbrudd. Bytte av ambulansefly skal foretas på aktuell base. Ved bytte mellom flere baser, må dette avtales med basenes medisinske ledelse og utføres med samtykke fra Oppdragsgiver.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
3.2.6	Planlagte ettersyns- og vedlikeholdsoppgaver II Planlagt ettersyn og vedlikeholdsoppgaver på den enkelte base med døgnberedskap skal ikke medføre utmelding på mer enn 12 timer/pr måned/pr. ambulansefly i beredskap. For baser med dagberedskap skal utmelding ikke utgjøre mer enn 6 timer/pr måned/pr. ambulansefly i beredskap.	KK				
3.2.7	Planlagte ettersyns- og vedlikeholdsoppgaver III Ved planlagt ettersyns- og vedlikeholdsoppgaver på baser med to ambulansefly i beredskap, skal dette planlegges slik at ett (1) ambulansefly alltid er i beredskap.	KK				
3.2.8	Uforutsette tekniske problemer Ved uforutsette tekniske problemer med ambulansefly, skal Tilbyder ha et opplegg hvor reservefly settes inn i tjenesten ved basen snarest, og senest i løpet av 12 timer. Bytte av ambulansefly skal foretas på aktuell base.	KK				
3.2.9	Personellmessige årsaker - planlagt Planlagte og forutsigbare personellmessige årsaker (ferie, arbeidstid tilknyttet reise til vakt, permisjon, kurs, langtidssykemeldinger, årlig arbeidstid, osv.) skal ikke medføre beredskapsavbrudd.	KK				
3.2.10	Personellmessige årsaker – uforutsett Uforutsette personellmessige årsaker (sykdom, skade, arbeidstid tilknyttet reise til vakt, andre uforutsette forhold) på den enkelte base med døgnberedskap skal ikke medføre utmelding på mer enn 12 timer/pr måned/pr. ambulansefly i beredskap. For baser med dagberedskap skal utmelding ikke utgjøre mer enn 6 timer/pr måned/pr. ambulansefly i beredskap.	KK				
3.2.11	Vaktordning piloter I Tilbyder skal ha en vaktordning for piloter (med nødvendig utsjekk for aktuell baser og flytype) i situasjoner hvor uforutsette personellmessige årsaker oppstår (sykdom, skade, andre uforutsette forhold). Vaktordningen skal sikre at det settes inn ekstramannskap og dekker både kategori 1 og kategori 2 fly.	KK				
3.2.12	Vaktordning piloter II Tilbyder bes om å beskrive sin tilbudte vaktordning. Tilbudet vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Vaktordningens (turnusordningens) robusthet mot utmeldinger som følge av arbeids- og hviletidsbestemmelser • Antall og plassering av standby-piloter i forhold til ambulanseflybasene • Beskrivelse av hvordan det ved uforutsette personellmessige årsaker sikres at det settes inn ekstramannskap snarest og som dekker både kategori 1 og kategori 2 fly • Utkallingstid (responstid) på standby-piloter og når de kan befinne seg på base 	EV 1	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
3.2.13	Vaktordning teknisk personell I Tilbyder skal ha en vaktordning for teknisk personell med nødvendige rettigheter for å kunne håndtere planlagt og utforutsett vedlikehold. Vaktordningen skal dekke både kategori 1 og kategori 2 fly.	O	X			
3.2.14	Vaktordning teknisk personell II Tilbyder bes om å beskrive sin tilbudte vaktordning. Tilbudet vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Vaktordningens (turnusordningens) robusthet mot utmeldinger som følge planlagt og uforutsett vedlikehold • Tilgang på teknisk vakt • Tilgang til teknikker på ulike luftfartøy • Utkallingstid (responstid) på teknisk personell og når de kan befinne seg på base • Hangar visit plan 	EV 1	X			
3.3	Varsling av beredskapsavbrudd					
3.3.1	Varsling beredskapsavbrudd Vakthavende flysykepleier på aktuell base og FKS skal varsles om alle beredskapsavbrudd.	KK				
3.3.2	Varsling beredskapsavbrudd over 6 timer Ved alle beredskapsavbrudd (unntatt utmelding pga. arbeids- og hviletidsbestemmelser) med forventet varighet over 6 timer skal i tillegg medisinsk ledelse ved aktuell base varsles.	KK				
3.3.3	Varsling ved vesentlige hendelser, uhell, ulykker eller havari Dersom Tilbyder har en alvorlig hendelse, uhell, ulykke eller havari skal medisinsk ledelse ved aktuell base og FKS varsles omgående om forholdet.	KK				
3.3.4	Rapportering Alle beredskapsavbrudd (uansett årsak) skal registreres og rapporteres.	KK				
3.3.5	Rapportering av beredskapsavbrudd All rapportering av beredskapsavbrudd til Oppdragsgiver skal være elektronisk og etter nærmere retningslinjer gitt av Oppdragsgiver. Rapportering skal minimum inneholde: <ul style="list-style-type: none"> • Årsak til utmelding • Hvilke tiltak som er iverksatt • Forventet nedetid • Når beredskapen er gjenopptatt • Verifisering om at informasjon er sendt og mottatt 	KK				
3.3.6	Informasjon om forhold som kan innvirke på tilgjengelighet Oppdragsgiver skal på et så tidlig tidspunkt som mulig få informasjon om forhold som kan innvirke vesentlig på Tilbyders driftsforhold og/eller tilgjengelighet.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
3.3.7	Bruk av ambulansfly på base Tilbyder skal innhente godkjenning for all bruk av ambulansfly på vakt utenom ordinære oppdrag. Søknad om annen bruk skal fremmes med påtegning fra basen (via medisinsk ledelse) og Tilbyder til Oppdragsgiver. Søknaden skal fremmes på fastlagt skjema, minimum 7 dager før gjennomføring.	KK				
3.4	Reservefly					
3.4.1	Krav til reservefly Reservefly skal være av kategori 1, og ha tilsvarende utstyr og kapasitet som kategori 1-fly i tjeneste. Flyene skal også fungere som reservefly for kategori 2-fly.	O	X			
3.4.2	Opplegg for reservefly Tilbyder skal tilby to ulike løsninger for reservefly. Begge løsninger skal dekke de minimumskrav som er stilt til beredskap ved operasjon av tjenesten i kravspesifikasjonens kapittel 3.2 Beredskapsavbrudd. Løsning 2 (krav 3.4.4) skal være en forsterket løsning av beredskapen ved operasjon av tjenesten, og skal ha et høyere antall fly enn løsning 1 (krav 3.4.3).	O				
3.4.3	Opplegg for reservefly – løsning 1 Tilbyder bes her om å beskrive løsning 1 for reservefly. Tilbudt løsning vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Aktiveringstid for reservefly • Antall reservefly • Meroppfyllelse av minimumskrav til beredskap stilt i kravspesifikasjonens kapittel 3.2 Beredskapsavbrudd • Analyse som identifiserer risiko og sårbarhet ved tilbudt reserveflyløsning • Instruks for aktivering av reservefly basert på overnevnte evalueringspunkter • Trening og utsjekk, inkludert medisinsk besetning 	EV1	X			
3.4.4	Opplegg for reservefly – løsning 2 (forsterket løsning) Tilbyder bes her om å beskrive løsning 2 for reservefly. Tilbudt løsning vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Aktiveringstid for reservefly • Antall reservefly • Meroppfyllelse av minimumskrav til beredskap stilt i kravspesifikasjonens kapittel 3.2 Beredskapsavbrudd • Analyse som identifiserer risiko og sårbarhet ved tilbudt reserveflyløsning • Instruks for aktivering av reservefly basert på overnevnte evalueringspunkter • Trening og utsjekk, inkludert medisinsk besetning 	EV1	X			
3.4.5	Innleie av flymateriell I Tilbyder skal fremskaffe erstatningsfly innen 30 dager ved langvarige beredskapsavbrudd forårsaket av havari eller lignende, når Tilbyder ikke har tilgjengelig reservefly.	KK				
3.4.6	Innleie av flymateriell II All bruk av erstatningsfly skal forhåndsvarsles og godkjennes av Oppdragsgiver før iverksettelse.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
3.4.7	Krav til innleie av flymateriell Tilbyder bes om å beskrive sitt beredskapsopplegg som sikrer tilgang på erstatningsfly, vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Hvordan luftfartøyet blir vurdert og akseptert av luftfartsmyndigheter og Tilbyder • Risikoanalyse for å identifisere forhold som kan ha betydning for sikkerhet, teknisk og operasjonell risiko • Varsling og involvering av medisinsk ledelse • Kommunikasjon og dialog om endringer med FKS • Opplæring operativt, teknisk og medisinsk besetning • Informasjon og kommunikasjon med Oppdragsgiver 	EV1	X			
3.5	Bakketjenester					
3.5.1	De-ice beredskap Tilbyder skal etablere nødvendig avtale for de-ice på de flyplasser i Norge hvor dette er et behov. Avtale om beredskap for de-ice inngås av Tilbyder, men hvor Oppdragsgiver dekker faktiske kostnader. Slike avtaler krever samtykke av Oppdragsgiver.	KK				
3.5.2	Forsyningssystem for drivstoff Tilbyder skal ha systemer og rutiner som sørger for sikre og effektive leveranser av drivstoff. Dette skal inkludere: <ul style="list-style-type: none"> • Etablering av eventuelt nødvendig drivstoffanlegg ved baser • Rutiner for drivstoff-fylling • Organisering av fylling av drivstoff på billigst mulig måte for Oppdragsgiver, ref. Avtale- Kjøp av ambulanseflytjenester kapittel 7.2.2 Drivstoffpris. 	KK				
3.5.3	Strømtilgang Tilbyder skal ha system for å sikre at ambulansefly har tilgang til ekstern strømtilkobling ved bakkestopp for oppvarming og til medisinskteknisk utstyr.	KK				

