

Oppdragsgivers kravspesifikasjon

1. Innhold i dette bilaget	1
2. Kontraktens gyldighetsområde og produksjon	2
3. Kontraktens oppstart og varighet	2
4. Oppdragsgivers krav til transportoppdraget.....	2
4.1 Lærling og kadett	2
4.2 Kaier og avgifter	2
5. Oppdragsgivers bemerkninger og svar på spørsmål.....	3
6. Krav til drift – Kansellering	3
7. Krav til hoved- og reservefartøy	3
7.1 Krav hovedfartøyet i sambandet	3
7.2 Krav til reservefartøy i sambandet	3
7.3 Bruk av reservefartøy	4
7.4 Bareboat avtale for fartøyet	5
8. Økonomisk godtgjørelse, avregning og reguleringsklausuler	5
8.1 Avregning ruteproduksjon	5
8.2 Avregning sanksjoner	5
8.3 Avregning bruk av reservefartøy	5
8.4 Pris på leie av fartøy	5
8.5 Regulering av godtgjørelser.....	5

1. Innhold i dette bilaget

Bilaget gir utfyllende informasjon til Bilag 0 - Kontraktsvilkår båt.

Bilag 1a - Oppdragsgivers kravspesifikasjon, gir en beskrivelse av oppdragsgivers spesifikke krav til utførelse av leveransen til denne kontrakten.

Øvrige spesifikke krav er beskrevet i Bilagene 1b, 1c, 1d, 1e og 1f.

Bilag 2a, er ikke relevant for denne konkurransen.

2. Kontraktens gyldighetsområde og produksjon

Kontrakten gjelder for hurtigbåtsambandet:

- Rute 18-195 Træna lokal. Se Bilag 1b - Ruteplan
- Inngangsnivå ruteproduksjon 50 710 km. Det gjøres oppmerksom på at ruten har flere signalanløp, og faktisk produksjon kan derfor være lavere enn inngangsnivået.
- Ruteproduksjon innbefatter også transport av gods.

3. Kontraktens oppstart og varighet

- Kontraktens oppstartsdato er 20.02.2027.
- Kontraktens varighet er til og med 31.03.2037

4. Oppdragsgivers krav til transportoppdraget

4.1 Lærling og kadett

Det er krav til at operatør til enhver tid, under hele kontraktsperiode, har minimum 1 lærling/kadett innenfor maritime fag.

4.2 Kaier og avgifter

Se vedlegg 4b for informasjon om kaier.

Operatør må sette seg godt inn i kostnader til kai og ekspeditør, da dette utgjør en betydelig kostnad for driften av sambandene.

Alle hovedfartøyet bruker i dag kaiene i vedlegg 4b. Operatør plikter å gjøre egne vurderinger av kaier og eventuelle behov for utbedringer. Det anbefales derfor at tilbyder er med på befaring av fartøyet i ruteområdet. Om det er behov for utbedringer av kaier så må dette betales av operatør.

For nærmere informasjon om avtaler på de enkelte kaiene oppfordrer oppdragsgiver at tilbydere tar kontakt med ekspeditørforeningen for å avdekke om det er tjenester i ruteområdenes anløpssteder som blir benyttet, der kostnader ikke kommer frem av gjeldende avtaler som det er vist til i oversikten. Kontaktopplysninger til ekspeditørforeningen oversendes på forespørsel.

5. Oppdragsgivers bemerkninger og svar på spørsmål

(settes inn ved kontraktsignering)

6. Krav til drift – Kansellering

Når Helgelandsspendelen kansellerer anløp av Træna utføres følgende beredskapsrute med rute 18-195 Træna lokal:

- Siste tur fra Husøy utføres 19:10, eller etter fergeankomst dersom denne har passasjerer til Selvær. Øvrige turer på kveld innstilles.
- Avgang Selvær påfølgende dag kl. 0515 med korrespondanse med fergen på Træna kl. 0545.
- Dersom dette inntreffer mandag, onsdag eller fredag kanselleres turene fra Træna 1145 og fra Selvær 1225.
- Øvrige ruteturer utføres som normalt.

Beredskapsruten forutsetter at det er bestilt behovsanløp fra Selvær på første avgang kommende dag.

7. Krav til hoved- og reservefartøy

7.1 Krav hovedfartøyet i sambandet

Hovedfartøyet i denne kontrakten er MS Sanna. Fartøyet's kapasitet er 50 personer inkludert mannskap og 6 palleplasser. Denne kapasiteten skal til enhver tid opprettholdes. For mer info om hovedfartøyet se Bilag 1e.

Det tillates ikke at hovedfartøy benyttes til annet formål enn ruteproduksjon.

MS Sanna skal i løpet av høsten 2026 bygges om til hurtigbåt med fabrikknye motorer. Fartøyet vil være ferdig ombygd og testet ved oppstart av ny driftskontrakt 20.02.2027. I forbindelse med ombygging til hurtigbåt så vil det normalt sett oppstå en del garantisaker som kan påvirke driften av hovedfartøyet. Operatør må ta høyde for at det kan oppstå en del garantiarbeid der fartøyet må ut av ruten og må inn på verksted for utbedring. Operatør må i alle tilfeller sette inn reservefartøy som oppfyller kravene i kap 7.2 i dette bilaget.

Se mer om ombygging av Sanna i «Bilag 1e».

7.2 Krav til reservefartøy i sambandet

Operatør må selv stille med reservefartøy til denne kontrakten.

