

## Spørsmål og svar: Konkurransen – regional ruteflyging (helikopter) Værøy-Bodø

1. EASA REGULERING/referanse «Part OPS – ORO.FC. 200 & 202» redegjør for at passasjertransport med luftfartøy (helikopter) med en kapasitet opp til 9 passasjerer kan utføres som en «single pilot operasjon»:

**Spørsmål:** Vil Oppdragsgiver kunne godkjenne et slikt konsept for gjeldende ruteområde?

**Svar:** Det er riktig at regelverket i dag, gitt visse betingelser, åpner for at helikopteroperasjoner med opptil ni passasjerer kan gjennomføres med en flyger. Luftfartstilsynet har imidlertid igangsatt et arbeid med en fremtidig forskrift som vil fastsette nye sikkerhetskrav til helikopteroperasjoner som ruten Værøy – Bodø. I de nye reglene, som trolig vil ha trådd i kraft innen 1. august 2019, vil det bli satt krav om to flygere ved ruteflyging med passasjerer uavhengig av antallet passasjerer. Oppdragsgiver ber derfor tilbyderne legge til grunn at alle flyginger med passasjerer skal gjennomføres med to flygere i kommende avtaleperiode fra 1. august 2019.

2. Anbudsdokumentene «5.5.1.2/Utrustning» krever bl.a. at helikopteret skal være utstyrt med ACAS II. Grunnet forhold som at dette ruteområdet er godt dekket av Bodø Radar og at det aktuelle luftområdet har relativt lav trafikk rettes følgende spørsmål:

**Spørsmål:** Vil helikopter utstyrt med ACAS 1 kunne godkjennes for denne operasjonen?

**Svar:** I del 5.5.1.2 fremgår det at helikopteret skal være utrustet, i tillegg til at mannskapet er trent og selskapet organisert, for å benytte bl.a. ACAS II. Dette innebærer at ACAS I ikke vil tilfredsstille kravet til utrustning i 5.5.1.2.

3. Jf. Vedlegg 6, Forskrift nr. 833, herunder §4 – Definisjoner:
  - Pkt. 3 «kjøp etter forhandling» vs.
  - Pkt. 8 Anbudskonkurransen: «anskaffelses prosedyre hvor forhandlinger ikke er tillatt»

**Spørsmål:** Skal vi forstå forespørselen/anbudsdokumentene dit hen at dette anbudet skal avgjøres etter pkt. 2.2 «Konkurransereformen – kjøp etter forhandling»?

**Svar:** Konkurransen skal gjennomføres som "Kjøp etter forhandling" slik dette er definert i lufttransportforskriften § 4 nr. 3 og ikke som "Anbudskonkurransen" definert i § 4 nr. 8, jf. vedlegg 6. Dette har, som omtalt i del 2.2. i konkurransegrunnlaget konsekvenser for konkurranseformen som er nevnt flere steder i lufttransportforskriften, se bl.a. §§ 20, 23 og 24. Ettersending av opplysninger, dokumentasjon og forhandling er for øvrig også omtalt i konkurransegrunnlagets del 6.3. Konkurransereformen "Kjøp etter forhandling" gir oppdragsgiver rett til å forhandle med tilbyderne etter tilbudsfristen, men det er opp til oppdragsgiver å vurdere behovet for etterfølgende forhandlinger før tildeling av kontrakt.

## 4 **Spørsmål:** Når vil tildeling finne sted?

**Svar:** Fristen for levering av tilbud er 25. april 2018 kl. 12:00. Hvor lang tid det vil ta før en beslutning om tildeling blir tatt, er vanskelig å si noe om nå siden dette avhenger flere faktorer. Vi vil likevel arbeide for å få til en tildeling så raskt som mulig etter tilbudsfristens utløp.

**5. Spørsmål:** Vil lov om virksomhetsoverdragelse komme til anvendelse i dette anbudet?

**Svar:** Departementet har ikke myndighet til å avgjøre med bindende virkning om overføring av en FOT-rute fra en transportør til en annen er å regne som virksomhetsoverdragelse etter reglene i arbeidsmiljøloven kapittel 16. Disse reglene er av såkalt sivilrettslig karakter, og tvister om anvendelsesområdet avgjøres ved søksmål for de vanlige domstolene.

Med dette forbeholdet mener vi likevel at det – basert på rettspraksis fra EU-domstolen – er grunnlag for å si at overføring av ansvaret for å drive en transporttjeneste som utgangspunkt ikke regnes som virksomhetsoverdragelse dersom virksomheten er sterkt knyttet til, og dominert av, driftsmidler som ikke samtidig overføres – slik tilfellet vil være med de flyene/helikoptrene en operatør bruker.

Vi har ikke stilt krav i konkurransegrunnlaget om at reglene om virksomhetsoverdragelse skal gjelde. Det finnes heller ikke særlige lovregler om dette for luftfarten.

**6. Spørsmål:** Er det tillatt for en organisasjon å levere 2 tilbud med ulike løsningsforslag?

**Svar:** En tilbyder kan levere to tilbud med ulike løsningsforslag. Vi minner imidlertid om at som hovedregel skal kontrakten tildeles det tilbudet med lavest kompensasjonskrav for hele kontraktsperioden, jf. punkt 7.2 i konkurransegrunnlaget (så lenge alle andre krav i konkurransegrunnlaget er tilfredsstillt). Dersom to tilbud har identiske kompensasjonskrav, skal kontrakten tildeles det tilbudet som tilbyr høyest setekapasitet for hele kontraktsperioden.