Tilbyders navn:

Fyll inn tilbydernavn i arkfane 1. Krav til luftfartøy

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.1	Krav til kvalitetsstyringssystem					
4.1.1	Kvalitetssystem Tilbyder skal ha et kvalitetssystem i henhold til EN-ISO 9001:2008 Systemer for kvalitetsstyring, eller tilsvarende.	O	X			
4.1.2	Krav til system for kvalitetsstyring I Tilbyder skal ha et sertifisert kvalitetssystem etter kravene i EN-ISO 9001:2015 Systemer for kvalitetsstyring, eller tilsvarende senest 31.01.19. Kravet om sertifisering gjelder i hele kontraktperioden.	KK				
4.1.3	Krav til system for kvalitetsstyring II Tilbyders system for kvalitetsstyring bør være hensiktsmessig, tilstrekkelig og virke effektivt. Tilbyder bes om å redegjøre for oppbygningen av sitt system for kvalitetsstyring ved tilbudsinnlevering. Beskrivelsen vil bli evaluert på kravene i EN-ISO 9001:2008 Systemer for kvalitetsstyring eller tilsvarende oppgitte standard.	EV 1	X			
4.1.4	Avviks- og hendelsesrapportering I Tilbyder skal ha ett (1) rapporteringssystem som omfatter alle tekniske (CAMO og Part 145), operative og administrative hendelser av uforutsett og/eller uønsket art. Bakenforliggende årsaker skal identifiseres og det skal iverksettes korrigerende tiltak for å hindre at tilsvarende avvik oppstår på nytt.	KK				
4.1.5	Avviks- og hendelsesrapportering II Flysjepleier skal ha tilgang til å rapportere direkte inn i, og innsyn i, Tilbyders avviks- og hendelsesrapporteringssystem. Hensiktsmessig organisering av innsyn avtales mellom partene.	KK				
4.1.6	Oppdragsgivers rett til innsyn i hendelser Tilbyder skal informere om og gi Oppdragsgiver mulighet til å delta som observatør i forbindelse med eventuelle undersøkelseskommisjoner (interne).	KK				
4.1.7	FDM-analyse Tilbyder skal ha kompetanse og kapasitet for tolkning og formidling av operative data. Trendmonitorering skal utføres kvartalsvis, og inngå i selskapets operative kontroll. Oppdragsgiver skal ha tilgang til data og analyser på forespørsel.	KK				
4.1.8	Kvalitetsrevisjon I Tilbyder skal tilfredsstillende siste gjeldende versjon av EN-ISO 19011 Retningslinjer for revisjon av kvalitetssystemer eller tilsvarende, samt Forskrift om systematisk helse-, miljø-, og sikkerhetsarbeid i virksomheter.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.1.9	Kvalitetsrevisjon II Avtalen med underbilag skal inngå i Tilbyders årlige revisjonsprogram. Avvik fra avtalens krav skal registreres og rapporteres.	KK				
4.1.10	Gjennomføring av revisjon Tilbyder skal på anmodning tilrettelegge for utførelse av de kvalitets- og systemrevisjoner av luftambulanssevirkomheten som Oppdragsgiver ønsker gjennomført. Alle nødvendige dokumenter skal stilles til rådighet ved revisjoner, inspeksjoner og tilsvarende. Dette gjelder både sentralt ved Tilbyders hovedkontor og lokalt på den enkelte base ved forespørsel. Revisjoner gjennomføres normalt varslet.	KK				
4.1.11	Korrigerende tiltak Tilbyder skal innen frister som fastsettes av Oppdragsgiver, gjennomføre korrigerende tiltak på eventuelle avvik og forbedringsområder som Oppdragsgiver påpeker etter gjennomført revisjon.	KK				
4.2	Krav til miljøstyringssystem					
4.2.1	Krav til system for miljøstyring I Tilbyder skal ha et sertifisert miljøstyringssystem i henhold til EN-ISO 14001:2015 Miljøstyringssystemer, eller tilsvarende senest 31.01.19. Kravet om sertifisering gjelder i hele kontraktsperioden.	KK	X			
4.2.2	Krav til system for miljøstyring II Tilbyders bør ha et miljøstyringsprogram som er velegnet, tilstrekkelig og virkningsfullt. Tilbyder bes om å redegjøre for oppbygningen av sitt system ved tilbudsinnlevering. Beskrivelsen vil bli evaluert på kravene i EN-ISO 14001:2004 Miljøstyringssystemer eller tilsvarende oppgitte standard.	EV 1	X			
4.3	Risikostyring					
4.3.1	Dokumentasjon flysikkerhetsarbeid Tilbyder skal beskrive og redegjøre for vesentlige utførte flysikkerhetstiltak i perioden 01.01.07 – 31.12.16. Tilbydere med kortere erfaring skal redegjøre for perioden selskapet har eksistert.	O	X			
4.3.2	Risikostyringssystem Tilbyder skal ha og beskrive sitt system for risikostyring- og risikoanalyser basert på krav i luftfartslovgivningen og relevante standarder.	O	X			
4.3.3	Risikoanalyse ved oppstart av kontrakt Tilbyder skal gjennomføre risikoanalyse før oppstart ved alle baser innen 01.05.19. Analysen skal identifisere tjenestens operasjonelle risiko ved hver enkelt base og det skal iverksettes tilstrekkelige tiltak før oppstart. Analysene skal også vurdere forholdet til samarbeid med medisinske miljø ved aktuelt helseforetak, samt bakkeskader. Ansvar og tidsfrister for oppfølging skal fremkomme og følges opp av Tilbyder.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.3.4	Kontinuerlig risikovurderinger Tilbyder skal gjennomføre kontinuerlige risikovurderinger i avtaleperioden. Oppdragsgiver skal ha innsyn i slike vurderinger.	KK				
4.4	Krav til håndboksystem					
4.4.1	Oppdragsspesifikke retningslinjer, instruksjoner, mm Spesifikke retningslinjer/instruksjoner relatert til praktisk gjennomføring av luftambulanseoppdrag skal beskrives i håndbøker. Håndbøkene skal til enhver tid være oppdatert i egnet format og gjøres tilgjengelig for Oppdragsgiver.	KK				
4.4.2	Basehåndbok - generelt Tilbyder skal senest innen 01.05.19 utarbeide basehåndbøker med all nødvendig informasjon for alle baser. Innholdet skal minimum beskrive: <ul style="list-style-type: none"> • Ansvar og oppgaver • Administrativ drift og rutiner • Beskrivelse av basen • Kildesortering • Lokale samarbeidsforhold • Daglig drift • Helse, miljø og sikkerhet • Nødtablering av base • Daglig renhold • Anskaffelse av nødvendig forbruksmateriell. • Gjennomføring av regelmessige basemøter (månedlig). Basehåndboken skal være tilgjengelig for medisinsk personell lokalt og oppdateres fortløpende.	KK				
4.5	Uforutsette hendelser					
4.5.1	Beredskapsopplegg Tilbyder skal ha et beredskapsopplegg for uforutsette hendelser som kan påvirke gjennomføring av denne kontrakten. Tilbyder skal senest innen 01.06.19 utarbeide en Beredskapshåndbok, basert på gjennomførte risikoanalyser av leveransen, og som angir hvilke tiltak Tilbyder iverksetter ved beredskapsavbrudd. Oppdragsgiver har rett til å kreve forbedringer i Tilbyders beredskapsopplegg, dersom dette vurderes nødvendig.	KK				
4.5.2	Lokale beredskapsplaner Tilbyder skal ha tilgjengelig, og være kjent med samarbeidende helseforetaks beredskaps- og katastrofeplaner.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.5.3	Deltagelse i lokal beredskap Tilbyder skal være en integrert del av helseforetakenes beredskaps- og katastrofeplaner, og delta i utarbeidelse, øvelser ved bruk av basens ambulansely og gjennomføring av planverket. Basens medisinske ledelse er kontaktpunkt.	KK				
4.5.4	Ekstraordinær beredskap I Tilbyder skal ha et varslingsystem for å kunne stille med operativt og teknisk personell ved ekstraordinære hendelser nasjonalt. Operativ besetning varsles direkte av FKS ved mobilisering for større hendelser og katastrofer hvor dette inkluderer bruk av ambulansely. Utgifter som påløpes ved innkalling og lønn til personell dekkes av Oppdragsgiver etter avtalte takster. Oppdragsgiver vil i samarbeid med Tilbyder utarbeide en instruks for slik aktivering.	KK				
4.5.5	Ekstraordinær beredskap II Tilbyder bes om å beskrive sitt opplegg for varslingsystem. Tilbudet vil bli evaluert på: • Varslingsrutiner internt hos Tilbyder • Responstid • Beskrivelse av kontaktpunkt med nødvendig fullmakt til å iverksette anmodning om bistand.	EV1	X			
4.5.6	Emergency response plan Tilbyder skal ha planverk innen 01.05.19 med tiltak for å være forberedt dersom Tilbyder rammes av en nødsituasjon. Planverket skal gjenspeile størrelsen og kompleksiteten av aktivitetene som utføres. Planverket skal iverksettes når det inntreffer alvorlige hendelser og sikre videreføring av virksomheten, så snart som praktisk mulig. Det skal også beskrives samordning med andre instansers beredskapsplaner.	KK				
4.5.7	Beredskap og kriseøvelser Tilbyder skal gjennomføre årlige beredskaps- og kriseøvelser som inkluderer Oppdragsgiver og medisinsk personell. Øvelsen skal innbefatte hele organisasjonen og evalueres i etterkant. Den skal inkludere oppdatering av kontaktinfo på flysykepleiere og medisinsk ledelse på baser, samt at dette skal formidles videre for å sikre oppdaterte lokale beredskaps- og varslingsplaner hos samarbeidende aktører.	KK				
4.5.8	Oppfølging etter alvorlige ulykker og hendelser Tilbyder skal ha et eget system for oppfølging av egne ansatte og pårørende etter alvorlige ulykker og hendelser. Dette kommer i tillegg til Tilbyders Emergency response plan. Det skal gjennomføres årlig øvelse.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.5.9	Oppfølging etter alvorlige ulykker og hendelser Tilbyder bør beskrive sitt system for oppfølging av besetning og pårørende etter alvorlige ulykker og hendelser. Tilbudet vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Oppfølging av egne ansatte på kort og lang sikt • Oppfølging av pårørende/etterlatte på kort og lang sikt • Etablering av skriftlige avtaler/instrukser for slik samarbeid med helseforetak og medisinsk ledelse • Ansvarsforhold for flysykepleier, annet medisinsk personell, hospitanter og markører • Kommunikasjon med Oppdragsgiver og helseforetak • Mediehåndtering • Kollegastøtteordning • Opplæring og kompetanse hos ledende personell i egen organisasjon 	EV1	X			
4.6	Krav til virksomhetsstatistikk og rapporter					
4.6.1	Generelt Oppdragsgiver kan til enhver tid kreve endringer eller andre rapporter om de finner dette hensiktsmessig og i det format som er formålstjenlig.	KK				
4.6.2	Virksomhetsregistreringsdatabase I Virksomhetsregistrering skal ha et enkelt brukergrensesnitt for å registrere og hente rapporter for å finne både registreringer og ulike sammenhenger/trender. Databasen skal gjøres tilgjengelig for Oppdragsgiver via en web-basert løsning og opplæring skal tilbys.	KK				
4.6.3	Virksomhetsregistreringsdatabase II Databasen bør være fleksibel og kunne benyttes av ulike institusjoner for forskning og utvikling (etter godkjenning fra Oppdragsgiver) dersom det er ønskelig. Eksportformat må være generisk (filformat .txt, .xls, .sav, .dbf eller tilsvarende). Tilbudet vil bli evaluert på om det tilbys eller ikke.	EV2	X			
4.7	Logg					

