

**Kontrakt om kjøp av ferjetjenester på strekningen Kongshus –
Mikkelsby**

mellom

Finnmark fylkeskommune
(Oppdragsgiver)

og

[SELSKAP] [ORGANISASJONSNUMMER]
(Operatøren)

Innhold

Kontraktsvilkår	7
1 Alminnelige bestemmelser	7
1.1 Kontraktsdokumenter og tolkningsregler	7
1.2 Definisjoner	7
1.3 Partenes representanter	8
1.4 Kontraktperiode	8
1.5 Opsjoner	8
1.5.1 Opsjon om forlenget kontrakts- og driftsperiode	8
1.5.2 Opsjon på tilleggsproduksjon	8
1.6 Generelle regler om varslings	9
1.7 Møter	9
2 Utførelse av oppdraget	9
2.1 Generelt	9
2.2 Bruttokontrakt	9
2.3 Oppstartsforberedelser	9
2.4 Samarbeids- og lojalitetsplikt	9
2.5 Ansvar for skade og tap	9
3 Sikkerhetsstillelse	9
4 Kontroll- og opplysningsplikt	10
4.1 Oppdragsgivers rett til å føre kontroll	10
4.2 Opplysningsplikt	10
4.3 Virkning av Oppdragsgivers kontroll	10
5 Bruk av underleverandører	10
6 Lovpålagte krav	11
6.1 Krav til løyve	11
6.2 Krav til overføring av ansatte	11
6.3 Krav til lønns- og arbeidsvilkår	11
7 Endring av oppdraget	12
7.1 Oppdragsgivers rett til å foreta endringer av oppdraget	12
7.2 Utformingen av endringsordre	12
7.3 Operatørs utførelsesplikt	13
7.4 Justering av vederlaget	13
7.5 Varsel om endringers konsekvenser for vederlaget	13
7.6 Varsel om endringers konsekvenser for oppstartstidspunktet	13
7.7 Operatørs plikt til å varsle når han mener en endring foreligger	14
7.8 Oppdragsgivers svar	14
8 Avbestilling	14
9 Operatørs mislighold	14

9.1	Mislighold	14
9.2	Reklamasjon	14
9.3	Retting av forholdet	15
9.4	Prisavslag	15
9.5	Forsinket oppstart	15
9.6	Tilbakeholdsrett.....	15
9.7	Manglende rapporteringer.....	15
9.8	Brudd på krav til lønns- og arbeidsvilkår	16
9.9	Heving ved Operatørs mislighold	16
9.10	Erstatning	16
9.11	Krav mot Operatørs underleverandører mm.	17
9.12	Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør	17
10	Oppdragsgivers mislighold	17
10.1	Mislighold	17
10.2	Innstilling av sambandet	17
10.3	Retting av forholdet	17
10.4	Erstatning	17
10.5	Heving ved Oppdragsgivers mislighold	17
10.6	Registrering ved heving	18
11	Bortfall av løyve	18
12	Force majeure	18
13	Tvister	18
13.1	Rettsvalg og verneting	18
13.2	Forhandlinger	18
13.3	Domstolsbehandling	18
	Vedlegg 1 Endringsordrer	20
	Vedlegg 2 Oppdragskrav.....	21
1	Operatørs ytelser og plikter	21
1.1	Oppdraget	21
1.2	Service og informasjon til trafikantene	21
1.3	Målform på informasjon til trafikantene	21
1.4	Sanntidsinformasjon	21
1.5	AIS	22
2	Krav til planlegging av driften – bytte av fartøy	22
3	Billettering	22
3.1	Ansvar for billettering	22
3.2	Billettkontroll.....	22
3.3	Fri reiserett.....	22
3.4	Billetteringsutstyr.....	22

3.5	Personvern.....	23
4	Rapportering av trafikkstatistikk.....	23
5	Krav til trafikkavvikling	23
5.1	Transportvilkår	23
5.2	Trafikkavvikling	23
5.3	Sikkerhetsinformasjon om bord	23
6	Avvik relatert til HMS	24
7	Mannskap	24
7.1	Språk.....	24
7.2	Uniformering	24
7.3	BRM/ERM kurs	25
7.4	Lærlinger.....	25
7.5	Kvalifikasjoner for personell til betjening av ferjekaibru og bruk av landstrømsarrangement	25
8	Regnskaper	26
9	Rapportering	26
9.1	Krav om rapportering	26
9.2	Miljørapportering	26
9.2.1	Generelt	26
9.2.2	Energiforbruk	27
9.2.3	CO2- og NOx-utslipp	27
9.2.4	Endringer som følge av endringer i avtalt ruteproduksjon	27
9.3	Frister for rapportering	28
10	Møter	28
	Vedlegg 3 Krav til fartøyet	30
1	Generelle krav til fartøy.....	30
1.1	Informasjon om ferjemateriell.....	30
1.2	Alder.....	30
1.3	Midlertidig materiell	30
1.4	Sikkerhetsstyringssertifikat	30
1.5	Flaggstat	30
1.6	Forsikring	30
1.7	Trådløst nettverk	30
1.8	Fremdriftsanlegg	31
1.9	Transportkapasitet og passasjersertifikat	31
1.9.1	Generelt	31
1.9.2	Farlig last	31
1.9.3	Stuing av fartøy.....	31
1.10	Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne	32
1.10.1	Hoveddimensjoner.....	32

