

Rettinger og tilleggsopplysninger – Konkurransen om drift av regionale ruteflygingar i Nord-Noreg i perioden 1. april 2017 – 31. mars 2022

Spørsmål

Spørsmål 1:

"Ruteføringa skal sikre korrespondanse med flyruter til og frå Oslo (evt Tromsø)."

I tidligere anbudsutlysninger har det vært spesifisert hvor mange flyginger som skulle ha slik korrespondanse. Kan departementet bekrefte at kravet slik det nå er formulert, innebærer at det i løpet av dagen må være korrespondanse i begge retninger, men at det ikke nødvendigvis gjelder for samtlige flyginger? I motsatt fall ville det medføre behov for et betydelig antall ekstra flyginger (utover FOT-kravet til frekvens) på en del strekninger, i den grad kravene til rutetider innebærer at det nødvendigvis også må gjøres flyginger uten korrespondansemulighet - en produksjonsøkning som igjen vil drive tilskuddet oppover. **Svar:**

Departementet kan bekrefte at kravet slik det nå er formulert innebærer at det i løpet av dagen må være korrespondanse til de nevnte destinasjoner i begge retninger, men at det ikke nødvendigvis gjelder for samtlige flyginger.

Spørsmål 2:

Hvordan skal **og/eller** forstås i nedenstående 4.2.

4.2 Tekniske og operative krav

Tilbydarane plikter å setje seg inn i dei tekniske og operative krava som gjeld for dei aktuelle lufthamnene. I henhold til «PBN Implementation Plan – Norway» planlegger Avinor å innføre satellittbaserte instrumentinnflygningsprosedyrer (RNP-APCH) med LPV og/eller LNAV/VNAV og/eller LNAV minima for samtlige instrumentrullebaneender der dette er praktisk mulig innan 1. april 2017. Sjå også punkt 5.5.1.2. For nærmare informasjon ta kontakt med:

- Luftfartstilsynet (postmottak@caa.no, +47 75 58 50 00, kontaktperson Ståle Rosland)
- Avinor (post@avinor.no, +47 815 30 550, kontaktperson Alexander Løvar)

For eksempel for Andøya. Her er der installeret LPV og LNAV approach.

Skal flyselskapet både kunne fly LNAV og LPV approach? Eller er LNAV tilstrekkelig for å oppfylle kriteriet definert i 4.2?

Svar:

På Andøya er som dere sier LNAV og LPV implementert, men i tillegg til det er også LNAV/VNAV implementert. Ifølge ICAO A.res. 37-11 og BSL G 4-1, skal LNAV/VNAV eller LPV benyttes der dette er implementert. Altså er det mulig å bare fly LPV eller bare fly LNAV/VNAV, men LNAV skal kun flys der LPV og LNAV/VNAV ikke er implementert. Det er derfor ikke tilstrekkelig å bare fly LNAV på Andøya for å oppfylle kriteriet definert i 4.2. Det samme gjelder for de andre lufthavnene hvor LNAV/VNAV eller LPV er implementert.

Se AIP Norge for informasjon om hvilke prosedyrer som kreves ved hver lufthavn.

For nærmere informasjon, ta kontakt med Alexander Løvar i Avinor (post@avinor.no) eller Ståle Rosland i Luftfartstilsynet (postmottak@caa.no).

Spørsmål 3

1. Staten har fra 1.6.2016 innført avgift på flyreiser fra norsk lufthavn. Hvilken sats for denne avgiften skal anbud baseres på?
2. Hvilke Avinor-avgifter skal anbud baseres på?
3. Kan det risikeres at krav til Posten om å fremføre en viss mengde post over natten (A-post) blir borte i løpet av kontraktperioden og at Posten som følge av det ikke kan påregnes å benytte fly i samme grad som tidligere?
4. Flydrivstoff er til dels betydelig dyrere på flyplassene som omfattes av anbudsutlysningen enn f.eks i Oslo, pga leveringstillegg mv. Vil dette bestå eller har myndighetene planer om tiltak som kan utligne forskjellene?