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.7.1	<p>Innhold</p> <p>Tilbyder skal føre daglig logg over flyaktivitet som skal inneholde følgende registreringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luftfartøyets registreringsmerke • AMK oppdragsnummer (oppgitt av flysykepleier) • Alarmtidspunkt • Block off • Avgangstid/landingstid • Block on • Flystrekning (fra-til) • ICAO kode på benyttede flyplasser • Total flytid • Oppdragets art (EMS, SAR, øvelse, trening, utsjekk, ferry, teknisk, annet) med en kort beskrivelse av oppdraget • Navn på besetning • Antall pasienter om bord på hver flystrekning • Antall personer om bord på hver flystrekning • Avvik fra rekvirert oppdrag (vær, teknisk, avvist eller avbrutt med årsak) <p>Ved flyaktivitet utover Norge, skal i tillegg navn på rekvirert registreres. Oppdrag som rekvireres av Hovedredningsentralene skal påføres HRS-nummer.</p>	KK				
4.7.2	<p>Format</p> <p>Loggen skal være i et søkbart, elektronisk format som gjør den egnet for statistikk ifm. driftsrapporter. Oppdragsgiver kan til enhver tid kreve endringer i forhold til hvilke parametere som skal registreres.</p>	KK				
4.8	Rapportering og statistikk					
4.8.1	<p>Flytid</p> <p>Tilbyder skal hver måned og årlig rapportere total statistikk over antall oppdrag som er gjennomført og flytid.</p>	KK				
4.8.2	<p>Tilgjengelighet</p> <p>Tilbyder skal hver måned og årlig totalt rapportere tilgjengelighetstall. Videre rapporteres samlet tid ute av beredskap, beregnet i tid og tilgjengelighet i %, og årsak til beredskapsavbrudd. Tilbyder skal rapportere på følgende årsaker til beredskapsavbrudd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uforutsette tekniske driftsavbrudd • Planlagt teknisk driftsavbrudd • Utflydd på tjenestetid • Unfit • Sykdom, personellmangel hos Tilbyder • Sykdom, personellmangel hos medisinsk personell • Annet 	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.8.3	<p>Avvik Tilbyder skal oversende kvartalsvise og årlige rapporter over registrerte hendelser og avvik (tekniske/administrative/ operative). Rapportene skal inneholde Tilbyders vurdering av de registrerte avvik. Forholdet gjelder avvik knyttet til denne kontrakten.</p> <p>Oppdragsgiver har rett til å komme med en presisering av hvilke avvik som skal registreres og rapporteres, og når rapportering skal skje.</p>	KK				
4.8.4	<p>Flysikkerhetsrelaterte rapporter Tilbyder skal oversende kopi av alle flysikkerhetsrelaterte rapporter som Tilbyder produserer til luftfartsmyndighet og havarikommisjon. Forholdet gjelder avvik knyttet til denne kontrakten eller forhold som kan ha konsekvenser for Tilbyders leveranse.</p>	KK				
4.8.5	<p>Sikkerhetsrapporter Tilbyder skal oversende sikkerhetsrapporter publisert av safety manager eller andre med tilsvarende funksjoner.</p>	KK				
4.8.6	<p>Tilsynsrapporter Etter tilsyn gjort av luftfartsmyndigheter, skal Tilbyder innen 14 dager etter mottak av tilsynsrapporten oversende kopi av rapporter til Oppdragsgiver. Forholdet gjelder avvik knyttet til denne kontrakten eller forhold som kan ha konsekvenser for Tilbyders leveranse. Oppdragsgiver kan be om innsyn i den videre prosessen og korrespondansen med luftfartsmyndighetene.</p>	KK				
4.9	Krav til informasjons- og kommunikasjonssystemer					
4.9.1	<p>Generelt Tilbyder skal ha systemer som sikrer nødvendig og korrekt informasjon med Oppdragsgiver og samarbeidene helseforetak. Systemet skal medvirke til at misforståelser ikke oppstår og at beslutninger fattes på korrekt grunnlag. Informasjon og kommunikasjon kan foregå skriftlig og muntlig.</p>	KK				
4.9.2	<p>Kommunikasjon mot samarbeidende helseforetak Tilbyder skal ha en prosedyre hvor det fremkommer hvordan Tilbyder kommuniserer med basens medisinske ledelse og det enkelte samarbeidende helseforetak. Prosedyren skal være etablert senest innen 31.01.19.</p>	KK				
4.9.3	<p>Informasjon om endringer Tilbyder skal ha en prosedyre for hvordan egne ansatte, Oppdragsgiver og medisinsk ledelse på baser informeres om endringer i selskapets driftsforhold, herunder endringer i selskapets ledelse. Prosedyren skal være etablert senest innen 31.01.19.</p>	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.9.4	Informasjon om ledende personell Tilbyder skal levere CV for personell i ledende stillinger som skal medvirke i tjenesten og hvor kvalifikasjoner fremkommer. Dette inkluderer også nytt ledende personell som tilbys i løpet av Avtalens varighet.	O	X			
4.9.5	Informasjon om oppdrag Oppdragsgiver kan kreve informasjon om gjennomføringen av enkeltoppdrag med unntak om medisinsk opplysninger. Tilbyder skal senest innen 1 uke rapportere tilbake.	KK				
4.9.6	Krav til kontraktgjennomgåelse Tilbyder skal sørge for at eget personell i tjenesten har tilgang til og gjøres kjent med avtalen mellom Tilbyder og Oppdragsgiver. Tilbyder skal til enhver tid kunne dokumentere at kravet oppfylles.	KK				
4.9.7	Oversikt over luftfartshendelser Tilbyder skal utarbeide en oversikt over hendelser som har medført personskade og/eller vesentlig skade på luftfartøy. Oversikten skal omfatte perioden 01.01.07-31.12.16. Tilbydere med kortere erfaring skal redegjøre for perioden selskapet har eksistert. Oversikten skal minimum inneholde: <ul style="list-style-type: none"> • Antall hendelser • Type hendelser • Skadeomfang • Årsaksforhold • Iverksatte tiltak • Tilbyders flytid i perioden (fordelt pr. år) • EMS • SAR • annen kommersiell luftfart 	O	X			
4.9.8	Krav til operasjonsledelse hos Tilbyder Tilbyders systemer for overvåking av luftambulansesikkerheten skal være beskrevet i håndboksystem.	KK				
4.9.9	Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid Tilbyder har samordningsansvaret for HMS-arbeidet på den enkelte base om ikke annet er avtalt med lokalt helseforetak. Dette skal beskrives i de lokale samarbeidsavtalene.	KK				
4.9.10	Baseleder Tilbyder skal ha en ansvarlig person på hver base for administrative funksjoner. Funksjonen skal beskrives med ansvar og oppgaver. Denne stillingen kan kombineres med andre funksjoner på basen, men skal minimum utgjøre 0,25 årsverk. Tilbyder skal være hovedarbeidsgiver for baseleder.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.9.11	Renhold av luftfartøy Tilbyder skal senest innen 01.06.19 utarbeide instruksjoner for de ulike flymodellene for daglig renhold av kabin og ambulanseinnredning. Dette skal være i samsvar med renholdsopplegg avtalt med basens medisinske ledelse. Instruksen skal være akseptert av selskapets CAMO organisasjon.	KK				
4.9.12	Samarbeidsavtale Tilbyder skal senest innen 01.05.19 inngå en samarbeidsavtale med Oppdragsgiver og aktuelle helseforetak. Avtalen skal avklare ansvars- og oppgavefordelingen generelt ved basen. I tillegg skal den regulere samhandlingen i forbindelse med utførelse av oppdrag. Tilbyder skal delta i årlige samarbeidsmøter mellom partene. Oppdragsgiver vil presentere avtaletekst primo 2019. Ref. Bilag A4 - Tentativ innholdsfortegnelse Samarbeidsavtale.	KK				
4.10	Krav ved innleie					
4.10.1	Generelt Tilbyder som unntaksvis leier inn personell eller materiell for å utføre luftambulanseoppdrag skal se til, og dokumentere, at dette personell og materiell tilfredsstiller Oppdragsgivers og Tilbyders egne kvalitetskrav.	KK				
4.10.2	Innleie av teknisk personell Tilbyder skal ikke basere ordinær vedlikehold av luftfartøy på korttids-innleie av teknisk personell.	KK				
4.10.3	Innleie av flyoperative besetningsmedlemmer Piloter skal være fast ansatt hos Tilbyder. Det er kun ved uforutsette hendelser at innleie av besetningsmedlemmer kan være aktuelt og etter forhåndsaksept fra Oppdragsgiver. Innleide piloter skal snarest mulig erstattes av en permanent løsning (fast ansettelse).	KK				
4.10.4	Innleie av luftfartøy Tilbyder skal benytte eget luftfartøy ved utførelse av ambulanseoppdrag. Med eget luftfartøy menes her fly som Tilbyder eier eller langtidsleier for avtaleperioden. Det er kun i forbindelse med uforutsette tekniske/operative hendelser med Tilbyders eget luftfartøy at operasjoner med korttidsleie (dry-lease) av luftfartøy aksepteres.	KK				
4.10.5	Korttidsleie - Leieavtale Oppdragsgiver skal varsles i forkant og ha innsyn i innleieavtaler mellom luftfartøyets eier og Tilbyder. All innleie skal godkjennes av Oppdragsgiver i forkant.	KK				
4.10.6	Langtidsleie - Leieavtale Oppdragsgiver skal varsles i forkant og ha innsyn i innleieavtaler mellom luftfartøyets eier og Tilbyder. All innleie skal godkjennes av Oppdragsgiver i forkant.	KK				
4.10.7	Operativt kontaktpunkt I Tilbyder skal organisere sin drift slik at Flykoordineringsentralen har et kontaktpunkt 24 timer/365 dager i året som har den nødvendige oversikten over flystatus og personell.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
4.10.8	Operativt kontaktpunkt II Tilbyder bør beskrive sitt system for organisering av kontaktpunkt. Tilbudet vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Responstid • Fullmakter • Beskrivelser av ansvar og oppgaver • Intern varslingsstruktur • Rutiner for kommunikasjon og oppfølging av Flykoordineringssentralen ved beredskapsavbrudd 	EV1	X			