Det stilles krav til at reservefartøyet skal tilfredsstille samme krav som hovedfartøy i forhold til fart, antall passasjerer og informasjonssystem. Det stilles også krav til at

fartøyet skal være universelt utformet. Det skal være en universelt utformet gangvei for å kunne betjene alle kaier både fra øvre og nedre dekk. Det skal også være mulig å transportere rullestol, barnevogn og lignende med heis mellom dekkene, eksempelvis gangveisheis. Trappeheis tillates ikke. Det stilles ikke krav til byggeår for reservefartøyet.

Det tillates en periode på 14 dager uten godsførende reservefartøy per kalenderår. Etter 14 dager er det krav til godsførende reservefartøy med lastekran. Kravet til godsførende reservefartøy er 3 palleplasser a 750Kg.

Alle kostnader forbundet med reservefartøy og godshåndtering skal fullt og helt dekkes av operatør.

Operatør må i sitt tilbud beskrive hvordan kravet til reservebåt er tenkt løst.
Se Bilag 2b - Operatørens tilbud.

7.3 Bruk av reservefartøy

Ved driftsavvik på hovedfartøy plikter operatør å stille med reservemateriell innen 12 timer etter at avvik oppstår.

Det er ikke tillat å bruke reservefartøy mer enn 21 dager hvert kalenderår. Dersom det skulle oppstå ekstraordinære hendelser, som krever ytterligere bruk av reservefartøy skal det være skriftlig godkjent av oppdragsgiver.

I tilfeller der hovedfartøyet er på verksted for utbedring av garantisaker i forbindelse med ombygging til hurtigbåt, så vil dette ikke gå ut over nevnte 21 dager.

Dersom hovedfartøyet ikke er klart til ruteoppstart må operatør stille med reservefartøy, og ta alle kostnadene med bruk av reservefartøy. Det vil ikke avregnes eller sanksjoneres for bruk av reservefartøy i denne perioden.

Det kan forekomme enkelte garantisaker på fartøyet etter levering fra verft i forbindelse med ombygging til hurtigbåt, noe som kan kreve at hovedfartøyet må ut av ruteproduksjon og inn til verft for utbedring av garantisaker. Det vil ikke bli avregnet for bruk av reservebåt i perioden det tar å utbedre garantisaker. Operatør plikter å stille med reservefartøy i perioden hovedfartøyet er inne for utbedring av garantisaker samt ta alle kostander med reservefartøy.

Om hovedfartøyet må forseile til verft for utbedringer av garantisaker så vil oppdragsgiver dekke medgått forbruk av diesel. Øvrige kostnader knyttet til garantisaker må dekkes av operatør.

Operatør må i sitt tilbud beskrive hvordan kravet til reservebåt er tenkt løst i alle tilfeller.

Se Bilag 2b - Operatørens tilbud.

7.4 Bareboat avtale for fartøyet

Se Bilag 1h - Bareboat avtale.

8. Økonomisk godtgjørelse, avregning og reguleringsklausuler

8.1 Avregning ruteproduksjon

Avregning foretas månedlig. Månedlig inngangsverdi som benyttes er beskrevet på kontraktens forside.

Sats for mer-/mindre produksjon er kr. 100 kr pr km. Denne satsen reguleres i henhold til punkt 8.5 i dette bilaget.

8.2 Avregning sanksjoner

Oppdragsgiver foretar månedlige avregninger i forhold til brudd på kvalitetselementene beskrevet i dokument Bilag 1d - Satser sanksjoner. Satsene reguleres i henhold til punkt 8.5 i dette bilaget.

Gebyr for kategori «Ruteavganger» ilegges ikke dersom det skyldes forhold utenfor operatørs kontroll.

En tur er definert som ruteproduksjon tur/retur Træna med mellomliggende steder.

8.3 Avregning bruk av reservefartøy

Avregning foretas årlig. Det godtas at reservefartøy kan benyttes i 21 dager per år. Ved bruk av reservefartøy utover dette faktureres operatør med 50% av satsen for produksjonsavregning multiplisert med faktisk produserte km.

Operatør skal føre statistikk over bruk av reservefartøy, og skal rapportere slike avvik til oppdragsgiver hver måned.

8.4 Pris på leie av fartøy

Operatør skal betale en årlig leie for fartøyet på kr 2,1 millioner pr. år. Beløpet betales i månedlige rater. Årlig leiekostnad reguleres i henhold til punkt 8.5 i dette bilaget.

8.5 Regulering av godtgjørelser

Godtgjørelsen reguleres første gang for driftsåret 2027. Deretter reguleres godtgjørelsen årlig. Siste regulering skjer for driftsåret 2037.

Oppdragsgiver benytter Statistisk sentralbyrås tabell 11585 «Kostnadsindeks for innenriks sjøfart» for regulering av godtgjørelse. Følgende parameter velges:

Statistikkvariabel: Kostnadsindeks

Total/delindeks innenriks sjøfart: Delindeks, fartøy – Små hurtigbåter

Følgende formel benyttes ved regulering fra 2027:

$$\frac{(4. kv^{2025} + 1. kv^{2026} + 2. kv^{2026} + 3. kv^{2026})/4}{(4. kv^{2024} + 1. kv^{2025} + 2. kv^{2025} + 3. kv^{2025})/4} - 1$$

Ved senere reguleringer benyttes samme prinsipp.