

Tillegg 3: Endringer, spørsmål og svar til konkurransen

Evt. endringer i konkurransegrunnlagets innhold vil markeres med rød skrift i de reviderte dokumentene.

Ref.	Endring	Beskrivelse	Dato besvart/endret
3.1	Endring. Ny versjon av Vedlegg B – Prisskjema.	Prisskjema, faneark merket Tilbud 7 manglet formler i radene 171 og 172 (Enhetspriser – nye arbeids- og hviletidsbestemmelser). I Vedlegg B – Prisskjema V2 er dette korrigert. Den nye versjonen heter « Vedlegg B - Prisskjema V2», og er den som skal benyttes ved tilbudsinngivelse.	18. januar 2015
3.2	Endring. Ny versjon av Kravspesifikasjon – Vedlegg A.	Presisering av ulike typer seter i medisinsk kabin for alternativ 1, 2 og 3 helikoptre. Dette gjelder arkfane «3. Krav til medisinsk plattform». Det presiseres at det skal fylles ut en besvarelse (Vedlegg A) for hvert enkelt tilbud (Tilbud 1-7). Den nye versjonen heter «Vedlegg A Kravspesifikasjon V3», og er den som skal benyttes ved tilbudsinngivelse.	18. januar 2015

Ref.	Spørsmål fra Tilbydere	Svar/endringer	Dato besvart/endret
3.3	Ref. Vedlegg A2 § 4.3 TETRA-radio Spørsmål: Når kan spesifisert utstyr i henhold til ovennevnte referanse bli tilgjengelig for operatøren(e)?	Se Vedlegg A2, punkt 4.1. Oppdragsgiver leverer kommunikasjonsteknisk utstyr listet nedenfor til disposisjon for innmontering. Før oppstart av kontrakt må en beregne at kun innmonteringssett (Tetra) vil stilles til disposisjon. Reserveutstyr vil kunne stilles til disposisjon i kortere perioder for test v/behov. Reserveutstyr vil kunne stilles til disposisjon raskt etter inngåelse av kontrakt, men dette vil være i begrenset tidsrom. En TETRA-radio kan stilles disponibel «INOP», for kurs/bakketesting.	18. januar 2015
3.4	1.19.6 WIRELESS COMMUNICATION I The helicopter shall be equipped with a wireless intercom system for minimum three crewmembers for use between the helicopter and personell outside the helicopter. Spørsmål: Det er ikke klart hva som menes. Kan Luftambulansetjenesten komme med et typisk scenario for bruk (rekkevidde, antall brukere samtidig, etc)?	Et av bruksområde er ved underhengende operasjoner for kommunikasjon mellom besetningen i helikopter og HEMS Technical Crew Member. Andre bruksområder er når HEMS Technical Crew Member gjennomfører walk-around, holder oppsyn rundt helikopter eller for å bistå pilot fra bakken ved landing. Vedlegg A - Kravspesifikasjon punkt 1.19.7 Wireless communication II omhandler krav til rekkevidde.	18. januar 2015
3.5	1.19.9 WIRELESS COMMUNICATION IV It should be possible to operate (PTT-function) on one Tetra radio via the wireless intercom system. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score). Spørsmål: Det er ikke klart hva som menes med at "It should be possible to operate (PTT-function) on one Tetra radio via the wireless intercom system"? Luftambulansetjenesten bør komme med et typisk scenario for bruk	Det menes her mulighet for nøkling (betjening av Push To Talk (PTT) funksjon) på radioenhet installert i helikopteret fra trådløs (wireless communication system).	18. januar 2015

3.6	1.20.12 ELECTRONIC FLIGHT BAG (EFB) (O) The helicopter shall be equipped and certified for an EFB, combining but not limited to i.e. pilot logs, flight procedures and other essential documents, applications for weather information/cameras and NOTAM. Spørsmål: Skal dette tolkes som at det er et krav til elektroniske "pilot logs"? I så fall er spørsmålet hva som er inkludert i begrepet "pilot logs", inkluderer det Aircraft Technical Log?	Kravet er at helikoptre skal være utstyrt og sertifisert for bruk av EFB. Som det fremgår av ordlyden i kravet er det listet eksempler på innhold. Det er derfor ikke krav om elektroniske «pilot logs».	18. januar 2015
3.7	2.10 TEKNISKE GODKJENNINGER II – DOA (EV1) Tilbyder bør ha en Design Organisation Approval (DOA) og Production Organisation Approval (POA) iht. Part 21 Commission Regulation EU No.748/2012. Tilbyder som har egen DOA/POA ved tilbudsinnlevering vil bli evaluert med maks. score. Tilbyder som forplikter seg til å ha dette på plass innen 01.01.18., vil få score 5 (av 10). Spørsmål/anbefaling: Å ha egen DOA og POA er knyttet til store organisatoriske endringer og konsekvenser. Såvidt man er kjent med er det kun to-tre POA organisasjoner i Norge. Et slikt krav er dessuten svært kostnadsrivende. Bør det ikke kunne være godt nok å beskrive at man har et slikt samarbeid/kontrakt med en DOA/POA organisasjon?	Oppdragsgiver tar spørsmålet til etterretning, men EV 1 kravet blir ikke endret.	18. januar 2015
3.8	3.2.7 SPOT LIGHT I (O) There shall be a spot light in the patient area. Spørsmål: hva defineres som spot light i denne sammenheng?	Spot light er et lys som gir et skarpt og avgrenset opplyst område på en arbeidsflate. Se også Vedlegg A - Kravspesifikasjon punkt 3.2.8.	18. januar 2015