Tilbyders navn:

Fyll inn tilbydernavn i arkfane 1. Krav til luftfartøy

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.1	Krav til personellsystem og personell					
5.1.1	Personellsystem – besetningsmedlemmer I Oppdragsgiver er kjent med at det kommer et nytt regelverk fra EASA for arbeids- og hviletidsbestemmelser for ambulanseflyging (Emergency Medical Services Flight Time Limitations, EMS FTL). Foreløpig foreligger det ingen offisielle høringsutkast av EMS FTL, og det er usikkert når dette regelverket vil tre i kraft. Tilbyder skal derfor planlegge system for bemanning i henhold til dagens regelverk. Ambulanseflyging er foreløpig ikke omfattet av Kapittel FTL til vedlegg III (Part-ORO) i EASA OPS som trådte i kraft for Commercial Air Transport (CAT) den 18. februar 2016. For ambulanseflyging i Norge gjelder fortsatt EU-OPS subpart Q sammen med nasjonale tilleggbestemmelser samt forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer (BSL D 2-4). Leverandør må derfor påregne at det kan komme endringer i vaktbyttetidspunkt og beredskapsstruktur dersom det nye regelverket avviker mye fra dagens arbeids- og hviletidsbestemmelser.	I				
5.1.2	Personellsystem – besetningsmedlemmer II Tilbyder skal senest innen 01.12.18 utarbeide fullstendige fly- og tjenestetidsbestemmelser som skal godkjennes av/være akseptabelt for CAA-Norway.	KK				
5.1.3	Personellbehov Tilbyder skal planlegge behov for personell ut fra gjeldende regelverk, og ta høyde for bakvakt, nyansettelser, avganger, utdanning, kurs, permisjoner, ferie, sykdom og øvrige personellmessige forhold som har innvirkning på driften. Tilbyder skal beskrive sin tilbudte løsning.	O	X			
5.1.4	Fatigue Risk Management System (FRMS) Tilbyder skal ha et FRMS senest 01.05.19 tilpasset beredskapstjeneste, som ivaretar besetningens behov for hvile samtidig som beredskap opprettholdes i forsvarlig grad.	KK				
5.1.5	Safety Management System (SMS) Tilbyder skal beskrive hvordan SMS er organisert og implementert i selskapet (system og omfang).	O	X			
5.1.6	Bemanning hovedkontor og base Tilbyder skal spesifisere dedikert bemanning for hovedkontor og base med hensyn på stillingsprosent, kompetanse, med mer. Tilbyder skal beskrive sin tilbudte løsning.	O	X			
5.1.7	Krav til personell Tilbyder skal angi faglige krav til respektive stillingskategorier.	O	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.1.8	Krav til seleksjon og vedlikehold av kompetanse Tilbyder bes om å beskrive hvordan stillingsinnehavere utvelges, ansettes (seleksjonsprogram) og videreutdannes. Tilbudet vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Innhold og omfang av seleksjonsprogram, inklusive ansettelseskriterier • Metode for seleksjon av faglig og personlig egnethet • Utsjekkprogram som detaljert beskriver hvordan ansatte får den nødvendige opplæring og kompetanse til å utføre tjenesten på en sikker og forsvarlig måte. Dette gjelder prosedyrer, planverk, metoder, rutiner, utstyr m.m. • Innhold og omfang av videreutdanning 	EV1	X			
5.1.9	Krav til seleksjon – psykologisk vurdering Tilbyder skal ved nyansettelser av nye piloter gjennomføre psykologisk vurdering (vurdering av psykolog) som skal utgjøre del av seleksjonsgrunnlaget.	KK				
5.1.10	Arbeids- og hviletid – operativt personell Tilbyder skal innen 01.05.19 ha en Operation Manual Part A kapittel 7 som er utarbeidet og tilpasset ambulansedyrdrift og det til enhver tid gjeldende regelverk, og som ivaretar forsvarlige sikkerhetsmessige hensyn uten unødige konsekvenser for basens tilgjengelighet.	KK				
5.1.11	Arbeid utenom tjenesten Tilbyder skal til enhver tid ha oversikt over ansattes arbeid utenom tjenesten. Flyoperativ virksomhet som utføres av piloter utenfor kontrakten skal registreres hos Tilbyder. Oppdragsgiver skal på forespørsel få innsyn i oversikten.	KK				
5.1.12	Samarbeid Tilbyders personell skal stå til rådighet for Oppdragsgiver iht. angitt tid (stillingsbrøk) i kontrakt.	KK				
5.1.13	Operativt forum – luftambulansetjenesten Tilbyder skal avstå flygesjef og sjefsflygere for aktuelle flytyper for deltagelse i Operativt forum inntil 2 ganger pr. år (inntil 2 arbeidsdager pr. møte). Tilbyder dekker alle egne kostnader.	KK				
5.1.14	Medisinsk materiellutvalg Tilbyder skal avstå en flyteknisk ingeniør for deltagelse i Luftambulansetjenestens medisinske materiellutvalg inntil 2 ganger pr. år (1 arbeidsdag pr. møte). Tilbyder dekker alle egne kostnader.	KK				
5.1.15	Flyoperativ kommunikasjon I Piloter skal kommunisere flytende, skriftlig og muntlig, på engelsk, minimum tilsvarende ICAO language level 4.	KK				
5.1.16	Flyoperativ kommunikasjon II Tilbyder skal stille med piloter som kan kommunisere flytende på norsk, skriftlig og muntlig, minimum tilsvarende bestått norsk språktest høyere nivå (for eksempel Bergens-testen).	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.2	Krav til personell i ambulansflyet					
5.2.1	Generelt Tilbyder skal spesifisere hvor mange personer i hver besetningskategori som deltar i tilbudt beredskap. For nærmere spesifisering av personellkostnader vises det til Vedlegg B - Prisskjema.	O	X			
5.2.2	Besetning Tilbyder skal bemanne ambulansflyet slik at følgende funksjoner ivaretas: • Fartøysjef • Styrermann	KK				
5.2.3	Krav til fartøysjef kategori 1 Tilbyder skal senest innen 01.05.19 dokumentere følgende kvalifikasjoner for den enkelte fartøysjef: • EASA FCL CPL A og gyldig ME/IR • MCC kurs eller kreditt for MCC • 2500 timer total flytid, herav minst 2000 timer på fixed wing • Minimum 800 timer som fartøysjef eller 600 timers som styrermann i luftambulansetjeneste • Minimum 400 timer på aktuell/tilsvarende flytype som også inkluderer kortbaneoperasjoner • Erfaring fra nattflyging på kortbane, sommer- og vintersesong herunder minimum 100 landinger i mørke på kortbane Alle fartøysjefer skal tilfredsstille kvalifikasjonskravene før de går på beredskap i luftambulansetjenesten.	KK	X			
5.2.4	Krav til fartøysjef kategori 2 Tilbyder skal senest innen 01.05.19 dokumentere følgende kvalifikasjoner for den enkelte fartøysjef: • Minimum EASA FCL CPL A og gyldig ME/IR • MCC kurs eller kreditt for MCC • 2500 timer total flytid, herav minst 2000 timer på fixed wing • Minimum 800 timer som fartøysjef hvorav 400 timer som fartøysjef i luftambulansetjeneste. Alle fartøysjefer skal tilfredsstille kvalifikasjonskravene før de går på beredskap i luftambulansetjenesten.	KK	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.2.5	<p>Krav til styrmenn kategori 1</p> <p>Tilbyder skal senest innen 01.05.19 dokumentere følgende kvalifikasjoner for den enkelte styrmann:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EASA FCL CPL A og gyldig ME/IR • MCC kurs eller kreditt for MCC • 1200 timer total flytid, herav minst 900 timer på fixed wing • Erfaring fra nattflyging på kortbanene, sommer- og vintersesong herunder minimum 50 landinger i mørke på kortbane <p>Alle styrmenn skal tilfredsstille kvalifikasjonskravene før de går på beredskap i luftambulansetjenesten.</p>	KK	X			
5.2.6	<p>Krav til styrmenn kategori 2</p> <p>Tilbyder skal senest innen 01.05.19 dokumentere følgende kvalifikasjoner for den enkelte styrmann:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EASA FCL CPL A og gyldig ME/IR • Gyldig ATPL A-teorieksamen • MCC kurs eller kreditt for MCC • 1200 timer total flytid, herav minst 900 timer på fixed wing <p>Alle styrmenn skal tilfredsstille kvalifikasjonskravene før de går på beredskap i luftambulansetjenesten.</p>	KK	X			
5.2.7	<p>Opplæring av piloter i medisinskteknisk utstyr</p> <p>Før piloter deltar i luftambulanseoppdrag, skal vedkommende ha gjennomgått elementær opplæring i ambulanseflyenes medisinsktekniske utstyr, i samråd med basens medisinske ledelse. Piloter skal ikke selvstendig benytte dette utstyret, men skal i påtrengende tilfeller under bakkeopphold kunne assistere medisinsk personell. Det vises Bilag A3 Opplæring medisinsk utstyr og basale medisinske prosedyrer (flygere). All opplæring skal dokumenteres.</p>	KK				
5.2.8	<p>Medisinsk innredning, opplæring</p> <p>Før oppstart av tjenesten skal Tilbyder gjennomføre et dagskurs for flysykepleiere og flyleger i bruken av ambulanseflyenes medisinske innredning, i samråd med basens medisinske ledelse.</p>	KK				