Svar:

1. Vi antar her at med "avgift på flyreiser fra norsk lufthavn" er det flypassasjeravgiften dere henviser til. Satsene for denne finner dere ved å gå inn på følgende link: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2015-12-10-1461?q>. Det er Finansdepartementet som håndterer denne avgiften, og spørsmål kan rettes til dem. De kan kontaktes på postmottak@fin.dep.no.
2. Jf. punkt 5.10 på side 59 i vedlegg 2 i Innbyding til konkurranse – Drift av regionale ruteflygninger i Nord-Norge 1. april 2017 – 31. mars 2022 "pliktar operatøren å utføre drifta i samsvar med luftfartslova med tilhørende forskrifter...". I linken knyttet til spørsmål under punkt 1 finner dere forskriften som omhandler Avinor-avgiftene og som tilbyderne skal utføre drifta i samsvar med.
3. Jf. punkt 5.11 på side 59 i vedlegg 2 i Innbyding til konkurranse – Drift av regionale ruteflygninger i Nord-Norge 1. april 2017 – 31. mars 2022" kan operatøren påleggjast å ta med postsaker mot vederlag etter reglane i postlova §16". Eventuelle endringer i kontraktperioden som er vesentlige vil være gjenstand for reforhandling, jf. punkt 9.1 i vedlegg 2 s 64. Vi ber dere legge til grunn regelverket som er gjeldende på tidspunkt for levering av tilbudet

Til orientering har Samferdselsdepartementet tildelt tjenestekonsesjonskontrakt om avisdistribusjon på lørdager til Kvikkas AS. Dette innebærer at Postens plikt til å sikre utlevering av aviser i abonnement på lørdager bortfaller fra 1. november 2016, jf. Postens midlertidige konsesjon punkt 9.1 (ikrafttredelse og varighet), jf. punkt 10.1 (utlevering av aviser i abonnement på lørdager).

Det vises for øvrig til melding til Stortinget om Postsektoren i Endring (Meld. St. 31 (2015-2016)) og regjeringens forslag når det gjelder servicenivå for leveringspliktige posttjenester. Stortinget har lagt opp til å behandle meldingen i høstsesjonen. Meldingen er tilgjengelig elektronisk her: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-31-20152016/id2499743/>

4. Tilbyder må legge til grunn gjeldende regler og praksis på tidspunktet for levering av tilbudet.

Spørsmål 4:

Det er ikke sagt noe om merverdiavgift i dokumentet. Kan vi forutsette at tilbudet skal leveres uten at en tar hensyn til mva., dvs. nettosummer.

Svar:

Budsjettet i vedlegg 4 i innbydelsen skal fylles inn som et vanlig budsjett, og oversikten i vedlegg 3 skal basere seg på budsjettene. Kompensasjonsbeløpet er beløpet tilbyder vil motta fra Samferdselsdepartementet for dekning av kostnader og fortjeneste. Hvilke kostnader tilbyder inkluderer i dette beløpet er opp til tilbyder. Det viktige er at tilbyder ikke forventer at Staten vil dekke mva. i tillegg til kompensasjonsbeløpet som tilbyder skriver opp. Vi utbetaler kun kompensasjonsbeløpet som er oppført i tilbudet til vinneren(e) av konkurransen.

Det skal ikke beregnes mva. av tilskudd til innenlandske flyruter, altså skal det ikke beregnes mva. på kompensasjonsbeløpene/tilskuddene i tilbudet.

Spørsmål 5:

1. Hva slags kabinfaktor er det på ruteområde 2? Tallet fremgår ikke for område 2.
2. Beregner dere oppgitte kabinfaktor utfra DHC8, dvs. 39 seter?

Svar:

1. Ruteområde 2 inngår i ruteområdet som kalles Finnmark i tabellen på s. 82 i utlysningen. Beklager at dette ikke kommer tydeligere frem, men det er slik vi mottar informasjonen fra kilden og vi har ikke bearbeidet denne.
2. Som vi opplyser på s. 75 i vedlegg 5 i utlysningen så er opplysningene om kabinfaktoren hentet fra dagens operatør på de aktuelle rutene sine rapporteringer til Samferdselsdepartementet. Operatøren kalkulerer kabinfaktor ved å ta RPK/ASK (RPK = revenue passenger kilometre, ASK = available seat kilometre), altså er denne basert på faktisk levert kapasitet og faktisk flydde revenue passasjerer. Vi vil også anbefale dere å lese rapport 1509 fra Møreforskning og TØI Forslag til anbudsopplegg for regionale flyruter i Nord-Norge. På s. 27 finner dere informasjon om kabinfaktor for ruteområde 2.