3.9	3.3.3 -3.3.9 SEATS Spørsmål: Det er en blanding av benevnelsen seats, crew seats, og medical crew seats. Det er definert hvor mange seter det må være men hvor mange "medical crew seats" (dvs ikke klapp-seter) må det være? Er klapp-sete "energy attenuating seats"?	Oppdragsgiver har mottatt to spørsmål til type seter med referanse til spørsmål 2.1 besvart 15. januar 2015 og spørsmål 3.9. På bakgrunn av innkomne spørsmål, er det behov for en presisering av ulike typer av seter. Antall seter endres ikke. Kravspesifikasjon Vedlegg A - Krav 3.3.3 endres til å lyde: "Number of cabin seats I The cabin shall, when carrying one stretcher, be equipped with a minimum of: • Alternative 1 helicopter: 1 medical seat and 1 crew seat. • Alternative 2 helicopter: 2 medical seats with possibility to have one additional crew seat. Additional seat shall be available on the base. • Alternative 3 helicopter: 2 medical seats and 1 crew seat with possibility to have one additional crew seat. Additional seats shall be available on the base." Kravspesifikasjon Vedlegg A - Krav 3.3.4 endres til å lyde: "The cabin shall, when carrying two stretchers, be equipped with a minimum of: • Alternative 1 helicopter: 1 medical seat and 1 crew seat • Alternative 2 helicopter: 2 medical seats • Alternative 3 helicopter: 2 medical seats and 1 crew seat." Kravspesifikasjon Vedlegg A - Krav 3.3.6 endres til å lyde: "All seats shall be equipped with 4-point harness." Alle seter i kabin bak skal være Energy attenuating seats, ref. Vedlegg A – Kravspesifikasjon punkt 3.3.5.	18. januar 2015
-----	--	--	-----------------

3.10	8.1.2 INNMONTERING OG DEMONTERING Tilbyder skal stå ansvarlig for mottakskontroll og innmontering i luftfartøy/legebil av dette utstyret under kontraktperioden. Tilbyder er ansvarlig for løpende vedlikehold av dette utstyret (unntatt medisinsk utstyr) under kontraktperioden. Vedlikehold av sambandsutstyr som er Oppdragsgivers eiendom, skal skje gjennom de serviceavtaler som er inngått av Oppdragsgiver. Feilmelding på utstyr skal fremmes gjennom de systemer som er etablert/tilgjengelig fra Oppdragsgiver. Materiell (ref. Bilag A2 og A3) som Oppdragsgiver bekoster skal innmonteres kostnadsfritt av Tilbyder. Spørsmål: Under "1 Generelt" i vedlegg A2 og A3 står følgende "Oppdragsgiver gjør oppmerksom på at dette ikke er å anse som en utømmende liste og at endringer kan komme". Hvor langt fram i tid kan Luftambulansetjenesten komme med endringer (Info: dette kan ha konsekvenser for bla NVIS sertifiseringer og øvrige sertifiseringer av bla. ambulanseinnredningen etc)?	Det kan komme endringer gjennom hele avtaleperioden. Se også svar på spørsmål 3.13.	18. januar 2015
3.11	8.1.4 UTSTYR EID AV OPPDRAGSGIVER – KOSTNAD Tilbyder skal gjennom kontraktperioden være ansvarlig for kostnader i forbindelse med inn- og utmontering, og sertifisering. Dette gjelder utstyr som er beskrevet i Bilag A2 og A3. Spørsmål: Samme spørsmål som pkt 8.1.2 men relatert til sertifisering.	Det kan komme endringer gjennom hele avtaleperioden. Se også svar på spørsmål 3.14.	18. januar 2015
3.12	8.1.5 OPPDRAGSSPESIFIKT UTSTYR I tillegg til minimumsutrustningen som er fastsatt i denne spesifikasjonen, skal Tilbyder installere utstyr som anses nødvendig for å ivareta krav som følge av flygningens art og de forhold som kan inntreffe. Spørsmål: Er det mulig å spesifisere rammene for dette bedre og hvem skal bære kostandene for dette?	Det er Tilbyders ansvar å sikre at helikopteret er utstyrt, godkjent og sertifisert for å utføre alle de operasjoner som er beskrevet i kravspesifikasjonen, i det angitte operasjonsområdet og under de forhold som er beskrevet. Dersom Oppdragsgiver pålegger innføring av nytt utstyr vil det skje gjennom en endringsordre og kostnaden dekkes av Oppdragsgiver.	18. januar 2015

