



Allakkiag Notat

Uunga
Til

[Navn 1] [Navn 2]

Assinga uunga
Kopi til

Brevdato: 08-12-2016
Sags nr. 2016 - 3630
Dok. nr. 4142466

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanaq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Notat om hændelsesforløb i forhold til Aluu Airlines' og Bristow Group's deltagelse i Grønlands Selvstyres udbud af servicekontrakter pr. 1.1.2017

Projektteam

Grønlands Selvstyre har gennemført en dialog- og udbudsproces, idet nedenstående aktører har været involveret i processen fra start til slut. Den endelige beslutningskompetence har været placeret hos Grønlands Selvstyre:

- Grønlands Selvstyre, Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur v/ afdelingschef for infrastruktur Andreas Østbirk samt departementschef Olafur Petur Nielsen
- Lundgrens v/ advokat Søren Hilbert og advokat Majse Jarlov
- Rambøll Danmark v/ projektdirektør Frantz Buch Knudsen
- Mittarfequarfiit v/ driftsdirektør Niels Grosen

Invitation til markedsdialog

Som led i forberedelsen af det kommende udbud af servicekontrakter vedrørende offentlig befordring i Grønland iværksatte Grønlands Selvstyre en forudgående markedsdialog med det overordnede formål at modtage potentielle operatørers bidrag til, hvilke forhold Selvstyret burde være opmærksom på ved sin tilrettelæggelse af det kommende udbud. Markedsdialogen blev iværksat ved offentliggørelse af en enslydende annonce i såvel EU-Tidende som på www.udbud.gl.dk med en opfordring til alle interesserede operatører om at deltage i et individuelt dialogmøde med Grønlands Selvstyre i uge 50 i København hos Grønlands Selvstyres advokat i Danmark; Lundgrens (indtil 31/4-2016 Rønne & Lundgren).

Som det fremgår af denne annoncen var det allerede på dette tidspunkt lagt fast, som en afgørende forudsætning, at de nye servicekontrakter skulle træde i kraft pr. 1. januar 2017.

Grønlands Selvstyre tog derudover direkte kontakt til en række operatører, som forventedes at kunne have en interesse i den udbudte opgave ved udsendelse af enslydende breve.

Der indkom interessetilkendegivelse fra mange operatører fra hele verden og det resulterede i, at der blev afholdt dialogmøde med i alt 14 virksomheder. Som grundlag for afholdelse af dialogmøderne havde Grønlands Selvstyre udarbejdet et dialogmateriale, som indeholdt en nærmere beskrivelse af befordringsopgaven, visioner for opgavens løsning samt dagsorden for dialogmøder til brug for operatørernes forberedelse.

For en god ordens skyld skal det bemærkes, at alt materiale under såvel dialogprocessen som det efterfølgende udbud blev udarbejdet i en original dansk version samt en engelsk oversættelse.

Allerede på tidspunktet for markedsdialogens gennemførelse var der fra Grønlands Selvstyres side et fokus på at sikre en ligebehandling af de potentielle tilbudsgivere, herunder i forhold til at sikre, at også andre operatører end den nuværende mangeårige operatør, Air Greenland, ville være i stand til at kunne byde på opgaven på konkurrencedygtige vilkår. Rambøll Danmark A/S udarbejdede derfor en oversigt over de fordele, som umiddelbart kunne konstateres i forhold til Air Greenland med det formål, allerede fra processens start, at have et fokus på en håndtering af disse konkurrencefordele på den bedst mulige måde. Oversigten blev endvidere udleveret til Air Greenland forud for dialogmøde ud fra et ønske om at høre Air Greenlands eventuelle syn på denne opfattelse.

Et fokus var bl.a. at sikre, at også nye operatører fik viden om den eksisterende infrastruktur i form af hangarfaciliteter og landingspladser.

I medfør af ICAO-konventionen er Danmark forpligtet til at stille flight operational information til rådighed for luftfartssektoren. Disse informationer fremgår af den såkaldte AIP (Aeronautical Information Management), som kan findes på <http://aim.naviair.dk/English>. AIP indeholder bl.a. oplysning om pladsernes størrelse (D-værdi og sikkerhedszone), som har betydning for med hvilken størrelse materiel, pladserne kan beflyves. I sin egenskab af driftsansvarlig for infrastrukturanlæggene (lufthavne, heliporte og helistop) gennemgik Grønlands Lufthavnsvesen Mittarfeqarfiit de informationer, som fremgår af AIP-en. I den forbindelse blev der konstateret misvisende oplysninger i AIP-en, hvorfor Grønlands Selvstyre korrigerede disse oplysninger direkte over for alle de deltagende operatører i markedsdialogen.