5.2.9	<p>Medisinsk opplæring og trening II</p> <p>Piloter skal delta på arrangert medisinsk trening/simulering under vaktperioden, når dette er planlagt og koordinert med øvrig aktivitet. Slik trening skal ta hensyn til beredskap på basen og ikke medføre utmelding.</p>	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.2.10	<p>Krav til adgangskort og sikkerhetsklarering</p> <p>Piloter skal ha gyldig Multisite-/crew kort med tilhørende godkjent vandel, jfr. politiattest jf. BSL A 2-1 § 25, for utstedelse av ID-kort til lufthavnenes flyside bekreftet av Luftfartstilsynet. For personer som ikke er bosatt i Norge må tilsvarende offentlig dokumentasjon fremskaffes jf. BSL A 2-1 § 26.</p> <p>Tilbyder skal ha et system for at flysykepleiere og flyleger i vakt kan søke om Multisite-/crew kort. Utgifter for utstedelse av Multisite-/crew for flysykepleiere og flyleger viderefaktureres lokalt helseforetak.</p>	KK				
5.2.11	<p>Krav til årlig flytid – ledende personell I</p> <p>Tilbyder bes om å beskrive hvordan piloter i administrative stillinger opprettholder nødvendige og tilstrekkelige kvalifikasjoner for beredskapstjeneste. Tilbudet vil bli evaluert på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilbyders egne minimumskrav til ledende personell • Supervision av ledende personell • Rutine/prosedyre for sammensetning av besetning • Antall ledende personell i beredskapstjeneste 	EV1	X			
5.2.12	<p>Krav til trening</p> <p>Tilbyder skal sørge for at følgende minstekrav til teoretisk trening, i tillegg til myndighetspålagte krav og regler, gjennomføres før piloter får gå på beredskap i luftambulansetjenesten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operasjoner på kortbane og 1199 meters bane • Bratte innflygninger • Spesielle vindbegrensninger • Spesielle topografiske forhold og turbulens i operasjonsområdet • Sirklingsprosedyrer og avbrutt innflygning under sirkling (escape manœvres) ved de ulike kortbaneflyplasser og 1199 meters flyplasser • Balked landing • PLASI og touch down zone • ALAR kurs etter pensum utviklet av Flight Safety Foundation • AFM, AFM supplementer, MEL og begrensninger i forhold til kortbaneoperasjoner, terreng og vær • Luftambulansetjenestens organisering, ansvar og oppgaver, inkl. rollefordelingen mellom AMK, FKS og medisinsk koordinering. 	KK				
5.2.13	<p>Bruk av landingsplasser</p> <p>Tilbyder bes om å beskrive hvordan man sikrer at piloter opprettholder nødvendig trening for å kunne benytte norske flyplasser. Tilbudet vil bli evaluert på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utsjekk for kategori C – flyplasser • Vedlikehold av utsjekk for kategori C – flyplasser • Oppfølging av status på operativ besetning 	EV1	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.2.14	Opplæring i bruk av nødnett (Tetra) Tilbyder skal sørge for at alt piloter har tilstrekkelig opplæring i bruk av nødnett før de går på beredskap i luftambulansetjenesten. Tilbyder kan samarbeide med helseforetak eller andre samarbeidsorganer om denne opplæringen. Opplæringen skal følge nasjonale standarder. Alle kostnader ved slik opplæring dekkes av Tilbyder.	KK				
5.2.15	Nødnett - ressursperson Tilbyder skal ha en dedikert ressursperson som har operativ erfaring med, og er ansvarlig for nødnett. Tilbyder skal avstå denne personen for deltagelse i utvikling/tilpasning av sambandssystemet inntil 5 dager pr. år (etter avtale med Oppdragsgiver). Dedikert ressursperson skal ha ansvar for intern opplæring av operativ besetning i bruk av nødnett med tilhørende utstyr.	KK				
5.3	Fellestrening/øvelser med operative samarbeidspartnere					
5.3.1	Fellestrening/øvelser Tilbyder skal delta på samtrening med aktuelle samarbeidspartnere, som for eksempel ved øvelser arrangert av nasjonal myndighet hovedredningsentralene I tillegg skal Tilbyder tilrettelegge for deltagelse på utvalgte flystevner og lignende hvor det er naturlig å promotere luftambulansetjenesten. Deltakelse skal godkjennes av Oppdragsgiver.	KK				
5.3.2	CRM-Initial trening (grunnkurs) Tilbyder skal arrangere og bekoste CRM grunnkurs i tråd med EASA Part OPS for alt nytt personell i tjenesten, inntil 4 ganger årlig i Norge. Tilbyder skal føre oversikt over status for alle som deltar. Flyleger skal kunne delta på frivillig basis, inntil 45 personer.	KK				
5.3.3	CRM-recurrent training Tilbyder skal arrangere og bekoste all øvrig CRM-trening iht. EASA Part OPS. Kurs skal gjennomføres i Norge. Tilbyder skal føre oversikt over status for alle som deltar. Flyleger skal kunne delta på frivillig basis, inntil 45 personer.	KK				
5.4	Simulatortrening					
5.4.1	Generelt Tilbyder skal gjennomføre simulatortrening for piloter på en simulator som Tilbyder har godkjenning for å benytte etter EASA FSTD.	KK				
5.4.2	Omfang All myndighetspålagt trening skal utføres i simulator med mindre annet er spesifisert av luftfartsmyndighetene. Både PC og OPC skal utføres i simulator. Piloter skal gjennomføre minimum 12 timer simulatortrening pr. kalenderår (normalt 6 timer pr. halvår). I tillegg til PC og OPC skal det settes av nødvendig tid til trening på spesielle kortbane momenter (for piloter på Kategori 1) og spesielle 1199- meterbane momenter (for piloter på Kategori 2).	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.4.3	<p>Gjennomføring Tilbyder bes om å beskrive sitt opplegg, planlegging og gjennomføring av simulatorentrening som dekker operasjonsmønsteret. Tilbudet vil bli evaluert på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilbyders rutestruktur inkludert baser og relevante typer landingsplasser, samt vær/lysforhold. • Utviklende trening knyttet til relevante operasjoner / nødssituasjoner / hendelser med mer. • Tilretteleggelse av nødvendig ekstratrening for enkeltbesetningsmedlemmer. • Utførelse av (under egen «type-rating») opplæringsprogram tilpasset selskapets operasjoner. • CRM og TEM som en del av treningen. • Oppdatering av treningsprogrammet årlig basert på innhenting av erfaring fra operasjonene og FDM data. • Bruk av, og utvikling av instruktører fra egen ATO/trenings organisasjon med minimum 5 års erfaring fra ambulansflyging. 	EV1	X			
5.5	Teknisk personell					
5.5.1	<p>Erfaring Flyteknikere som sertifiserer vedlikehold ved basene, dvs. gir CRS (Certificate of Release to Service), skal ha gyldig Aircraft Maintenance License (AML) på aktuelle flytyper iht. Commission regulation 1321/2014 og autorisert av verkstedsorganisasjonen som er tilknyttet operatøren.</p>	KK				
5.5.2	<p>Opplæring Flyteknisk personell skal ha opplæring i vedlikehold og kontroll av systemer som knytter ambulansflyenes faste medisinske tekniske utrustning til luftfartøyenes systemer.</p>	KK				
5.6	Medisinsk besetning (flysykepleier)					
5.6.1	<p>Generelt I Tilbyder skal gjennomføre nødvendig operativ utsjekk (teori/praksis) og trening av flysykepleier som tjenestegjør om bord i de tilbudte ambulansflyene i henhold til beskrivelse i Operation Manual. All opplæring og trening skal være beskrevet i selskapets styrende dokumenter. Antall flysykepleiere utgjør ca. 10 personer pr. ambulansfly i beredskap.</p> <p>Tilbyder skal ta utgangspunkt i at flysykepleier inngår i besetningen og gjennomfører nødvendig utdanning og trening etter luftfartsregelverket og i forhold til de oppgaver vedkommende har under operasjonene.</p> <p>Organisering av utsjekk og trening skal skje i nært samarbeid med aktuelt helseforetak. Tilbyder administrerer kurs og dekker kostnader til undervisning. Aktuelt helseforetak dekker kostnader til reise og opphold. Reiseoppgjør for trening skal gjøres opp på lokalt helseforetak som igjen viderefakturerer Oppdragsgiver.</p>	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
5.6.2	Planlegging av trening Før oppstart skal Tilbyder sørge for all nødvendig trening av flysykepleiere. All videre trening skal planlegges gjennom utarbeidelse av årsplaner. Disse skal distribueres og koordineres med medisinsk ledelse ved hver enkelt base. Antall flysykepleiere utgjør ca. 10 personer pr. ambulansefly i beredskap.	KK				
5.6.3	Trening (opplæring) med annet medisinsk personell Annet medisinsk personell (ekstra sykepleier, flylege, kuvøseteam og andre spesialteam m.v) er å betrakte som medisinske passasjerer. Tilbyder skal planlegge på å gjennomføre årlig trening ved hver base (1 dag) for inntil 15 personer pr. base, knyttet til kjennskap til nødprosedyrer, evakuering, oppførsel i og utenfor flyet etc.	KK				

