

Fartøybeskrivelse av hovedfartøyet MS Sanna

Hovedfartøyet

Fartøyet som skal benyttes som hovedfartøy er MS Sanna og eies av Nordland Fylkeskommune.

Fartøyet leies ut fra Nordland Fylkeskommune til operatør på en bareboat avtale.

Historikk

Fartøyet er bygd av GS Marine i 2015 som passasjerbåt med max hastighet 19,9 knop, 48 passasjerer og 6 palleplasser. For mer informasjon henvises det til byggespesifikasjon samt vedlagte tegninger.

MS Sanna har vært i rutetrafikk i Træna lokal helt siden levering. MS Sanna har tidligere vært drevet av Salten RIB og drives i dag av Lovund Skyss.

Sanna er levert med de-ratede Volvo D16 motorer, BB hovedmotor ble byttet i 2020, SB hovedmotor er ikke byttet siden levering. Det ble i 2024 byttet gir og manøversystem fra Twindisc til ZF.

Etter oppdragsgiver sin kjennskap så leveres det ikke lengre de-ratede Volvo D16 motorer. Oppdragsgiver har ute et anbud på ombygging av MS Sanna til hurtigbåt. Dette er en ombygging som søsterskipet MS Himmeltind fikk utført i 2025. Se vedlagt prøvetursdata fra MS Himmeltind.

Oppdragsgiver har publisere et anbud på ombygging til hurtigbåt for MS Sanna, innleveringsfrist for driftsanbudet vil være etter at vi vet hvilke motorer som blir montert ombord i Sanna ifm. ombyggingen. Selve ombyggingen vil skje i løpet av høsten 2026. Operatør må regne med en del arbeid knyttet til ombyggingen etter oppstart av kontrakt, selv om motorskiftet skal være utført før overtakelse av fartøyet. Det vil alltid være noe reklamasjonsarbeid knyttet til en slik ombygging, og operatør må beregne en del egen innsats. Operatør overtar ansvaret for garantisaker ifm. ombyggingen når de overtar fartøyet. Garantisaker skal meldes inn til oppdragsgiver på oppdragsgiver sitt garantiskjema, oppdragsgiver vil så sende dette til verft.

Oppdragsgiver vil publisere tilbudet fra vinner av konkurransen om ombygging av Sanna i løpet av juni 2026.

Operatør plikter å sette seg inn i anbudspapirene ang ombygging av Sanna til hurtigbåt, samt å gjøre vurderinger av forbruket fartøyet vil ha etter ombygging. Operatør må også gjøre undersøkelser på hvilken bemanning fartøyet vil få etter en ombygging.

Oppdragsgiver anbefaler alle som ønsker å levere tilbud å delta på befaringen med fartøyet for å danne seg et bilde av hvilket utstyr som er om bord, forbruk og hvor mye vedlikehold fartøyet trenger i fremtiden.

Operatør må sette seg inn i vedlikeholdssystemet og omfanget av vedlikehold som har vært gjort og må utføres i fremtiden. For spørsmål om serviceintervaller på utstyr om bord, så anbefales det at tilbydere selv kontakter leverandør av utstyr.

Det har vært gjort flere endringer på fartøyet siden de ble levert. Oppdragsgiver tar derfor et forbehold om at enkelte komponenter som er listet opp i vedlikeholdssystemet kan være byttet ut.

DNV

Fartøyene er bygd etter DNV klasse, men er i dag tatt ut av klasse og overført til sjøfartsdirektoratet.

Overtagelse av hovedfartøy

Operatør av fartøyet vil få tilgang til fartøyene 7 dager i løpet av siste driftsmåned før kontraktsoppstart. Under disse 7 dagene vil fartøyet være på verksted. Ny operatør må da planlegge for oppstart og se om det er nødvendig å drifte med reservefartøy til opplæring og utsjekk på hovedfartøyene er utført.

Det gjøres oppmerksom på at ny operatør ikke overtar hovedfartøyet før selve oppstartsdatoen i kontrakten.

Fartøyene overtas slik de er på overtakelsesdato og eventuelle usikkerheter må avklares før tilbudsfristen. Oppdragsgiver anbefaler at tilbydere benytter spørsmål og svar godt.

Oppdragsgiver ber tilbydere beskrive i Bilag 2b - Operatørens tilbud, hvordan oppstarten er tenkt gjennomført og hvordan det skal håndteres om ikke alt av mannskap blir med på virksomhetsoverdragelsen. Det skal også beskrives hvordan oppstart er tenkt gjennomført om ikke hovedfartøyet er klart til oppstart.

Bemanning

Det er operatør sitt ansvar og risiko å avklare bemanning samt søke sjøfartsdirektoratet om bemanningsoppgave. Det gjøres spesielt oppmerksom på det i denne anskaffelsen da oppdragsgiver er kjent med at det har vært usikkerhet knyttet til bemanning på denne type fartøy.

Tilbakelevering av fartøyet i 2037

Ved tilbakelevering av fartøyet ved utløp av kontrakt så plikter operatør å bestille verkstedplass med ilandsetting av fartøyet slik at det kan bli tatt en gjennomgang av fartøyet før tilbakelevering. Gjennomgang vil bli foretatt av operatør, oppdragsgiver, en 3-person og ny driver av fartøyet. Fartøy skal være satt på land og ha gjennomført et verkstedopphold på minimum 9 dager i løpet av de 2 siste månedene før tilbakelevering. Operatør skal i samarbeid med oppdragsgiver planlegge og bestemme når det passer best å gjennomføre verkstedoppholdet.

I perioden fartøyene er på verksted så skal det gis tilgang til fartøyet av en ny operatør, dette for at en ny operatør skal få muligheten til å gjøre seg kjent med fartøyet og forberede oppstart.