3.13	8.1.8.2 STATUSMELDINGER Tilbyder skal sende regelmessige statusmeldinger, iht. lokale prosedyrer, fra luftfartøyet til basens AMK-LA. Spørsmål: Hvor ofte defineres som regelmessig? Er det LOCUS det tenkes på her?	I dag brukes Locus PC som betjenes av legen til slik statussending. Lokale/nasjonale prosedyrer vil kunne stille krav om dette. Typisk vil en slik statusmelding sendes ved hver avgang og landing, framme hos pasient osv.	18. januar 2015
3.14	Generelt Spørsmål: Dersom oppdragsgiver i etterkant av kontraktsstart kommer med krav om nytt utstyr som skal innmonteres og som vil påvirke NVIS, hvem bekoster krav til ny NVIS sertifisering?	Ved behov for nytt utstyr vil det være dialog mellom Oppdragsgiver og Tilbyder. Det er viktig at Tilbyder beskriver alle konsekvenser av innføringen av det angitte utstyret, inkludert innvirkning på NVIS. I de tilfeller Oppdragsgiver fortsatt ønsker å innføre utstyr som utløser ny NVIS-sertifisering vil Oppdragsgiver bekoste denne.	18. januar 2015
3.15	Kravene i om Styringsystemer (6.1.1, 6.1.2 Kvalitet og 6.4.1, Miljø) er referert til ISO 9001:2008 og ISO 14001:2004. Spørsmål: Vil Styringssystemer tilpasset/sertifisert iht ISO 9001:2015 og ISO 14001:2015 (Og således iht. til kravene i 6.1.3 og 6.4.2) tilfredsstille kravet?	Tilbydere som har ISO 9001:2015 og ISO 14001:2015 ved innlevering av Tilbud vil også dekke kravene i Vedlegg A – Kravspesifikasjon punkt 6.1.1, 6.1.2 og 6.4.1. Krav om at disse er sertifisert, gjelder fra 31.12.17.	18. januar 2015
3.16	7.3.1. Krav til årlig flytid Tilbyder skal sikre at flyger og HEMS Technical Crew Member årlig (siste 12 mnd) flyr minimum 160 flytimer, inklusive simulatortimer. Spørsmål: Skal disse timene utelukkende flys i HEMS tjeneste for oppdragsgiver som vinner kontrakten, eller kan det kombineres med annen flyging/tjeneste (og for andre operatører)?	Timekravene som er gitt i Vedlegg A - Kravspesifikasjon punkt 7.3.1, skal utelukkende flys i HEMS tjeneste for Tilbyder som vinner kontrakten. Det vises også til Vedlegg A - Kravspesifikasjon punkt 6.23.3 hvor det stilles krav om at <i>«flyoperative besetningsmedlemmer skal være fast ansatt hos Tilbyder. Det er kun ved uforutsette hendelser at innleie av besetningsmedlemmer kan være aktuelt og etter forhåndsaksept fra Oppdragsgiver. Innleid personell skal snarest mulig erstattes av en permanent løsning (fast ansettelse).»</i>	18. januar 2015
3.17	1.25.1 Helicopter User Monitoring System (HUMS) The helicopter should be equipped with a HUMS-system that includes vibration monitoring. The solution will be evaluated based on whether the system is offered or not (max score versus no score). Spørsmål: Hva definerer som HUMS, er det et fullverdig HUMS system eller er UMS eller lignende godt nok.	Dette punktet stiller evalueringskrav om et fullverdig HUMS system. Systemer som utgjør deler av et fullverdig HUMS system er det for eksempel stilt krav om i Vedlegg A - Kravspesifikasjon punkt 1.25.2 Flight Data Monitoring.	18. januar 2015

3.18	3.8.10. Oxygen flow meter I In addition to the oxygen outlets, there shall be one integrated low-pressure oxygen flow meter. Spørsmål: Skal dette være en fullintegrert løsning i innredningen, eller kan det være et flowmeter som kobles inn et outlet?	Ja, flowmeter kan sitte i et outlet hvis grunnleggende ergonomi og funksjonalitet er ivaretatt. Se også Vedlegg A - Kravspesifikasjon punkt 3.8.11.	18. januar 2015
------	--	--	-----------------