Tilbyders navn:

Fyll inn tilbydernavn i arkfane 1. Krav til luftfartøy

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
6.1	Generelt					
6.1.1	Flykoordineringsentralen Flykoordineringsentralen (FKS) er en del av Luftambulansetjenesten ANS. FKS har ansvar for koordinering av alle ambulansefly i nært samarbeid med medisinske koordineringspunkter og Tilbyder. FKS har utarbeidet prosedyrer og rutiner for operative koordineringen og drift ved sentralen. Driftshåndboken (Operation Manual) samsvarer med Service Level Agreement, inngått med operatør, samt relevante krav fra EASA OPS, Bestemmelser for Sivil Luftfart og ICAO training manual doc 7192-AN857. Driftshåndboken er en del av kvalitetssystemet til Luftambulansetjenesten ANS.	I				
6.1.2	Service Level Agreement I Tilbyder skal innen 31.01.19 inngå en Service Level Agreement som fastsetter ansvarsforhold og forpliktelser mellom Tilbyder og FKS. Avtalen skal samsvare med relevante krav i EASA OPS og fra luftfartsmyndigheter. Tilbyder skal ha den operative kontroll iht. EASA OPS ORO.GEN.110 (c) Avtalen skal gjennomgås og justeres ved behov.	KK				
6.1.3	Service Level Agreement II Tilbyder bør ved tilbudsinnlevering fremlegge en detaljert disposisjon på Service Level Agreement og vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Samsvar med generelle krav i EASA OPS og luftfartsmyndigheter • Oppfølging og beskrivelse av krav i EASA OPS ORO.GEN.110 (c) og ORO.GEN.205 • Beskrivelse av ansvar og oppgaver • Rutiner for kommunikasjon mellom Tilbyder og FKS • Tilbyders system for oppfølging og verifisering av inngått avtale • Omfang og listing av SOP knyttet til flight dispatch og andre oppgaver • Tilbyders system for gjennomgang, oppfølging og akseptering av FKS sine prosedyrer og rutiner 	EV1	X			
6.2	Opplæring og trening					
6.2.1	Opplæring Tilbyder er ansvarlig for at FKS får nødvendig opplæring i Tilbyders operative drift for å kunne drive en mest mulig effektiv og sikker koordinering av ambulansefly gjennom hele avtaleperioden. All opplæring og trening skal være beskrevet i Tilbyders styrende dokumenter. Tilbyder administrerer kurs og dekker kostnader til all undervisning. Tilbyder skal ta høyde for 13 flykoordinatorer og en rekruttering på 1 til 2 personer pr.år.	KK				
6.2.2	Initial trening I Tilbyder skal innen 01.05.19 gjennomføre nødvendige kurs og opplæring av flykoordinator. Utarbeidelse og gjennomføring skal skje i samarbeid med ledelsen ved FKS.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
6.2.3	Initial trening II Tilbyder bør ved tilbudsinnlevering fremlegge en detaljert plan for innhold i den initiale treningen og vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Krav knyttet til EASA OPS og fra CAA-Norway • Relevant deler av ICAO training manual doc 7192-AN857 • Samsvar med disposisjon for Service Level Agreement • Tilbyders egne krav til opplæring, inkl. CRM, SMS, FRM og dangerous goods • System for akseptering av personell som i dag innehar funksjon som flykoordinator • Krav til opplæring og akseptering av nytt personell • Innhold og tidsbruk • Opplæring i bruk av arbeidsverktøy 	EV 1	X			
6.2.4	Retrening I Tilbyder skal gjennomføre nødvendige retrening av flykoordinator. Utarbeidelse og gjennomføring skal skje i samarbeid med ledelsen ved FKS.	KK				
6.2.5	Retrening II Tilbyder bør ved tilbudsinnlevering fremlegge en detaljert plan for innhold av retrening og vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Oppfølging av punkter beskrevet i Initial trening II • Innhold og tidsbruk 	EV2	X			
6.3	IT-verktøy					
6.3.1	Arbeidsverktøy Tilbyder skal levere og bekoste all nødvendig IT-software til FKS for å kunne utføre det ansvar som forpliktes gjennom Service Level Agreement. Med nødvendig utstyr menes software for Flightplanning , logging av aktivitet, tilgang til NAIS (Norwegian Aviation Information System) og gjennomføring av Flight following. Tilbyder er ansvarlig for at software oppfyller krav fra luftfartsmyndigheter.	KK				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
6.3.2	Flightplanningverktøy Tilbyder bør ved tilbudsinnlevering fremlegge en detaljert beskrivelse av innhold av software for Flightplanning og vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Oppfylle krav til EASA OPS • Brukervennlighet • Mulighet til å dele OFP med crewet borte fra hjemmebasen • Tilegnet for bruk til ad hoc flygning (rask å lage OFP, kan oppdatere vind, tid, etc.) Program må være online og kunne til enhver tid gi oppdatert info. • Lagre ruter, mulighet å lage egne ruter. • Test funksjon opp mot Eurocontrol • Next leg funksjon • WX og NOTAMs tilgjengelig i program • Funksjon for Airport, Handler og FBO informasjon • Crew briefing package • Filing, delay, change, change and refile to EUROCONTROL integrert i program • E-post funksjon for status/change in status of ATC flightplan 	EV 1	X			
6.3.3	Flight Following verktøy Tilbyder bør ved tilbudsinnlevering fremlegge en detaljert beskrivelse av innhold av software for Flight Following og vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Oppfylle krav til EASA OPS • Brukervennlighet • Funksjon for logging av Arr/dep • Funksjon for beregning av duty/FDP • Gir oversikt over ressurstatus • Gir et oversiktskart for sporing av ressurser • Funksjon for fritekstlogging 	EV1	X			
6.3.4	Loggingsverktøy I Oppdragsgiver trenger ulik oppdragsinformasjon for monitorering og utvikling av tjenesten. Ambulanseflyoppdrag blir rekvirert gjennom en AMK-sentral, og virksomhetsregistreringen starter der. I dag benyttes dataverktøyet AMIS, men dette vil bli erstattet av nye dataverktøy. Medisinsk personell dokumenterer oppdragsinformasjon elektronisk, i dag i programmet LABAS. Informasjon fra disse gir imidlertid ikke et komplett bilde av hele oppdraget. Tilbyder skal levere et dataverktøy (loggingsverktøy) som FKS skal benytte til registrering av operative opplysninger. Eksempler på slike virksomhetsdata er operative avvik, som avviste og avbrutte oppdrag samt forsinkelser inklusiv årsaker og konsekvenser. Det vil være behov for en funksjonalitet som muliggjør at data fra AMIS og LABAS (eller nye tilsvarende programmer) kan koples sammen med data fra loggingsverktøyet og at Oppdragsgiver enkelt kan ta ut statistikk og lage rapporter.	I				

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