Aluu Airlines og Bristow Group's deltagelse i markedsdialog

Iblandt de operatører som havde vist interesse for at deltage i markedsdialogen var Bristow Group og Aluu Airlines. Ved tilrettelæggelse af dialogmøderne gjorde operatørerne opmærksom på, at disse 2 virksomheder agtede at deltage i processen, som en sammenslutning med Bristow Group som overordnet ansvarlig, hvorfor operatørerne også ønskede at deltage i dialogmødet sammen. Bristow Group kvitterede i den forbindelse skriftligt for den fælles mødeindkaldelse. Det forhold, at Aluu Airlines valgte at samarbejde med en anden operatør forekom naturligt, idet Aluu Airlines efter det oplyste ikke selv råder over hverken helikoptere eller fastvinget materiel. Forud for dialogmødernes afholdelse havde operatørerne mulighed for at fremsende relevant materiale til brug for drøftelserne på mødet. Grønlands Selvstyre modtog bl.a. et samlet dialogmateriale fra Bristow Group og Aluu Airlines.

Under dialogmødet var Grønlands Selvstyre, Rambøll Danmark, Mittarfeqarfiit og Lundgrens repræsenteret. Et af de forhold som blev drøftet på mødet var Bristow Group's overvejelser om at lade en række distrikter beflyve med en helikopter af typen Sikorsky S-92 med den overordnede begrundelse, at denne helikoptertype også på sigt ville kunne benyttes til udførelse af SAR-operationer; et forretningsområde som Bristow Group ikke lagde skjul på indgik som et væsentlig forhold i deres business case for at ville deltage i en udbudsproces om servicekontrakterne, som efter deres opfattelse var mindre rentable.

Grønlands Selvstyre gjorde under dialogmødet opmærksom på, at helikopteren Sikorsky S-92 dels havde en kapacitet som væsentligt oversteg det aktuelle trafikbehov, som skulle løftes under servicekontrakterne, og dels at brug af denne helikoptertype umiddelbart var en udfordring i forhold til den eksisterende infrastruktur, som i høj grad er tilpasset det mindre materiel, som Air Greenland har benyttet igennem de sidste mange år.

Tilbudsprocessen

Det samlede udbudsmateriale indeholdt jf. Ydelsesbeskrivelsen, pkt. 3 en nærmere beskrivelse af den eksisterende infrastruktur, herunder relevante informationer om AIP.

På tidspunktet for tilbudsfristens udløb afgav Bristow Group et tilbud på udførelse af befording på følgende trafikopgaver:

- Trafikopgave 1: Qaanaaq
- Trafikopgave 2: Upernavik
- Trafikopgave 3: Uummannaq
- Trafikopgave 5: Disko
- Trafikopgave 7: Sydgrønland
- Trafikopgave 8: Tasiilaq
- Trafikopgave 9: Ittoqqortoormiit
- Trafikopgave 10: Nordgrønland

Bristow Groups tilbud blev modtaget den 25. april 2016. Det fremgår af følgebrevet, at tilbuddet er udarbejdet i samarbejde med Bristow Group's kollegaer i Aluu Airlines. Det fremgår videre, at Aluu Airlines i tilfælde af en kontrakttildeling agter at indlemme deres forretning i Bristow Group, således at deres medarbejdere vil udgøre senior management employees i et nystiftet selskab "Bristow Greenland".

Som led i forberedelsen af et tilbudsforhandlingsmøde med Bristow Group, udarbejdede Rambøll Danmark et memo med forskellige punkter til drøftelse under mødet. Det første

punkt omhandler brug af Sikorsky S-92, som er oversized i forhold til befodringsbehovet.