1.10.2	Aksellast	32
1.10.3	Gjennomkjøringshøyder	32
1.10.4	Fallporter.....	32
1.11	Manøvrering.....	33
1.12	Separasjon av passasjerer og kjøretøy	33
1.13	Fartøy og kai	33
1.14	Universell utforming	33
1.15	Støy.....	33
1.16	Passasjerfasiliteter.....	33
1.16.1	Generelt.....	33
1.16.2	Gevinstautomater	34
1.16.3	Hjertestarter	34
1.17	Profilering og reklame	34
1.17.1	Profilering.....	34
1.17.2	Reklame.....	34
1.17.3	Modell av fartøy	34
2	Miljøkrav og miljøavgift	34
3	Reserveferjeløsning.....	36
	Vedlegg 4 Rutebeskrivelse.....	38
1	Generelt	38
2	Nøkkelinformasjon	38
3	Infrastruktur.....	38
4	Trafikkstatistikk	39
5	Ruteinformasjon.....	39
5.1	Rutetilbud.....	39
5.2	Krav til overfartstid/ankomsttid.....	39
6	Endring i produksjon	39
7	Opsjon på tilleggsproduksjon.....	39
	Vedlegg 5 Vederlag.....	41
1	Vederlagsberegningen.....	41
2	Regulering og avregning av vederlag	41
2.1	Regulering av vederlaget.....	41
2.2	Gebyrer og avgifter	41
2.3	Regulering av vederlag ved midlertidige endringer av ruteproduksjon	41
2.4	Regulering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon	41
2.5	Endring i lover og forskrifter mv	42
2.6	Avregning.....	43
3	Betalingsvilkår.....	43
3.1	Utbetaling av årlig vederlag	43

3.2	Renter ved forsinket betaling	43
4	Trekk i vederlag	43
4.1	Generelt	43
4.2	Trekk for avgang som ikke er gjennomført	44
4.3	Trekk for forsinkelser	44
4.4	Reservemateriell	44
5	Øvrige trekk	45
	Vedlegg 6 Oppstartsforberedelser	46
6	Prosjektplan	46
7	Risikoanalyse.....	47
8	Møter	47
	Vedlegg 7 Ferjeleie og infrastruktur	48
1	Ferjeleie og kai	48
1.1	Ferjeleie	48
1.2	Liggekaier	48
1.3	Avgifter og ligge-/nattstrøm.....	48
1.4	Orden om bord og på ferjeleiene	48
2	Skade på ferjeleiene	48
3	Behov for endringer på ferjeleiene.....	48
4	Installasjoner av utstyr på ferjeleiene	49
5	Tilbakeføring av ferjeleiene.....	49
	Vedlegg 8 Endringer, presiseringer og suppleringer i konkurransen	50

Kontraktsvilkår

1 Alminnelige bestemmelser

1.1 Kontraktsdokumenter og tolkningsregler

Følgende dokumenter inngår i kontrakten:

- a) Undertegnet avtale med vedlegg
 - Vedlegg 1 Endringsordrer
 - Vedlegg 2 Oppdragskrav
 - Vedlegg 2.1 Regnskapsskjema
 - Vedlegg 2.2 Registrering av avvik
 - Vedlegg 3 Krav til fartøy
 - Vedlegg 3.1 Spesifisering av fartøy
 - Vedlegg 3.2 Miljøskjemaer
 - Vedlegg 3.3 Universell utforming
 - Vedlegg 4 Rutebeskrivelse
 - Vedlegg 4.1 Ruteplan
 - Vedlegg 4.2 Trafikktall 2016-2018
 - Vedlegg 5 Vederlag
 - Vedlegg 5.1 Budsjettskjema
 - Vedlegg 5.2 Takstregulativ for sambandet
 - Vedlegg 5.3 Kostnadsindeks
 - Vedlegg 6 Oppstartforberedelser
 - Vedlegg 7 Kaier og infrastruktur
 - Vedlegg 7.1 Ferjedata
 - Vedlegg 7.1.1 Dybdekart Kongshus
 - Vedlegg 7.1.2 Tegninger Kongshus kombibåtkai
 - Vedlegg 7.1.3 Pontongkai Mikkelsby
 - Vedlegg 7.1.4 Dybdekart Mikkelsby
 - Vedlegg 8 Endringer, presiseringer og suppleringer i konkurransen
- b) Konkurransesgrunnlag med vedlegg/dokumenter
- c) Operatørens tilbud med vedlegg

Kontraktsdokumentene utfyller hverandre. Ved motstrid gjelder dokumentene i overnevnte rekkefølge. I tilfelle motstrid mellom bestemmelsene i dette dokumentet og vedleggene, skal dette dokumentets ordlyd gå foran ordlyden i vedleggene.

I tilfelle motstrid mellom vedleggene, skal vedleggene ha prioritet og overstyre underliggende vedlegg i ovenstående rekkefølge (lavest nummer har høyest rang).

Motstrid foreligger ikke dersom det fremkommer eksplisitt og tydelig at teksten i vedlegget er ment å fravike fra det rangmessig overordnede vedlegget.

1.2 Definisjoner

Avgang	En avgang regnes fra ferjekai A til ferjekai B.
Tur	En tur regnes fra avgangssted og tilbake til avgangssted, med andre ord fra ferjekai A til ferjekai B og tilbake til ferjekai A.
Driftsoppstart	Dato for oppstart av ruteproduksjon etter denne kontrakten.
Antall driftstimer	All tid til ruteproduksjon inklusiv terminaltid, i tillegg skal tid til oppstart og stans medregnes for ruter som ikke er døgnkontinuerlige. Ruter som har pause lenger enn 2,5 time regnes ikke som døgnkontinuerlige.

Kontraktsinngåelse	Dato når begge parter har signert avtaledokument.
Oppdraget	De forpliktelser Operatør skal levere iht. kontrakten.
Rutetabell	Planlagt ruteproduksjon med avgangs- og ankomsttider for det aktuelle sambandet.
Underleverandører	Juridisk enhet som har påtatt seg utførelsen av en del av de forpliktelser som omfattes av Operatørs kontrakt med Oppdragsgiver.
Ruteproduksjon	Det samlede antall seilte driftstimer og utseilte kilometer

1.3 Partenes representanter

Hver av partene skal utpeke en person som representerer dem i spørsmål angående kontrakten (representant). Er ikke annet skriftlig meddelt den andre parten, har representanten fullmakt til å fatte alle beslutninger i anledning kontrakten.

Ved oppstart av avtalen skal partenes representanter være følgende:

For Oppdragsgiver	For Operatør
Navn:	Navn:
Stilling:	Stilling:
Telefonnummer:	Telefonnummer:
E-post:	E-post:

Endring partenes representanter skal varsles skriftlig til medkontrahenten.

1.4 Kontraktperiode

Kontrakten «Drift av fylkesferjesambandet Mikkelsby - Kongshus» vil gjelde fra kontraktsignering til og med 30.06.2026.

Driftsperioden vil være fra 01.10.2019 til 31.12.2025 (pluss evt. opsjon – se pkt. 1.5).