6.3.5	<p>Loggingsverktøy II Tilbyder skal levere, drifte og bekoste et dataverktøy (loggingsverktøy) til bruk i FKS. Dette verktøyet kan integreres i flight following-verktøyet, men inneholde funksjonalitet etter nærmere instruks fra Oppdragsgiver. Alle data skal være Oppdragsgivers eiendom og skal kunne oversendes til denne på egnet måte ved kontraktens avslutning. Tilbyder skal utvikle dette loggingsverktøyet i nært samarbeid med Oppdragsgiver innen 31.12.18.</p>	KK				
6.3.6	<p>Kontaktperson for FKS Tilbyder skal ha en utpekt kontaktperson som har oppfølgingsansvar og er kontaktpersonen for ledelsen ved FKS. Kontaktpersonen skal ha inngående kjennskap til FKS sitt virkeområde og kunne svare ut henvendelser relatert til samarbeidet mellom FKS og Tilbyder.</p>	KK				
6.3.7	<p>IT-support Tilbyder er ansvarlig for at det til en hver tid er tilgjengelig support for arbeidsverktøy levert til FKS ihht avtalen.</p>	KK				

Tilbyders navn:	Fyll inn tilbydernavn i arkfane 1. Krav til luftfartøy
------------------------	--

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
7.1	Planlegging og gjennomføring					
7.1.1	Implementering Oppdragsgiver legger vekt på at Tilbyder skal ha en detaljert tidsplan som er realistisk i forhold til driftsstarttidspunkt 01.07.19. Det skal også tas høyde for uforutsette omstendigheter som måtte oppstå i egen leveranse. Tilbyders gjennomføringsplan må vise forståelse for oppgaven og vilje til å sikre den planlagte oppstarten. Dette inkluderer et tett samarbeid med lokale helseforetak. Ambulanseflytjenesten er en viktig del av den akuttmedisinske kjeden. Fremdriftsplanen skal sikre at det ikke blir svekkelse i tjenesteinnhold og beredskap i overgangen til nye kontrakt. Ved evt. bytte av operatør ved baser, skal Tilbyder ta initiativ til dialog og samarbeid med nåværende leverandør for en best mulig overgang.	I				
7.1.2	Leveranseevne Tilbyder skal utarbeide en GAP-analyse eller tilsvarende for å kartlegge avviket mellom nåværende situasjonen og alle krav i det samlede konkurransegrunnlaget.	O	X			
7.1.3	Fremdriftsplan I Tilbyder skal utarbeide en realistisk fremdriftsplan for perioden 01.10.17 fram til oppstart 01.07.19. Det skal fremkomme at alle tidsfrister som er angitt i det samlede konkurransegrunnlaget blir overholdt. Alle aktiviteter skal beskrives med ansvarlige og viktige milepæler skal fremkomme i et Gantt diagram eller tilsvarende. Som grunnlag for planen skal det fremkomme at ny leverandør etablerer seg på evt. nye baser to måneder før oppstart.	O	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
7.1.4	<p>Fremdriftsplan II Tilbyder bes om å beskrive alle aktiviteter for hele perioden fra 01.10.17 fram til oppstart 01.07.19. Tilbyder bes om å beskrive en fremdriftsplan som minimum inneholder en detaljert skjematisk fremstilling med definerte milepæler og ressurser. Tilbudet vil bli evaluert på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innhenting av nødvendige sertifiseringer/godkjenning (operative og tekniske) • Etablering av systemer, rutiner og prosedyrer • Etablering av bakketjenester inklusive de-ice og drivstoff • Etablering av egne håndbøker • Kvalitets- og miljøsertifisering • Etablering på baser • Samarbeid og opplæring på Flykoordineringssentralen • Etablering og organisering av teknisk vedlikehold på baser • Etablering av samarbeidsavtale med aktuelle helseforetak • Anskaffelse av luftfartøy • Implementering av luftfartøy i beredskap • Plan for finansiering • Rekruttering og ansettelse av personell til alle kategorier • Plan for trening av operativt og teknisk personell • Risikoanalyser for operasjonen • Plan og gjennomføring av trening av flysykepleier og medisinsk personell • Tilbydere egne aktiviteter og beskrivelser for samarbeid med interessenter • Øvrige punkter som fremgår av Tilbyders GAP-analyse/tilsvarende 	EV1	X			
7.1.5	<p>Samarbeid med Oppdragsgiver Tilbyder bes om å beskrive sitt forslag til samarbeid med Oppdragsgiver i etableringsfasen (prosjekt- og fremdriftsplan).</p>	EV2	X			
7.1.6	<p>Samarbeidsorgan I Tilbyder skal etablere et samarbeidsorgan for å sikre god overgang, forutsigbarhet og dialog med alle helseforetak i etableringsfasen. Dette skal sikre en best mulig dialog frem til oppstart, og at dagens drift opprettholdes.</p>	KK				
7.1.7	<p>Samarbeidsorgan II Tilbyder bes om å beskrive sin tilbudte organisering av samarbeidsorgan. Tilbudet vil bli evaluert på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utarbeidelse av interessentanalyse, hvor mulige interessenter defineres (inkl. helseforetak) • Etablering av kontakt og oppfølging av interessenter • Beskrivelser av gjennomføring med dialog opp mot interessenter • Tidsplan for opprettelse av kontakt og møter • Informasjons- og kommunikasjonsstrategi 	EV1	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
7.1.8	Rapportering og oppfølgingsmøter Tilbyder skal månedlig rapportere framdriftsstatus til Oppdragsgiver og avsette nødvendig tid for kvartalsvise oppfølgingsmøter med Oppdragsgiver i perioden frem til oppstart 01.07.19.	KK				
7.1.9	System for rapportering Tilbyder bør etablere og beskrive et oversiktlig elektronisk verktøy for styring og prosjektrapportering. Tilbudet vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Rapportering av hva som er planlagt • Påbegynt • Sluttført • Ansvar • Oppfølging av frister 	EV1	X			
7.1.10	Prosjektleder Tilbyder skal utpeke en dedikert person (prosjektleder) i 100 % stilling som er ansvarlig for å lede og være kontaktpunkt for hele implementeringen frem til oppstart 01.07.19.	KK				
7.1.11	Prosjektorganisering Tilbyder bør etablere og beskrive en prosjektplan og organisering. Tilbudet vil bli evaluert på: <ul style="list-style-type: none"> • Organisering, roller og ansvar • Tilgang på nødvendige ressurser • Nødvendig kompetanse som er hensiktsmessig for at prosjektet skal nå målene på en effektiv måte • Kontinuitet på kompetanse og erfaring i prosjektgjennomføringen • Identifisering av risikoelementer i prosjektet, med beskrivelse av kompenserende/reduserende tiltak 	EV1	X			
7.1.12	Endringer/forsinkelser Tilbyder skal, så snart forholdet er kjent for Tilbyder, skriftlig varsle Oppdragsgiver ved endringer eller forsinkelser i fremdriftsplanen.	KK				
7.1.13	Evaluering av fremdriftsplanen Tilbyder skal evaluere egen fremdriftsplan og utarbeide en egen rapport som oversendes Oppdragsgiver innen 01.09.19.	KK				