Grønlands Selvstyre afholdt den 28. april 2016 et forhandlingsmøde med Bristow Group i København. Under dette møde var Bristow Group bl.a. repræsenteret af Carl Dixon, ligesom Aluu Airways var repræsenteret af Pele Broberg (CEO) samt Kuno Fencker (Chairman of the Board). Ud over en dialog om det tilbudte tilskudsbeløb, som overskred det udmeldte budget, blev forhold om det tilbudte materiel i form af bl.a. helikoptere af typen Sikorsky S-92 i øvrigt drøftet.

Dialog med Trafik- og Byggestyrelsen

I forlængelse af dialogmødet den 28. april 2016 rettede Pele Broberg henvendelse til Mittarfeqarfiit vedrørende problemstillingen om benyttelse af helikoptere af typen Sikorsky S-92. Til besvarelse af denne henvendelse udarbejdede Mittarfeqarfiit et memo fremlagt, som skitserede 2 mulige scenarier:

- 1) Trafik- og Byggestyrelsen godkender Bristow Group's specifikke operation
- 2) Omklassificering af helikopterflyvepladserne

Memoet indeholder endvidere en besvarelse af en række spørgsmål, som Pele Broberg havde stillet på vegne af Bristow Group.

Med det formål at sikre, at Bristow Group har fuld indsigt i de fysiske forhold og ikke mindst begrænsninger på de 46 helikopterlandingspladser, fik Bristow Group adgang til den elektroniske database hos Asiaq, som indeholder detaljerede oplysninger, herunder kort- og billedmateriale for hver landingsplads som supplement til de oplysninger, som er tilgængelige i AIP-en.

Efter at have gennemgået dette materiale rettede Bristow Group en direkte henvendelse til Trafik- og Byggestyrelsen. Den 10. maj 2016 modtog Grønlands Selvstyre en kopi af en henvendelse, som Bristow Group (Tim Glasspool, Head of Flight Operations) havde rettet direkte til Trafik- og Byggestyrelsen vedrørende deres tilbudte løsning med brug af Sikorsky S-92 på de grønlandske helikopterlandingsplader. Det fremgår af denne henvendelse, at Bristow Group var vidende om, at pladserne er godkendte til den mindre helikoptertype Bel 212, som aktuelt benyttes af Air Greenland. Bristow Group tilkendegav samtidig deres opfattelse af, at pladsernes fysiske indretning har en sådan størrelse, at de nemt vil kunne indrettes til en Sikorsky S-92.

Ved mail af 17. maj 2016 bekræftede Lundgrens over for Bristow Group's kontaktperson under udbudsprocessen samt underskriver af tilbuddet, Carl Dixon, at tilbudsgiveren selv var i direkte dialog med Trafik- og Byggestyrelsen om håndtering af udfordringer ved benyttelse af helikoptere af typen Sikorsky S-92 ved beflyvning i Grønland. Det understreges i denne mail, at Selvstyret fortsat så udfordringer ved brug af helikoptere af typen Sikorsky S-92, hvorfor Selvstyret, som også tilkendegivet under dialogmødet ultimo april 2016, fortsat var meget interesseret i at modtage et alternativt tilbud baseret på en benyttelse af mindre helikoptere.

Om morgenen den 18. maj 2016 bekræftede Carl Dixon, at Bristow Group var på sagen i forhold til Trafik- og Byggestyrelsen. Senere på dagen afleverede Bristow Group et endeligt tilbud. Af følgebrevet fremgår, at Bristow Group overvejede at benytte et alternativt materiel i form af den mindre helikopter Augusta Westland AW 139. Det anføres, at denne helikoptertype sjældent er tilgængelig på leje-markedet, og at Bristow Group ikke er i stand til at opføre det nødvendige antal hangarer til at understøtte en sådan alternativ operation med opstart 1. januar 2017 samt at benyttelse af en mindre helikoptertype i øvrigt ikke understøtter deres business case i Grønland.

Med det overordnede formål at få klarhed over, hvorvidt den løsning som Bristow Group tilbød ved brug af S-92 helikoptere var farbar, rettede Selvstyret efter aftale med Bristow en direkte kontakt med Trafik- og Byggestyrelsen ved brev af 26. maj 2016. Som det fremgår af brevet er formålet med mødet, at få tilvejebragt et tilstrækkeligt sikkert grundlag for at konstatere, at alle de nødvendige godkendelser og tilladelser m.v. til belyvning med en Sikorsky S-92 vil kunne tilvejebringes med henblik på driftsstart 1. januar 2017. Et centralt emne under mødet var, hvorvidt der for samtlige helikopterpladser vil kunne etableres den nødvendige FATO og TLOF for landing med en S-92 i henhold til BL 3-8.