1.5 Opsjoner

1.5.1 Opsjon om forlenget kontrakts- og driftsperiode

Oppdragsgiver har ensidig rett til å utøve opsjon på utvidet driftsperiode med inntil 1 + 1 år basert på de samme vilkårene som kontrakten angir.

Ved utøvelse av opsjon blir Operatør forpliktet til å utføre oppdraget i opsjonsperioden. Opsjonsprisen er priset i Operatørens tilbud vedlegg 5.1, arkfane K, L og M. Oppdragsgiver skal varsle operatør minst ett (1) år før driftsperiodens og den enkelte opsjonsperiodens utløp dersom opsjon skal benyttes.

Operatør har ellers plikt til å utføre tjenesten i tråd med kontrakten.

1.5.2 Opsjon på tilleggsproduksjon

Oppdragsgiver ønsker at næringsliv og passasjertransport skal kunne ivaretas på en best mulig måte, og legger derfor vekt på at det skal kunne tilbys ekstraproduksjon i sambandet.

Ekstraproduksjon regnes som:

- plassmangelturer i sambandet, ved gjenstående kjøretøy etter ordinær avgang
- beredskapsturer, bestilt av Oppdragsgiver eller annen myndighet
- ekstra avganger i sambandet, bestilt av Oppdragsgiver enten i Oppdragsgivers regi eller bestilt til Oppdragsgiver av eksterne.

Pris for ekstraproduksjon følger av Operatørens tilbud vedlegg 5.1. .

Ved behov for ekstraproduksjon skal Oppdragsgiver varsles så snart behovet er kjent. Dersom det er snakk om ekstraproduksjon i beredskapsøyemed, der eksterne bestiller, skal fakturaordre med kundens fakturaadresse og kontaktperson påføres.

Operatør tillates ikke å operere ekstraturer i Oppdragsgivers samband på vegne av andre for egen regning.

1.6 Generelle regler om varsling

Alle varsler og krav, og svar på disse, skal fremsettes skriftlig til partenes representanter, jf. pkt. 1.3, eller til avtalte adresser, inkl. e-post adresser regnes som skriftlig.

1.7 Møter

Det skal avholdes møter mellom Operatør og Oppdragsgiver slik det går frem av vedlegg 2 pkt. 10.

2 Utførelse av oppdraget

2.1 Generelt

Operatør forplikter seg til å levere de tjenester og leveranser som er beskrevet i kontrakten og bærer alle kostnadene forbundet med dette, med mindre noe annet er særskilt avtalt i kontrakten.

2.2 Bruttokontrakt

Konkurransen forutsetter at det blir inngått en bruttokontrakt. Dette innebærer at alle billettinntekter tilfaller Oppdragsgiver. Operatør vil motta et fast kontraktfestet vederlag/godtgjørelse for tjenesten.

2.3 Oppstartsforberedelser

I perioden fra signering av kontrakten og frem til driftsoppstart skal Operatør oppfylle de krav som fremgår av vedlegg 6 Oppstartforberedelser.

Operatør skal uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver om mulige forsinkelser i forhold til fremdriften i oppstartforberedelsene.

2.4 Samarbeids- og lojalitetsplikt

Partene er forpliktet til å samarbeide og vise lojalitet under gjennomføringen av kontrakten.

2.5 Ansvar for skade og tap

Operatør er ansvarlig for at oppdraget blir utført på en slik måte at det ikke oppstår skade, eller fare for skade, på person eller eiendom.

Foreligger det fare for øyeblikkelig skade, er begge parter forpliktet til å ta nødvendige forholdsregler for å hindre eller begrense skade, selv om den annen part ikke kan varsles. Den part som har risikoen for en skade, plikter å bære kostnadene med å utbedre denne, og skal eventuelt betale de nødvendige merkostnader den annen part har hatt.

3 Sikkerhetsstillelse

Operatør skal for egen regning stille en samlet sikkerhet for sine kontraktsforpliktelser, herunder forsinkelsesrente og inndrivelsesomkostninger ved mislighold. Garantien skal stilles av bank, forsikringsselskap eller annen kredittinstitusjon med godkjenninger for bank og finansieringsvirksomhet av Finanstilsynet i Norge eller tilsvarende konsesjon gitt innenfor

EØS-området. Sikkerheten skal stilles uten ugrunnet opphold, og senest en måned etter kontraktens inngåelse.

Garantien skal være Påkravsgaranti og utgjøre 15 % av gjennomsnittlig årlige kostnader inklusive opsjonsperioden, jf. linje R i vedlegg 5.1, arkfane M *Totalbudsjett*. Garantien skal gjelde fra kontraktsinngåelse til 6 måneder etter at kontrakten er avsluttet.

Som sikkerhet aksepteres også at garantibeløpet plasseres på sperret konto til fordel for Oppdragsgiver. Kausjonsløftet fra garantisten skal rettes direkte til den annen part og ikke være begrenset på annen måte enn det som følger av bestemmelsene her.

Oppdragsgiver skal ikke stille garanti eller annen sikkerhet for sine kontraktsforpliktelser.

4 **Kontroll- og opplysningsplikt**

4.1 **Oppdragsgivers rett til å føre kontroll**

Oppdragsgiver har rett til å føre slik kontroll med materiell og utførelse som Oppdragsgiver finner nødvendig.

Blir Oppdragsgiver oppmerksom på at materiell eller utførelse ikke er i samsvar med kontrakten, skal Oppdragsgiver straks melde fra til Operatør.

Senest 14 kalenderdager før driftsoppstart kan Oppdragsgiver kontrollere at ferjemateriellet tilfredsstillende Operatørs tilbud og kravene i kontrakten. Om nødvendig kan Oppdragsgiver kontrollere fartøyenes kapasitet ved å plassere kjøretøy om bord.

Oppdragsgiver skal gis tilgang til Operatørs billetteringssystem og baksystem. Operatør plikter i denne forbindelse å stille nødvendige ressurser vederlagsfritt til disposisjon. Oppdragsgiver kan kontrollere at korrekt billettinnkreving blir gjennomført både med egne eller innleide kontrollører og automatisk telleutstyr.

All kontroll kan være uanmeldt.