**7.** I kravspesifikasjonen står det at "*Tilbydaren skal óg ha, eller skaffe seg, godkjenning for å kunne nytte prosedyrane ved hjelp av vérradar til lågaste minima før kontraktperioden startar.*"

**Spørsmål:** Hvilke krav stilles til radar for kunne fly instrumentprosedyrene til laveste minima? Kreves det kun værradar, eller er det krav om radar tilpasset offshore operasjoner, for å kunne gjennomføre Airborne Radar Approach som beskrevet i EASA OPS SPA.HOFO.125?

**Svar:** Utstyr, prosedyrer og trening må tilfredsstille aktuelle deler av forordning (EU) 965/2012 SPA.HOFO.125 Airborne Radar Approach.

**8. Spørsmål:** Er det krav til rutetider på lørdager og søndager?

**Svar:** Det er bare krav om rutetider mandag til fredag. Dette burde vært presisert under punktet om rutetider i forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse, tilsvarende som i den engelske utgaven av konkurransegrunnlaget.

Punkt 2.1 i *Vedlegg 1. Forpliktingar til offentlig tjenesteyting (FOT)* på side 20 i konkurransegrunnlaget skal derfor være:

#### **Rutetider**

*Måndag-fredag:*

*Frå Værøy:*

- *Første landing i Bodø skal vere seinast kl. 10:00*

Til Værøy:

- Siste avgang frå Bodø skal vere tidlegast kl. 16:00

**9. Spørsmål:** Er det kun krav om 2 avganger samlet for lørdag og søndag? Er det tillatt med 2 avganger i hver retning der begge avgangene legges til enten søndag eller lørdag?

**Svar:** Det skal være to avganger i begge retninger lørdag og søndag *samlet*. Det er tillatt med flyginger i hver retning der begge flygingene skjer enten søndag eller lørdag. Det vil si at det ikke er trafikkplikt *både* lørdag og søndag, men at operatøren har fleksibilitet til selv å velge hvordan han vil fly disse dagene. For eksempel kan man se for seg følgende flyginger:

1. to rundturer søndag
2. to rundturer lørdag
3. en rundtur lørdag og en rundtur søndag

Dette er eksempel, men de samme reglene uansett hvordan operatøren velger å fly.

**10. Spørsmål:** Kan departementet si noe mer om hva som menes med konkurransegrunnlagets punkt 2.4.1 *Operatøren skal ta omsyn til publikum sin etterspørsel etter flyreiser?*

- Vil publikum sine krav og forventninger kunne styre setekapasitet på helikoptertype som tilbys?
- Vil publikum sine krav og forventninger kunne styre bagasjekapasitet som tilbys?
- Vil publikum sine krav og forventninger kunne styre ruten sin åpningstid, dvs tidspunkt for avganger og tetthet mellom avganger?
- Vil publikum sine krav og forventninger kunne styre operatør til å stille med ekstraavganger utover krav i anbud?
- Hvem skal bære kostnader med endringer som blir pålagt?

**Svar:** I utgangspunktet er det kravene i punkt 2.1 vedlegg 1 i konkurransegrunnlaget som gjelder. Det er samtidig et krav om at operatøren skal ta hensyn til passasjerene sin etterspørsel etter flyreiser, jf. punkt 2.4.1 som dere viser til. Det innebærer at operatøren skal, i så stor grad som mulig, ta hensyn publikums reisebehov innenfor kravene i vedlegg 1. For eksempel dersom publikum har større behov for å reise på søndag sammenlignet med lørdag så skal operatøren, så langt det lar seg gjøre, tilby en flyavgang på søndag. Dersom operatøren mener det er lønnsomt, kan operatøren tilby tjenester utover minimumskravene i konkurransegrunnlaget, men det betyr ikke at operatøren *må* tilby mer setekapasitet, bagasjekapasitet, frekvenser, ekstraavganger, osv. Dersom operatøren ønsker å tilby mer tjenester enn minimumskravene i konkurransegrunnlaget, vil det være på egen regning, men operatøren beholder alle inntekter selv. Krav som maksimal billettpris og sosiale rabatter vil for øvrig også gjelde for tilleggsproduksjonen. Dersom operatøren vurderer å tilby produksjon utover minimumskravene og ønsker at staten dekker kostnaden ved dette, må det prises inn i tilbudet.

11. Ref. konkurransegrunnlag pkt. 5.5.1.3 av ii Billettpriser:

dette bli lagt vekt på ved evalueringa, men berre dersom samlege tilbod inneheld identiske kompensasjonskrav.

- ii. Billettprisar
  - i. struktur, nivå, vilkår og rabattar
- iii. Luftfartøy
  - i. type luftfartøy
  - ii. størrelse (antall passasjerar)

**Spørsmål:** Er det tilstrekkelig dokumentasjon å levere inn et tilbud med henvisninger til enhver tids gjeldende regler innen luftfart i tillegg til reglene i konkurransen Værøy-Bodø, eller kreves det utarbeidd egne selskaps-spesifikke vilkår?

**Svar:** Når det gjelder billettpriser fremgår kravene i kontraktens del 6, jf. vedlegg 2. Krav knyttet til billettpris er også omtalt i vedlegg 1 punkt 2.2, 2.3, og 3.1. Tilbyderen bør beskrive hvordan kravene vil ivaretas og forplikte seg til å følge disse. Informasjon om hvordan billetter skal selges osv. er nyttig informasjon for oppdragsgiver. Utover dette gjelder for øvrig de samme betingelser på dette området som for luftfarten for øvrig og Samferdselsdepartementet legger til grunn at disse etterfølges. I den grad tilbyderen ønsker å utarbeide egne tilleggsvilkår, som ikke bryter med det beskrevet over, står en fritt til dette og kan beskrive dette i tilbudet.