Spørsmål 6

1) Spørsmål/kommentar 5.5.1.2 vedrørende Treningsprogram

Spørsmål til punkt i.

I anbudet er det nevnt 800 timer flytid, dette kan være både "line" og annen erfaring. Eksempelvis finnes det flyklubb piloter med +1000 timer som nødvendigvis ikke har kunnskap om prosedyreorientert "line flying". Vi ser også nå at SAS og andre selskaper tar in kompetente styrmenn direkte etter utdanning.

Kan man se for seg andre kombinasjoner, eksempelvis at piloter med utdanning og teori av nyere dato og med mer enn for eksempelvis 400 flytimer på "line", aksepteres som styrmenn?

Svar:

Nei, dette er satt som et minimumskrav som alle tilbydere må etterleve.

Det er lite relevant å sammenligne med selskaper som SAS og Norwegian ettersom disse driver en helt annen type operasjoner. Statens havarikommisjon for transport (SHT) har i flere rapporter poengtert at de operasjonelle utfordringene knyttet til kortbaneoperasjoner er langt større enn ruteflyging til tradisjonelle lufthavner. Eksempelvis har både Widerøe og Lufttransport (*som har trafikkert kortbanenettet i mange år*) langt strengere krav til flyerfaring enn de fleste andre operatører i Norge. Dette er basert på erfaring fra mange års trening av kandidater.

800 timer har erfaringsmessig vist seg å være det absolutt laveste timeantallet man bør ha før opplæring på denne typen operasjoner.

Spørsmål til punkt ii.

vii. Flight Safety's ALAR kurs

Fins det noen spesiell begrunnelse for at det i utlysningen er valgt Flight Safety som leverandør av ALAR kurs?

Det fins flere leverandører av denne tjenesten. Kan vi legge til grunn at tilbyder selv velger leverandør av ALAR kurs så lenge disse tilfredsstiller myndighetskrav?

Svar:

Dette skyldes beklageligvis en skrivefeil fra Luftfartstilsynets side i korrespondanse med Samferdselsdepartementet. Det menes Flight Safety Foundation (FSF) sitt ALAR-kurs. Kurset ble til etter et initiativ fra 190 operatører i 1999, og utarbeidet i samarbeid med eksperter fra Flight Safety Foundation.

Flight Safety Foundation er en global uavhengig non-profit organisasjon som samler inn statistikk og fakta fra hendelser og flyulykker over hele verden. Formålet er økt forståelse for bakgrunnen for ulykker og forslag til hvordan trening og operasjoner kan forbedres for å øke flysikkerheten.

ALAR kurset (pensum) kan lastes ned gratis fra organisasjonens hjemmesider. Kurset er todelt hvor den ene delen inneholder «generiske» anbefalinger som går på tvers av flytyper og operasjoner, mens den andre delen av kurset må utvikles av operatøren selv basert på operasjonsområde, flytype, erfaring og må basere seg på prinsippene i ALAR. Dette kurset må beskrives i OM-D.

Selskapet står fritt til å velge eksterne ATO'er (Flight Safety, CAE, o.l.) for gjennomføring av trening, men ALAR-kurset må utarbeides av selskapets treningsavdeling og beskrives i OM-D.

Spørsmål til punkt ii.

viii. Områder av Operational Suitability Data (OSD), AFM og MEL som er relevant for kortbaneoperasjoner. Forholdet mellom dei og konsekvensar.

Vi ber om at Samferdselsdepartementet utdyper dette kravet på en slik måte at det blir tydelig hva kravet er.

Svar:

Her henvises til reg. (EU) 965/2012 ORO.FC.145(b), som gjelder for alle operatører (ikke bare kortbane).

OSD (operational suitability data) er et nytt krav fra EASA til flyprodusentene der opplæring, trening og prosedyrer for sikker operasjon av typen, beskrives. Disse er delt i fem kategorier:

- Trening av piloter
- MMEL
- Trening av kabinpersonale
- Trening av vedlikeholdspersonell
- simulatorkvalifikasjoner

Operatøren må utarbeide trening, prosedyrer og policies for hvordan man håndterer MEL i forhold til bruk av AFM, AFM supplementer, ytelsesbegrensninger som følge av MEL, hva som tillates av feil på kortbaner kontra langbaner, osv.