4.2 **Opplysningsplikt**

Oppdragsgiver kan kreve fremlagt nødvendig dokumentasjon for å vurdere tilstand og standard på ferjene, samt materiellet for øvrig. Operatør skal på forlangende kunne godtgjøre at materiellet tilfredsstillende kontraktens krav.

Operatør plikter å gi Oppdragsgiver nødvendige opplysninger for bedømmelse av utførelse av oppdraget.

4.3 **Virkning av Oppdragsgivers kontroll**

Operatør er ansvarlig for oppfyllelse av alle sine forpliktelser etter kontrakten uavhengig av Oppdragsgiverens støtte eller deltakelse, herunder kontroll, i forbindelse med Operatørs kontraktsoppfyllelse.

Er Operatørens utførelse i strid med kontrakten, kan Operatøren likevel ikke påberope seg at den er utført under Oppdragsgivers kontroll.

5 **Bruk av underleverandører**

Operatør har rett til å la deler av sine kontraktsforpliktelser utføres av en underleverandør(er). Operatør er fullt ut ansvarlig for oppfyllelse av kontrakten uavhengig av bruk av underleverandør.

Før kontrakt med underleverandør inngås, skal Operatør underrette Oppdragsgiver om hvilke deler han vil la utføre ved underleverandør, og om hvilke underleverandører han vil bruke.

Oppdragsgiver kan nekte å godta Operatørs valg av underleverandør. Med mindre Oppdragsgiver godtgjør at nektelsen er saklig begrunnet i underleverandørens forhold, skal han dekke Operatørs eventuelle merkostnader som følge av at Operatør må velge en annen underleverandør.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å kreve utskiftning av underleverandører på saklig grunnlag.

6 Lovpålagte krav

6.1 Krav til løyve

Det er en forutsetning at Operatør til enhver tid oppfyller kravene for å ha Løyve til å drive persontransport gitt i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) av 21. juni 2002 nr. 45 med tilhørende forskrifter.

Operatør skal holde seg informert om og rette seg etter de til enhver tid gjeldende relevante lover, forskrifter, enkeltvedtak, pålegg og annet rettslig rammeverk med betydning for utførelse av Oppdraget.

Operatør skal i rett tid innhente og beholde de godkjenninger og Løyver som er nødvendige for utførelsen av oppdraget.

Enhver kostnad forbundet med dette punkt skal dekkes av Operatøren.

6.2 Krav til overføring av ansatte

Operatør skal sørge for at yrkestransportloven § 8 om ansatte sine rettigheter ved virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 blir fulgt.

Oppdragsgiver er for øvrig ikke part i forholdet mellom eksisterende Operatør, ny Operatør eller deres ansatte. Oppdragsgiver har således ikke ansvaret for at den videreformidlede informasjonen knyttet til ovennevnte forhold er korrekt opplyst fra dagens Operatør.

6.3 Krav til lønns- og arbeidsvilkår

På områder som er dekket av forskrift om allmenngjort tariffavtale, skal Operatør sørge for at ansatte hos Operatør og eventuelle underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle denne kontrakten har lønns- og arbeidsvilkår i henhold til gjeldende forskrifter.

På områder som ikke er dekket av forskrift om allmenngjort tariffavtale, skal Operatør sørge for at de samme ansatte har lønns- og arbeidsvilkår i henhold til gjeldende landsomfattende tariffavtale for den aktuelle bransje. Med lønns- og arbeidsvilkår menes bestemmelser om minste arbeidstid, lønn, herunder overtidstillegg, skift- og turnustillegg og ulempetillegg, og dekning av utgifter til reise, kost og losji, i den grad slike bestemmelser følger av tariffavtalen.

Operatør skal ha samme forpliktelser avtalefestet i alle avtaler som omfatter ansatte hos underleverandører som direkte medvirker til å oppfylle denne kontrakten.

Operatør skal på forespørsel og innen tidsfristen satt av Oppdragsgiver kunne dokumentere at kravene til lønns- og arbeidsvilkår blir overholdt i egen virksomhet og hos eventuelle underleverandører. Dokumentasjonen kontrolleres av Oppdragsgiver eller ekstern kontrollør engasjert av Oppdragsgiver.

Dokumentasjonen kan inkludere, men er ikke begrenset til, komplett liste med navn på egne og eventuelle underleverandørers ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, oversikt over allmenngjorte og/eller landsomfattende tariffavtaler som legges til grunn for de samme ansatte, innsyn i Operatørs avtalte lønns- og arbeidsvilkår med eventuelle underleverandører, timelister, arbeidsavtaler, lønnslipper og avtaler om kost og losji.

Oppdragsgiver, samt eksterne kontrollører engasjert av Oppdragsgiver, har rett til å foreta annonserte og uannonserte stedlige kontroller hos Operatør, eventuelle underleverandører og ved lokasjonen hvor tjenesten utføres. En stedlig kontroll vil kunne inkludere innsyn i lønns- og personalsystemer.

Hvis Operatør eller underleverandører får pålegg fra Sjøfartsdirektoratet som gjelder lønns- og/eller arbeidsvilkår, skal Operatør uten opphold informere Oppdragsgiver ved kopi av pålegget.

7 Endring av oppdraget

7.1 Oppdragsgivers rett til å foreta endringer av oppdraget

Oppdragsgiver kan ved endringsordre pålegge Operatør endringer i kontraktutførelsen. Endringer må stå i sammenheng med det kontrakten gjelder, og ikke føre til at Oppdraget blir av vesentlig annen art enn det opprinnelig avtalte. Endringer kan gå ut på at Operatør skal yte noe i tillegg eller i stedet for det avtalte, at ytelsens karakter, kvalitet, art eller utførelse skal endres eller at avtalte ytelser skal utgå.

Herunder kan en endring blant annet gå ut på:

- permanent endring av ruteplan og antall avganger
- endring i sambandets åpningstid
- endring av overfartstrekning
- midlertidig omdirigering av hensyn til trafikkavviklingen ved vegarbeid, ras, rasfare og lignende

7.2 Utformingen av endringsordre

En endringsordre skal være skriftlig og gi beskjed om at det kreves en endring, samt hva endringen går ut på.