Tilbyders navn:

Fyll inn tilbydernavn i arkfane 1. Krav til luftfartøy

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
8.1	Krav til godkjenninger/ prosedyrer					
8.1.1	<p>Generelt</p> <p>I forbindelse med prekvalifisering har Tilbyder dokumentert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gyldig lisens for luftfartsselskaper utstedt i henhold til forskrift nr. 833 av 12. august 2011 om lufttransporttjenester i EØS (forordning 1008/2008) • Air Operator's Certificate (AOC) • Driftstillatelse* • EASA Part M sub part G • EASA Part 145-godkjenning, eventuelt kopi av avtale om flyvedlikehold med en godkjent EASA Part 145-organisasjon <p>* Tilbydere fra andre land enn Norge skal legge frem kopi av forhåndsutsagn fra CAA-Norway i henhold til luftfartsloven §§ 2-2 og 8-8, om at tillatelse vil kunne bli gitt dersom Tilbyder får tildelt kontrakt. Forhåndsutsagn skal ikke være eldre enn 3 måneder.</p>	I				
8.1.2	<p>Tillatelse utenlandske tilbydere</p> <p>Utenlandske tilbydere må innen 01.07.18 dokumentere tillatelse fra CAA-Norway i henhold til luftfartslovens §§ 2-2 og 8-8.</p>	KK	X			
8.1.3	<p>Nødvendige operative godkjenninger</p> <p>Tilbyder skal senest innen 01.03.19 ha nødvendige godkjenninger for flyging i henhold til følgende:</p> <p>Types of operation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commercial Air Transport • Passengers • Emergency medical service • Cargo <p>Area(s) of operation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Europe, including Svalbard and Jan Mayen (kategori 1-fly) • World Wide (kategori 2-fly) <p>Approval of steep approach operations</p> <p>Approval of short landing operations</p> <p>Approval of operations with increased bank angels</p> <p>PBN operational approval</p> <p>RNP 1</p> <p>RNP APCH (LNAV og LNAV/VNAV)</p> <p>RNP APCH (LPV)</p> <p>RVSM operational approval</p> <p>NAT HLA approval (for flights in Bodø Oceanic Control Area)</p>	KK	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
8.1.4	Godkjente prosedyrer Tilbyder skal senest innen 01.07.19 ha godkjente prosedyrer og en akseptert risikovurdering for operasjoner i områder med potensiell vulkansk aske og tekniske prosedyrer iht. krav fra TCH, i henhold til Forskrift om prosedyrer ved operasjon av luftfartøy i luftrom med potensiell forekomst av vulkansk aske og gjeldende retningslinjer i AIC I 07/14.	KK	X			
8.1.5	LPV, LNAV/VNAV og LNAV Tilbyder skal ha de nødvendige godkjenninger for å fly LPV, LNAV/VNAV og LNAV innen 01.04.19.	KK	X			
8.1.6	RNP AR APCH Tilbyder som på kategori 2 fly tilbyr RNP AR APCH, skal ha denne godkjenningen innen 01.04.19.	KK				
8.1.7	CAT II godkjenning Tilbyder som tilbyr CAT II, skal ha denne godkjenningen innen 01.04.19.	KK				
8.1.8	Satellittbaserte instrumentinnflygingsprosedyrer Tilbyder plikter å sette seg inn de tekniske og operative krav som gjelder for flyplasser i operasjonsområdet. I henhold til «PBN Implementation Plan – Norway» planlegger Avinor å innføre satellittbaserte instrumentinnflygingsprosedyrer (RNP-APCH) for samtlige instrumentrullebaner der dette er praktisk mulig innen 01.04.19.	I				
8.1.9	Øvrige operative godkjenninger Tilbyder bør innhente nødvendig Special Authorizations / Approvals for: • LVO approval for Low visibility take-off (LVTO) Tilbydere som forplikter seg til å skaffe denne godkjenningen for både kategori 1 og kategori 2, innen 01.03.19, vil bli evaluert med maks. score.	EV 1	X			
8.1.10	GMC for aktuelle flyplasser Tilbyder skal ha GMC for aktuelle flyplasser som inkluderer beregninger for wet runway og contaminated runway (ice/compact snow). Dokumentasjon som viser at flyet er i stand til å møte publisert climb gradient på publiserte SID på aktuelle flyplasser, eventuelt alternative prosedyrer eller company CLP.	KK				
8.1.11	Treningsorganisasjon I Tilbyder som ikke har eller etablerer egen Approved Training Organization, skal redegjøre for sitt opplegg for trening og utsjekk av piloter.	O	X			

Oppdragsgivers kravspesifikasjon				Tilbyders svar		
Ref.	Beskrivelse av krav	Kravtype	DOK	Oppfylle kravet?		Beskrivelse/henvisning til nærmere beskrivelse
				Ja	Nei	
8.1.12	Treningsorganisasjon II Tilbyder bør ha en egen Approved Training Organization (ATO). Tilbydere som har eller forplikter seg til å etablere en ATO innen 01.01.19 med trening for begge flytyper (kategori 1 og 2), vil bli evaluert med maks. score.	EV 1	X			
8.1.13	Tekniske godkjenninger I Tilbyder skal senest innen 01.03.19 ha EASA Part-M Subpart I privilegium, eller kontrakt med organisasjon som har slikt på angjeldende luftfartøy.	KK	X			
8.1.14	Tekniske godkjenninger II Tilbyder bør ha en Design Organisation Approval (DOA) og Production Organisation Approval (POA) iht. Part 21 Commission Regulation EU No.748/2012. Tilbydere som har eller forplikter seg til å skaffe både DOA og POA innen 01.01.19, vil bli evaluert med maks. score. Tilbydere som har eller forplikter seg til å skaffe enten DOA eller POA innen 01.01.19, vil få score 5 (av 10).	EV 1	X			
8.1.15	Electronic Flight Bag (EFB) The operator shall have a system for aircraft to use EFB, combining but not limited to i.e. navigational charts, pilot logs, flight procedures and other essential documents, applications for weather information and NOTAM.	KK				