I tillegg skal det gjennomføres en dykkerundersøkelse eller ilandsetting av skroget på fartøyet samme dag som tilbakelevering, for å avdekke eventuelle skader.

Operatør må selv sørge for at det settes inn reservefartøy i perioden fartøy er på verksted, og på tilbakeleveringsdagen samt ta alle kostnadene forbundet med dette. Bruk av reservefartøy vil ikke bli avregnet.

I forbindelse med utløp av kontrakt og nytt anbud vil oppdragsgiver arrangere en gjennomgang av premaster/vedlikeholdssystemet med nye tilbydere. Operatør plikter å stille til rådighet en person fra fartøy eller rederi som kan være tilgjengelig under denne gjennomgangen. Oppdragsgiver vil også åpne opp vedlikeholdssystemet og gi lesetilgang til interesserte tilbydere i anbudsperioden.

Oppdragsgiver vil også arrangere en eller flere runder med befaring om bord i fartøyet i ruten. Oppdragsgiver har da retten til å inspisere hele fartøyet med nye tilbydere. Operatøren har rett til å stille med representanter fra rederiet samt å være med på gjennomgangen. Operatør må selv dekke egne kostnader i forbindelse med gjennomgang av vedlikehold samt befaring om bord.

Vedlikeholdsprogram

Operatør skal utarbeide vedlikeholdsplan. Planen skal innbefatte alle vedlikeholds punkter, både for skrog, tanker, maskineri, innredning, navigasjonsinstrumenter, laste- og losseutstyr, brann- og redningsutstyr, annet utstyr, inventar, daglig vedlikehold, m.m. Dette skal omfatte alt fra større klassearbeider og ned til daglig rengjøring. Både vedlikeholds intervall og omfang skal angis i planen som også skal omfatte normalt forebyggende vedlikehold av maskineri og utstyr.

Fartøyene blir levert med de jobbene og vedlikeholdsplanene som tidligere operatører har lagt inn. En ny operatør må regne med en god del jobb med å tilpasse vedlikeholdssystemet til sitt bruk, samt oppdatere og forbedre systemet.

Operatør plikter å bruke det vedlikeholdssystemet som oppdragsgiver stiller til rådighet, per i dag er dette Premaster. Vedlikeholdssystemet/Premaster skal ligge i oppdragsgivers database. Operatør må betale lisenser knyttet til modulene sertifikat, vedlikehold, KS (kvalitetssystem) og prosjektmodul. Ved et eventuelt bytte av vedlikeholdssystem i fremtiden er det disse modulene som det vil bli krav til å ta i bruk. Det er operatørs ansvar å påse at mannskap har kompetanse til bruk og oppdatering/vedlikehold av systemet, både ved driftsoppstart samt i hele avtaleperioden. Alt av fartøyrelaterte manualer og dokumentasjon skal holdes oppdatert i leieperioden. Alle jobber, beskrivelser og dokumentasjon som blir lagt inn i Premaster skal følge fartøyet i neste anbudsrunde.

Verkstedlister og andre prosjekter skal føres i vedlikeholdssystemet sin verksted/prosjektmodul.

Oppdragsgiver har innsyn i vedlikeholdssystemet og vil gjennomføre tilfeldige kontroller av vedlikeholdet som blir utført. I tillegg vil oppdragsgiver foreta årlige fartøybesøk for å se på tilstanden til fartøyet.

Oppdragsgiver stiller strenge krav til hvordan vedlikehold dokumenteres på fartøyet. Noen eksempler på dette er, (men ikke begrenset til):

- Alt av jobb beskrivelser skal være utfyllende og holdes oppdatert
- Utstyr og komponenter holdes oppdatert med rett informasjon
- Utført arbeid skal dokumenteres på en slik måte at oppdragsgiver forstår hva som er gjort, og tilstanden på komponenten.
- Alt av servicereporter, bilder, oljeprøver og annen dokumentasjon skal lastes opp i premaster og linkes opp mot relevante jobber
- Ved gjentatt mangelfull rapportering i vedlikeholdssystemet kan oppdragsgiver bøtelegge iht. takster

Årsaken til at oppdragsgiver stiller strenge krav til dokumentasjon er at fartøyene går mellom flere rederi. Vedlikeholdet må derfor være godt dokumentert slik at alle parter forstår hva som har vært gjort og tilstanden på komponentene.

Operatør er ansvarlig for alle kostnader til vedlikehold av fartøyet som om dette var operatør sitt eget fartøy. Dette kan være kostnader som løpende vedlikehold, utbytting av komponenter, maling, hovedoverhaling, hovedklassing, pålegg fra Sjøfartsdirektoratet og sertifisering. Ved manglende vedlikehold vil etterslep bli belastet operatør etter regning. Det skal bare benyttes originale deler fra forhandler til reparasjon og vedlikehold av fartøy. Oppdragsgiver gjør også oppmerksom på at operatør må ta høyde for pålegg som sjøfart eller klasse kommer med, som ikke har med manglende vedlikehold å gjøre. Dette kan være mangler fra bygging og lignende.

Operatør må i sitt tilbud bekrefte at de er kjent med innholdet i vedlikeholdssystemet samt omfanget av vedlikehold og dokumentasjonskrav. Se Bilag 2b - Operatørens tilbud.

Skader på fartøy

Ved skader på fartøyet plikter operatør å dokumentere reparasjoner på en grundig og god måte. Alt av skader skal rapporteres i vedlikeholdssystemet. Oppdragsgiver og eier av fartøyet skal også varsles dersom skadene er på over kr 100 000.