Endringsordre må være gitt fra Oppdragsgivers representant, jf. pkt. 1.3. Endringen skal gis på det til enhver tid gjeldende endringsskjema.

Dersom det er nødvendig at Operatøren utreder endringskonsekvenser eller svarer ut Oppdragsgivers endringsordre på annen måte, skal Operatøren senest innen ti (10) virkedager fra mottak av endringsordren gi Oppdragsgiver tilbakemelding på de angitte punktene i endringsordreskjemaet.

Kontraktens vilkår gjelder for endringsordrer hvis det ikke er gjort uttrykkelig unntak i endringsordren.

7.3 Operatørs utførelsesplikt

Når Operatør mottar en endringsordre, blir han forpliktet til å utføre tjenesten i samsvar med endringen. Endringen skal iverksettes så snart som mulig, med mindre Oppdragsgiver har gitt beskjed om noe annet. Dette gjelder selv om partene er uenige om vederlaget skal justeres som følge av endringen og i tilfelle i hvilken grad vederlaget skal justeres.

Operatør har ellers plikt til å utføre tjenesten i tråd med Oppdragsgivers krav slik det fremkommer i instruks, pålegg og lignende gitt av Oppdragsgivers representant jf. pkt. 1.3, selv om partene er uenige i hvorvidt forholdet utgjør en endring eller i hvilken grad vederlaget skal justeres som følge av en endring.

Operatør skal med rimelige midler begrense og forebygge eventuelle kostnader ved endringen.

7.4 Justering av vederlaget

Dersom endringen påfører Operatør merarbeid eller merkostnad/mindre inntekt, har Operatør krav på justering av vederlaget, forutsatt at det er gitt varsel som nevnt i pkt.7.5. Endringer som innebærer en reduksjon, gir Oppdragsgiver tilsvarende et krav på reduksjon av vederlaget.

Justering av godtgjørelsen for endringer skal skje i henhold til godtgjørelseselementer i Operatørens tilbud vedlegg 5.1, så langt disse er anvendelige.

Dersom det ikke foreligger sammenlignbare priser i kontrakten, skal vederlaget fastsettes ut fra gjengs pris.

Forskyvning i ruter innenfor første og siste tur i ruteplan gir ikke grunnlag for regulering av kontraktbeløpet.

Justering av vederlaget kan bare skje dersom dette gjøres innenfor rammene av EØS-avtalens statsstøtteregler.

7.5 Varsel om endringers konsekvenser for vederlaget

Etter at Oppdragsgiver har gitt endringsordre, jf. pkt. 7.2, eller når Operatør har gitt varsel etter pkt. 7.7, skal Operatør varsle Oppdragsgiver om virkninger endringen vil ha på vederlaget. Varselet skal gis uten ugrunnet opphold etter at Operatør forstod eller burde ha forstått at endringen ville få konsekvenser for vederlaget.

Dersom Operatør ikke har varslet i henhold til foregående ledd, har han bare krav på slik justering av vederlaget som Oppdragsgiver måtte forstå at endringen ville føre til.

Straks det foreligger grunnlag for å beregne omfanget av vederlagsjusteringen, skal Operatør skriftlig spesifisere og begrunne sitt krav på justering.

7.6 Varsel om endringers konsekvenser for oppstartstidspunktet

Etter at Oppdragsgiver har gitt endringsordre, jf. pkt. 7.2, eller når Operatør har gitt varsel etter pkt. 7.7 skal Operatør varsle Oppdragsgiver dersom oppstart av hele eller deler av tjenesten vil bli forsinket som følge av endringen. Varsel skal gis uten ugrunnet opphold etter at Operatør er blitt klar over, eller burde ha blitt klar over at endringen vil kunne føre til forsinket oppstart.

Varsel i henhold til første ledd skal også gis der en endring fører til at innsetting av det ferjemateriell som er forutsatt i kontrakten blir forsinket, selv om Oppdragsgiver kan starte opp driften i rett tid med annet ferjemateriell, jf. pkt. 9.5.

Dersom Operatør ikke har varslet etter foregående ledd, taper han retten til å påberope at forsinkelsen skyldes forhold Oppdragsgiver har risikoen for.

7.7 Operatørs plikt til å varsle når han mener en endring foreligger

Dersom Operatør mener at forhold nevnt i pkt. 7.1 skal anses som en endring, uten at Oppdragsgiver har gitt skriftlig endringsordre jf. pkt. 7.2, skal Operatør skriftlig kreve at det utstedes en slik endringsordre. Det samme gjelder dersom Operatør mener instruks, pålegg eller lignende fra Oppdragsgiver i virkeligheten utgjør en endring.

Dersom Operatør ikke fremmer et krav om utstedelse av endringsordre uten ugrunnet opphold etter at han har forstått eller burde ha forstått at det foreligger et forhold som utgjør en endring, taper han retten til å gjøre gjeldende at forholdet skal anses som en endring.

7.8 Oppdragsgivers svar

Når Oppdragsgiver mottar varsel i henhold til pkt. 7.5 eller 7.6, skal han innen rimelig tid enten;

- utstede endringsordre i henhold til pkt. 7.2, eller
- skriftlig gi et begrunnet svar på hvorfor forholdet ikke utgjør en endring

Dersom Oppdragsgiver ikke gir et slikt svar innen rimelig tid, ansees forholdet som en endring. Justering av vederlag vurderes etter pkt. 7.4.

Hvis Operatøren mottar avslag på sitt krav og fastholder at det foreligger en endring, er Operatøren likevel forpliktet til å utføre det som er pålagt. Dersom det ikke er krevd forhandlinger eller reist søksmål for å få avklart konsekvensene av endringen innen tre måneder fra avslaget, skal arbeidet anses som en del av Operatørens plikter etter Kontrakten uten krav på ytterligere vederlag.

8 Avbestilling

Oppdragsgiver har rett til å avbestille hele eller deler av oppdraget. Avbestilling skal foretas skriftlig og i så god tid som mulig.

Inntil 25 % netto reduksjon av antall avganger i rutetilbudet, jf. vedlegg 4.1 Ruteplan, er ikke å anse som en avbestilling, og behandles som en endring etter pkt. 7.

Avbestilling skal foretas skriftlig innen rimelig tid.