Disse prosedyrene, policiene og ytelsesberegningene må utarbeides med bakgrunn i OSD, MMEL og AFM begrensninger og i tillegg tilpasses spesielle operasjonelle utfordringer knyttet til kortbanene, terreng og vær. Disse må også ta høyde for besetningers erfaringsnivå og andre elementer operatøren finner relevante.

ORO.FC.145 Provision of training

(a) All the training required in this Subpart shall be conducted:

(1) in accordance with the training programmes and syllabi established by the operator in the operations manual;

(2) by appropriately qualified personnel. In the case of flight and flight simulation training and checking, the personnel providing the training and conducting the checks shall be qualified in accordance with Annex I (Part-FCL) to Regulation (EU) No 1178/2011.

(b) When establishing the training programmes and syllabi, the operator shall include the relevant elements

defined in the mandatory part of the operational suitability data established in accordance with Regulation

(EU) No 748/2012.

(c) In the case of CAT operations, training and checking programmes, including syllabi and use of individual

flight simulation training devices (FSTDs), shall be approved by the competent authority.

(d) The FSTD shall replicate the aircraft used by the operator, as far as practicable. Differences between the

FSTD and the aircraft shall be described and addressed through a briefing or training, as appropriate.

(e) The operator shall establish a system to adequately monitor changes to the FSTD and to ensure that

those changes do not affect the adequacy of the training programmes.

Spørsmål til punkt iii. Simulatortrening

i. ZFTT (zero flight time training) typeutsjekk godkjennast ikkje

Gjelder dette for flygere som skal utdannes etter den 1. april 2017? Hva med piloter som allerede har type-rating på fly typen?

Svar

Dette gjelder for alle flygere.

SAS og Braathens gjennomførte også landingstrening uten passasjerer om bord tidligere, selv om dette var relativt kostbart med store fly og de første landingene i verste fall ble noe harde eller med langt setningspunkt.

På kortbanene er situasjonen en helt annen. Her er innflygingsvinkel, hastighet og korreksjoner helt avgjørende for at landingen kan gjennomføres sikkert. Et kort eller langt setningspunkt her kan i verste fall bety havari.

Opplæring av nye flygere bør ha en klar struktur og være inndelt i faser med klare delmål. Hensikten med en slik oppbygging er at en bestått fase 1 er en forutsetning for å kunne påbegynne fase 2. Erfaring fra andre operatører viser at flere kandidater stryker denne første fasen og trenger mer trening før de får fortsette line-training med passasjerer om bord. Mye av tilleggstreningen som gjennomføres i dag er kommet til som følge av tilrådninger fra SHT, og flere av disse går på landingsuhell med uerfarne flygere. Luftfartstilsynets krav er derfor basert på en kombinasjon av tilrådninger fra SHT og operasjonelle erfaringer som er gjort på kortbanenettet gjennom mange tiår.

De som allerede har typerating har gjennomført sin landingstrening tidligere og skal kun rekvalifisere seg (om nødvendig). Dette kan gjøres med lineinstruktør under LIFUS.

Spørsmål til punkt iii. Simulatortrening

ii. Simulatorkonfigurasjon må tilsvare faktisk flykonfigurasjon

Vi har tidligere fått følgende tilbakemeldingen fra Luftfartstilsynet;

-FSTD som brukes for trening skal være en kopi av operatørens luftfartøy. Eventuelle forskjeller beskrives og klassifiseres (nødvendig trening) i henhold til samsvars nivå og ATA kapitler

Kan vi legge til grunn samme tolkning for Samferdselsdepartementets krav?

Svar:

Ja, ref. svaret over med referanse til ORO.FC.145(d og e).

FSTD bør ideelt sett være identisk til flyene som opereres. Imidlertid er ikke dette alltid mulig å få til. I disse tilfellene må selskapet beskrive forskjellene og hvordan man treningsmessig kompenserer for forskjellene.