Under mødet deltog Grønlands Selvstyre tillige med Mittarfeqarfiit, Rambøll Danmark samt Lundgrens. Fra Trafik- og Byggestyrelsen deltog Ole Pedersen samt Christian Thorhauge. Det stod på mødet ganske klart, at de 46 landingspladser er af meget forskellig beskaffenhed og at en udvidelse af en lang række af pladserne til at kunne rumme en Sikorsky S-92 ville kræve anlægsarbejder, hvorfor den krævede kontraktstart 1. januar 2017 allerede af denne grund er en særskilt problemstilling. Det indgik i drøftelserne om det er muligt at tilvejebringe en tilstrækkelig stor FATO, TLOF og sikkerhedszone til en Sikorsky S-92 og det alternativt er muligt at dispensere fra dele af kravene i BL 3-8. Det kom herunder frem, at de danske/grønlandske krav til sikkerhedszone er strengere end det tilsvarende krav i de internationale regler, "ICAO".

Efter mødet tilkendegav Trafik- og Byggestyrelsen, at Styrelsen havde et behov for en dialog med Bristow Group direkte i forhold til information om materiellets tekniske indretninger, som har betydning for spørgsmålet om godkendelser m.m. Endvidere bliver det aftalt, at Selvstyret skulle udarbejde en oversigt for samtlige helikopterpladser med en tydelig angivelse af pladsernes individuelle indretning samt beskaffenhed.

Den 20. juni 2016 spurgte Bristow Group til status på tidsplanen i forhold til evalueringsprocessen. Selvstyret besvarede henvendelsen den 21. juni 2016 med en tilkendegivelse om, at der er et tidspres for færdiggørelse af tilbudsevalueringen. Det fremgår endvidere, at Selvstyret mangler præcis information fra Bristow Group om omkostninger forbundet med opførelse af nødvendige hangarer, idet disse omkostninger skal inddrages i de samlede beregninger. Endelig anføres det, at Selvstyret ikke har modtaget nogen tilbagemelding fra Trafik- og Byggestyrelsen om, hvorvidt den tilbudte operation kan gennemføres i forhold til opnåelse af nødvendige godkendelser og dispensationer m.m.

Den 26. juni 2016 modtog Selvstyret et brev fra Bristow Group, underskrevet af Jonathan E. Baliff, der er President and Chief Executive Officer. Ifølge brevet tilbagekalder Bristow Group det afleverede endelige tilbud med den overordnede begrundelse, at et uheld med en helikopter af typen H225 Super Puma har nødvendiggjort, at dette materiel tages ud af deres operation med den konsekvens, at der er skabt pres på Sikorsky S-92 til Bristow Groups eksisterende operationer. De 4 helikoptere, som var øremærket servicekontrakterne, var derfor ikke længere tilgængelige. Selvstyret bekræftede brevet modtagelse samme dag. Den 1. juli 2016 blev Bristow Group orienteret om, at deres beslutning om at trække sig fra konkurrencen var taget til efterretning af Selvstyret, som samtidig takkede for deres deltagelse.

Den 4. juli 2016 modtog Grønlands Selvstyre et nyt brev fra Bristow Group ved Jonathan E. Baliff, om, at Bristow Group igen så sig i stand til at aflevere et nyt opdateret tilbud, idet et opdateret tilbud fortsat ville være baseret på S-92 helikoptere og ville indebære et væsentligt forøget tilskudsbehov set i forhold til det første tilbud.

Samtidig ville et nyt tilbud indebære en væsentlig overskridelse af budgetrammen for servicekontrakterne. Den 15. juli 2016 besvarede Selvstyret henvendelse med oplysning om, at det indikerede opdaterede tilbud ikke vil være konkurrencedygtigt, som følge af den markante overskridelse af budgettet. Endvidere henviste Selvstyret til, at der fortsat består en række afgørende tekniske uklarheder, som følge af det tilbudte materiel af typen Sikorsky S-92, for så vidt angår hangarfaciliteter samt størrelsen af helikopterlandingspladser. Endelige henvistes der til det enorme tidspres i forhold til at gøre operationen klar til driftsstart den 1. januar 2017.