Ved avbestilling har Operatør krav på erstatning for det økonomiske tap han lider som følge av avbestillingen. Erstatningen fastsettes til *den positive kontraktinteressen*, som innebærer full tapsdekning inklusiv tapt fortjeneste, med fradrag for sparte utgifter.

9 Operatørs mislighold

9.1 Mislighold

Det foreligger mislighold dersom oppdraget ikke blir utført i samsvar med de krav som er gitt i kontrakten, og dette ikke skyldes forhold Oppdragsgiver svarer for eller force majeure etter pkt. 12.

9.2 Reklamasjon

Ved mislighold skal Oppdragsgiver reklamere innen rimelig tid fra han oppdaget eller burde ha oppdaget forholdet. Manglende reklamasjon har imidlertid ikke betydning for Oppdragsgivers krav på at Operatøren innretter leveransene i tråd med kontrakten i

fremtiden. Det fratar heller ikke Oppdragsgiver rett til prisavslag og erstatning for fremtidige forhold.

9.3 Retting av forholdet

Dersom det foreligger mislighold, plikter Operatør snarest å innrette sitt arbeid i samsvar med kontraktens krav.

Hvis det er tale om mangler som påvirker tjenesteleveransen, skal retting skje så snart som mulig. Hvis det er tale om en mangel hvor retting kan utstå noe i tid, skal Oppdragsgiver sette en rimelig frist for utbedring.

Hvis retting ikke skjer i tråd med forrige ledd, kan Oppdragsgiver kreve at Operatøren betaler de nødvendige kostnadene til utbedring foretatt av andre. Oppdragsgiver skal varsle Operatøren før retting settes bort til andre. Er det tvingende nødvendig at utbedring foretas raskere enn Operatøren har anledning til, kan retting settes bort til andre uten varsel.

9.4 Prisavslag

Dersom Operatør ikke har utført oppdraget eller deler av det på en kontraktmessig måte, vil Oppdragsgiver kreve prisavslag beregnet på grunnlag av den reduksjon i tjenestens verdi som kontraktbruddet medfører. Prisavslaget skal minst settes til den besparelsen Operatør har oppnådd som en følge av at utførelsen ikke er kontraktmessig.

Ilagte standardiserte gebyr kommer til fradrag ved utmålingen av prisavslag.

Er Oppdragsgivers tap større enn det prisavslaget Oppdragsgiver kan kreve etter første ledd, kan Oppdragsgiver kreve erstatning iht. pkt. 9.10 for det overskytende tapet.

9.5 Forsinket oppstart

Dersom hele eller deler av driften ikke kan starte opp til rett tid med det materiellet som er fastsatt i kontrakten av årsaker som Oppdragsgiver ikke bærer risikoen for eller force majeure etter pkt. 12, skal Operatør sørge for å utføre tjenesten med alternativt materiell. Oppdragsgiver vil kreve prisavslag i henhold til pkt. 9.4 første ledd i den grad materiellet avviker fra det kontraktfestede.

Dersom Operatør ikke setter inn alternativt materiell eller materiellet avviker vesentlig fra kravene i kontrakten, kan Oppdragsgiver la andre operatører utføre den manglende del av tjenesten. Oppdragsgiver vil da kreve erstatning fra Operatør for kostnadene ved dette.

Operatør skal varsle Oppdragsgiver så snart som mulig dersom han ser at driften ikke kan starte opp som forutsatt.

9.6 Tilbakeholdsrett

Er det påløpt erstatning eller prisavslag, eller har Oppdragsgiver andre krav som følge av kontraktsbrudd ved Operatørs ytelse, kan Oppdragsgiveren holde tilbake så mye av betalingen at han har tilstrekkelig sikkerhet til å få dekket sine krav.

For øvrig plikter Oppdragsgiver å betale uomtvistede krav innen de fastsatte betalingsfrister.

9.7 Manglende rapporteringer

Dersom Operatør ikke rapporterer trafikkstatistikk og/eller regnskaper i henhold til vedlegg 2 pkt. 4 og 8, har Oppdragsgiver rett til å holde tilbake betaling inntil forholdet er rettet opp. Punkt 9.6 annet ledd gjelder ikke i slike tilfeller. Oppdragsgiver kan likevel ikke holde igjen et beløp som er uforholdsmessig stort i forhold til det kontraktbruddet forholdet representerer.

9.8 Brudd på krav til lønns- og arbeidsvilkår

Dersom brudd på bestemmelsene om lønns- og arbeidsvilkår, jf. pkt. 6.3, oppdages av Oppdragsgiver eller av tredjepart engasjert av Oppdragsgiver, skal Operatør rette forholdet innen den frist Oppdragsgiver fastsetter. Der Operatør selv oppdager slikt brudd gjennom internkontroll eller egen oppfølging av underleverandører, skal Operatør uten opphold opplyse Oppdragsgiver om forholdene og utbedre forholdene innen frist fastsatt av Oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan kreve at Operatør skal utarbeide en plan for forbedringer som skal godkjennes av Oppdragsgiver.

Hvis forholdene ikke utbedres innen fastsatt frist, vil dette bli ansett som mislighold av kontrakten som vil medføre trekk iht. pkt. 9.4 inntil forholdet er rettet. Det samme gjelder dersom Operatør eller underleverandør ikke utbedrer forholdene i pålegg fra Sjøfartsdirektoratet innen Sjøfartsdirektoratets frister.

Ved alvorlige brudd som medfører fare for ansattes liv og helse, ved gjentatte brudd eller ved maksimal periode med gebyr, anses det som vesentlig mislighold som gir Oppdragsgiver rett til å heve kontrakten.

9.9 Heving ved Operatørs mislighold

Oppdragsgiver har rett til å heve kontrakten dersom Operatør vesentlig misligholder sine kontraktsforpliktelser, eller det er klart at vesentlig mislighold vil inntre, og forholdet ikke er blitt rettet etter skriftlig varsel fra Oppdragsgiver innen en rimelig frist fastsatt av Oppdragsgiver.

Det anses som vesentlig mislighold dersom samlet sum ved trekk for manglende regularitet overstiger 6,0 % av gjennomsnittlig årlig sambandskostnad eller sum ved trekk for manglende billettering overstiger kr. 100.000 i løpet av et kalenderår. Listen er ikke uttømmende.