Hvor store forskjeller som er akseptable avhenger av en rekke faktorer. Er det kosmetiske forskjeller eller store systemforskjeller? Er det systemer som er spesielt viktige/kritiske operasjonelt? Hvilke muligheter har operatøren for alternativ trening, og hvilke kompenserende tiltak har operatøren iverksatt? Alle disse faktorene teller med i Luftfartstilsynets vurdering og godkjenning av FSTD'er som er planlagt benyttet.

I kortbanesammenheng vil et godt visuelt system bli tillagt vekt i tillegg. I tillegg bør FMS og presentasjon anses som operasjonelt kritiske komponenter.

Spørsmål til punkt iv. LIFUS (line instruction flying under supervision)

iv. Restriksjonar i minimum 300 timar + ein vintersesong

Punktet fremstår veldig uklart, og vi ber om utdyping av punktet. Kravene og punktene vedrørende restriksjoner er essensielle for en ny operatørs mulighet til å starte opp på et anbudsområde og vi ber dere vurdere disse punktene nøye.

Nedenfor noen kommentarer som vi håper kan bidra til å utdype kravet:

Hva gjelder 300 timer restriksjon for?

Svar:

De restriksjoner som er beskrevet angjeldende vind- og vær-restriksjoner skal gjelde i minimum 300 timer eller en vintersesong. Dersom 300 timer ikke er oppnådd i løpet av en vinter, kan restriksjonen likevel fjernes.

Hva omfattes av operative restriksjoner? "duty time limitations", "wind limitations", eller "visibility limitations"?

Svar:

Dette har ikke noe med duty time limits å gjøre, kun vær og vind.

Hva menes med en vintersesong?

Svar:

15. oktober til 30. april

Gjelder kravet for kapteiner eller styrmenn?

Svar:

Kravene gjelder for både nyutsjekkede kapteiner og styrmenn. Dersom kapteinen er uten begrensninger og styrmannen har begrensninger kan innflyging og landing utføres så lenge kapteinen gjennomfører innflyging/landing i værforhold som ligger utenfor styrmannens begrensninger. Motsatt går det ikke.

Hvilke restriksjoner gjelder for eksempel for tidligere Widerøe flygere som har operert på kortbane i mange år?

Svar:

Disse pilotene må rekvalifisere på CAT C plassene dersom de ikke har vært der siste 12 måneder, ellers er de kvalifisert dersom dette kan dokumenteres.

Hva med eksempelvis SAS og Norwegian flygere med erfaring på B-737 under vinteroperasjoner?

Svar:

For disse opprettholdes kravet om restriksjoner.

Hva med flygere som har operert på Island/Grønland på kortbane, hvilke restriksjoner gjelder disse?

Svar:

Også for disse opprettholdes kravet om restriksjoner ettersom dette også omfatter lokal kjennskap til de ulike flyplasser.

2) Spørsmål/kommentar 5.5.3, siste avsnitt "Fremdriftsplan"

Siste setning: Tilbydaren oppfordrast blant annet til å vise korleis forholda i bokstav a) – s) vil bli ivaretatt.

Vi ber om redegjørelse for hvilke punkt og avsnitt det vises til.

Svar:

Her er det en referansefeil i konkurransegrunnlaget.

Setningen på side 20 i konkurransegrunnlaget "Tilbydaren oppfordrast blant anna til å vise korleis forholda i bokstav a) – s) vil bli ivaretatt" skal være "Tilbydaren oppfordrast blant anna til å vise korleis forholda i punkt i. – xx. vil bli ivaretatt."

Spørsmål 7

Trafikkinntektene påvirkes i stor grad av totalprodukt, distribusjon, salg/marketing og prissetting. Avinors passasjerstatistikk for 2012 og 2013 viser tosfifret prosentvis vekst i trafikken det første året etter at Widerøe overtok rutene på Florø respektive Røros. I anbudsutlysningen står det at trafikkopplysningene er veiledende og nye aktører kan dermed vurdere at enerett innebærer lite inntektsmessig risiko. Vil Samferdselsdepartementet presisere at anbudets minimumskrav i fht produkt, prising, distribusjon osv. ikke henger sammen med veiledende trafikkinformasjon?