Heving skjer ved at Oppdragsgiver gir Operatør skriftlig meddelelse om dette. Når heving skjer skal:

- a) Operatør avslutte utførelse og forlate sambandet på det tidspunkt Oppdragsgiver bestemmer og senest innen en måned. Oppdragsgiver har rett til, mot rimelig godtgjørelse, å bruke Operatørs ferjer og materiell for øvrig, som er bestemt for Operatørs gjennomføring av kontrakten, når Operatør mottar Oppdragsgiverens skriftlige meddelelse om hevning.
- b) Oppdragsgiver godtgjøre Operatør for det som er kontraktmessig utført etter kontraktens priser. Av denne godtgjørelse kan Oppdragsgiver holde tilbake det som er nødvendig for å dekke krav etter alternativ c) og d).
- c) Operatør betale erstatning for de nødvendige merkostnader, herunder merutgifter til finansiering
- d) Operatør dessuten betale erstatning for tap ut over merkostnadene dersom misligholdet har sin årsak i forsettlig eller grovt uaktsomt forhold hos Operatør

Ved heving kan hver av partene skriftlig kreve at det umiddelbart avholdes en registreringsforretning, hvor det i protokoll nedtegnes hva Operatør har utført av kontraktarbeid og hvem som er tilstede. Unnlater en part å møte uten gyldig grunn, kan den annen part gjennomføre registreringsforretningen alene.

9.10 Erstatning

Oppdragsgiveren kan kreve erstatning for ethvert tap, herunder tap som skyldes merarbeid eller andre kostnader knyttet til Operatørs mislighold. Det kan ikke kreves erstatning for indirekte tap.

Nevnte erstatningsbegrensning gjelder ikke i tilfelle av grov uaktsomhet eller forsettlig handling utvist av Operatør eller noen han er ansvarlig for.

9.11 Krav mot Operatørs underleverandører mm.

Oppdragsgiver har rett til å benytte de krav Operatør har mot sine underleverandører eller tidligere salgsledd som følge av deres kontraktbrudd, direkte overfor disse. Underleverandør og tidligere salgsledd har rett til å motregne overfor kravet i den utstrekning dette er tillatt etter gjeldende rett. Oppdragsgiver kan bare gjøre slikt krav gjeldende såfremt kravet først er rettet mot Operatør, og denne ikke har betalt ved forfall.

Oppdragsgivers krav mot Operatør faller bort i den grad oppgjør fra underleverandør og andre gir dekning for kravet.

Operatør skal i avtaler med sine underleverandører sikre Oppdragsgivers rett etter dette punkt.

9.12 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør

Går Operatør konkurs, eller hvis han beviselig blir eller erkjenner å være insolvent, kan Oppdragsgiver skriftlig heve kontrakten, med mindre det uten ugrunnet opphold blir godtgjort at kontraktarbeidet vil bli fullført i samsvar med kontrakten.

10 Oppdragsgivers mislighold

10.1 Mislighold

Mislighold foreligger dersom Oppdragsgiver ikke overholder alle sine forpliktelser etter kontrakten og dette ikke skyldes forhold Operatør svarer for eller force majeure etter pkt. 12.

10.2 Innstilling av sambandet

Operatøren har ikke rett til å innstille tjenesteleveransen ved påstått betalingsmislighold fra Oppdragsgiver side. Bakgrunnen er at det ikke kan vært tvil om at Oppdragsgiver vil være i stand til å gjøre opp for seg dersom det blir klart at Operatøren har rett i sine påstander.

10.3 Retting av forholdet

Dersom det foreligger mislighold, plikter Oppdragsgiver å rette forholdet i samsvar med kontraktens krav.

10.4 Erstatning

Operatør kan kreve erstatning for tap han er påført som følge av Oppdragsgivers mislighold.

Det kan ikke kreves erstatning for indirekte tap. Dette gjelder ikke i tilfelle av grov uaktsomhet eller forsettlig handling utvist av Oppdragsgiver.

10.5 Heving ved Oppdragsgivers mislighold

Operatør har rett til å heve kontrakten dersom Oppdragsgiver vesentlig misligholder sine kontraktsforpliktelser eller det er klart at vesentlig mislighold vil inntre, og forholdet ikke er blitt rettet etter skriftlig varsel fra Operatør innen en rimelig frist fastsatt av Operatør. Fristen skal ikke være kortere enn en måned. Operatøren kan likevel ikke heve avtalen dersom Oppdragsgiver holder tilbake betaling for omtvistede krav.

Heving skjer ved at Operatør gir Oppdragsgiver skriftlig meddelelse om dette. Når heving skjer

- a) kan Operatør innstille utførelsen innen en rimelig frist etter at Oppdragsgiver har mottatt Operatørs skriftlige meddelelse om heving
- b) skal Oppdragsgiver betale Operatør for kontraktmessig utførelse etter kontraktens priser for avviklingskostnader og for tap på grunn av kontraktsforpliktelser overfor underleverandør(er)
- c) skal Oppdragsgiver betale Operatør erstatning for tapt fortjeneste som han etter kontrakten ville ha hatt på den gjenstående del av kontraktarbeidet (den positive kontraktsinteressen)
- d) skal Oppdragsgiver betale erstatning for ytterligere tap såfremt misligholdet har sin årsak i forsettlig eller grovt uaktsomt forhold hos Oppdragsgiver

10.6 Registrering ved heving

Ved heving kan hver av partene skriftlig kreve at det umiddelbart avholdes en registreringsforretning, hvor det i protokoll nedtegnes hva Operatør har utført av kontraktarbeid og hvem som er tilstede. Unnlater en part å møte uten gyldig grunn, kan den annen part gjennomføre registreringsforretningen alene.

11 Bortfall av løyve

Løyvet faller bort i tilfelle heving av kontrakten.