Svar:

Samferdselsdepartementet understreker i vedlegg 5 til konkurransegrunnlaget side 75 "Rettleiande trafikkopplysningar" at tilbyderne selv er ansvarlig for å beregne inntektene for rutene omfattet av forpliktelser til offentlig tjenesteytelse, samt at trafikkopplysningene bare er ment å fungere som en veiledning. Departementet informer videre om at trafikkopplysningene er hentet fra selskapenes rapportering, og at de må ses i sammenheng med faktisk gjennomførte trafikkprogram og

gjennomgangsordninger i de gjeldende periodene. Dette gjelder også for post og frakt. De veiledende trafikkopplysningene er inkludert i konkurransegrunnlaget for å gi et bilde av markedspotensialet på de aktuelle ruteområdene, men mulighetene for å oppnå et slikt trafikk – og inntektsnivå vil kunne variere avhengig av operatøren og andre eksterne og interne faktorer, som dere nevner.

Tilbyderne må selv vurdere forventet trafikknivå og passasjerinntekter sett i lys av de fastsatte minimumskravene per ruteområde i vedlegg 1.

Rettinger

Retting 1:

Tabellen på side 82 inneholder feil og bør erstattes med korrekt tabell:

Ruteområde	Kabinfaktor
Røst	43,6%
Andøya	47,9%
Finnmark	46,0%
Mo i Rana, Mosjøen	59,9%
Lakselv	53,5%
Nord-Trøndelag	61,0%
Svolvær, Leknes	59,6%
Harstad/Narvik	46,6%
Brønnøysund, Sandnessjøen	58,1%

Retting 2:

Setningen på side 20 i konkurransegrunnlaget "Tilbydaren oppfordrast blant anna til å vise korleis forholda i bokstav a) – s) vil bli ivaretatt" rettes til "Tilbydaren oppfordrast blant anna til å vise korleis forholda i punkt i. – xx. vil bli ivaretatt."

Retting 3:

Vi har blitt informert om en feil i passasjertallene i vedlegg 5 under rettleiande trafikkopplysningar som gjør at flere av tabellene inneholder feil. Disse bør erstattes med korrekte tabeller:

Ruteområde 3, s. 77

Tal på passasjerar

	LKL	TOS	Sum:
LKL		25 310	25 310
TOS	24 444		24 444
Sum:	24 444	25 310	49 754

Passasjerinntekter

	LKL	TOS	Sum:
LKL		20 999 067	20 999 067
TOS	21 707 532		21 707 532
Sum:	21 707 532	20 999 067	42 706 599

Ruteområde 6 og 7, s. 78

Tal på passasjerar

	BOO	LKN	SVJ	Sum:
BOO		46 337	34 696	81 033
LKN	51 670			51 670
SVJ	37 743			37 743
Sum:	89 413	46 337	34 696	170 446

Passasjerinntekter

	BOO	LKN	SVJ	Sum:
BOO		31 352 925	23 667 070	55 019 995
LKN	33 307 941			33 307 941
SVJ	25 105 653			25 105 653
Sum:	58 413 594	31 352 925	23 667 070	113 433 590

Ruteområde 11 og 12, s. 80

Tal på passasjerar

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		6 938	22 563		29 501
MJF	7 393			22 707	30 100
MQN	22 618			26 462	49 080
TRD		23 523	27 699		51 222
Sum:	30 011	30 461	50 262	49 169	159 903

Passasjerinntekter

	BOO	MJF	MQN	TRD	Sum:
BOO		5 655 500	14 927 443		20 582 942
MJF	6 591 231			20 910 566	27 501 798
MQN	15 554 883			28 861 769	44 416 652
TRD		23 714 822	31 631 495		55 346 318
Sum:	22 146 114	29 370 322	46 558 938	49 772 335	147 847 710

Tilleggsopplysninger

Tilleggsopplysning 1:

En tilleggsinformasjon knyttet til tabellen for kabinfaktor på side 89 i konkurransegrunnlaget, er at en streik på Svolvær lufthavn kan ha påvirket 2013-2014 tallene noe.

Tilleggsopplysning 2:

AIC som omhandler den planlagte kunngjøringen av brattvinklede APV Baro-VNAV prosedyrer er nå tilgjengelig via følgende link:

https://www.ippc.no/ippc_ais/aic_a/EN_Circ_2016_A_004_en.pdf