12 Force majeure

Det foreligger force majeure når en av partene er forhindret i å oppfylle kontrakten på grunn av hindringer som ligger utenfor hans kontroll, så som krig, terror, ekstraordinære værforhold, offentlige påbud og forbud. Opplistingen er ikke uttømmende, men skal være veiledende for hvilke forhold som kan anses som force majeure. Hindring som parten burde ha tatt i betraktning ved inngåelsen av kontrakten eller med rimelighet kunne ventes å unngå eller overvinne følgende av, anses likevel ikke som force majeure, så som teknisk svikt på fartøy, sykdom blant mannskap etc.

Hvis en part ikke oppfylder kontrakten som følge av force majeure, skal denne mangledø oppfyllelse ikke anses som kontraktbrudd.

13 Tvister

13.1 Rettsvalg og verneting

Partenes rettigheter og plikter etter denne kontrakten bestemmes i sin helhet etter norsk rett. Øst-Finnmark tingrett er verneting for alle tvister under denne kontrakten.

13.2 Forhandlinger

Dersom det oppstår en tvist om partenes rettigheter og plikter under eller i tilknytning til denne kontrakten, skal tvisten søkes løst gjennom forhandlinger.

13.3 Domstolsbehandling

Fører forhandlingene ikke frem innen avtalt tid, eller innen fire uker etter første forhandlingsmøte dersom ikke noe annet er avtalt, skal tvisten avgjøres av de ordinære domstoler.

For Oppdragsgiver/Finnmark Fylkeskommune: Dato:	For Operatør Dato:
--	---------------------------

Vedlegg 1 Endringsordrer

Endringer av oppdraget reguleres av kontraktens punkt 7. Endringsordrer samles i dette vedlegget.

Vedlegg 2 Oppdragskrav

1 Operatørs ytelser og plikter

1.1 Oppdraget

Oppdraget skal utføres i henhold til de krav som er angitt i kontrakten.

Operatør er Oppdragsgivers representant og skal ha et kundefokus som sikrer en leveranse av tilbudt tjeneste i samsvar med kontrakt. Operatør skal yte god service ovenfor de reisende.

1.2 Service og informasjon til trafikantene

Operatør skal gi trafikantene informasjon om rutetilbud, takster, vedtekter m.m. Ved driftsavbrudd/endringer skal vegtrafikksentralen og ruteopplysningstjenesten varsles. Spesifikt kreves at Operatør tilbyr følgende informasjonstjenester til trafikantene på vegne av Oppdragsgiver og at disse skal være innarbeidet i tilbudet:

- Oppdatert ruteinformasjon på kai
- Oppdatert ruteinformasjon tilgjengelig på ferje
- Operatør skal tilby SMS og e-post – varsling avvik/endring i ruteproduksjon - gratis for trafikantene

Operatør plikter å håndtere enhver henvendelse fra kunde (klage eller lignende) på en kundefremmelig måte. Eventuelle klager av vesentlig art informeres Oppdragsgiver om i forbindelse med driftsmøter.

1.3 Målform på informasjon til trafikantene

Informasjon og skilting om bord på fartøyet som gis med tekst, skal ha den målform som er vedtatt i de kommunene hvor fartøyet har ankomst/avgang, jf. [forskrift om målvedtak i kommunar og fylkeskommunar](#).

I språklig nøytrale kommuner skal målform som benyttes avklares med Oppdragsgiver.

1.4 Sanntidsinformasjon

Oppdragsgiver har avtale med Shiplog AS om levering av sanntidsinformasjon til de reisende. Alle ferjer i kontrakten skal ha utstyr for levering av sanntidsinformasjon om bord, i henhold til Oppdragsgivers avtaler. Operatør tar selv kontakt med Shiplog AS og installerer for egen regning utstyr om bord, som dekker følgende:

- levering av fartøyets posisjon i sanntid
- avgangskontroll, med pålogging av aktuell ruteavgang fra mannskap, og pålagt registrering av antall personer/kjøretøy om bord
- avviksregistrering i forhold til kansellering og/eller forsinkelse, med årsak

Systemet består av:

- Betjenings skjerm (PC med touchskjerm for betjening av systemet)
- Sentralsystem (servere, informasjonsknutepunkt, prognosemodeller og web/mobiltelefonitjenester)

I tillegg vil Oppdragsgiver forestå informasjonstavler med ankomst og avviks prognoser.

Ferjene skal ha montert betjeningsskjerm lett tilgjengelig på brua. Operatør har økonomisk og praktisk ansvar for tilrettelegging av strøm og montering av utstyret etter anvisning fra leverandør. Operatør er ansvarlig for å melde fra om feil på utstyret, og evt. montering og demontering av defekt utstyr.

Sanntidsinformasjonssystemet skal brukes etter instruks fra Oppdragsgiver. Oppdragsgiver skal ved forespørsel få tilgang til logg som viser fartøyenes avgangs- og ankomsttider som kan benyttes i forbindelse med Oppdragsgivers kontraktsoppfølging.

1.5 AIS

Ferjene som inngår i kontrakten skal være utstyrt med AIS transponder.

2 Krav til planlegging av driften – bytte av fartøy

Operatør kan ikke benytte hovedfartøy i andre kontrakter uten godkjenning av Oppdragsgiver.

3 Billettering

3.1 Ansvar for billettering

Operatør er ansvarlig for korrekt billettering av trafikantene. Billetteringen skal gjennomføres på en trafikal effektiv og sikker måte, og i henhold til Oppdragsgivers takstregulativ, jf. vedlegg 5.2.

3.2 Billettkontroll

Dersom Operatør ikke utfører billettering som beskrevet i pkt. 3.1, er dette å betrakte som en mangel ved leveransen.

Oppdragsgiver kan på eget initiativ gjennomføre telling, registrering og kontroll av billetteringen på ferjekai og om bord på fartøy på utvalgte avganger.

3.3 Fri reiserett

Det er bare Oppdragsgiver som kan innvilge fri reiserett. Oppdragsgiver tilbyr ikke frikortordning for Operatørs personale. Unntak gjelder ansatte hos Operatør som reiser i tjeneste.

3.4 Billetteringsutstyr

Oppdragsgiver har som mål å ha en så smidig håndtering av billettsalg som mulig for passasjerene. Primær- og foretrukket billett kanal skal være mobil billettering via applikasjonen *Snelandia mobillett*.

Nasjonal billetteringsløsning vil ventelig bli innført, og Operatør er pliktig å inngå i dette samarbeidet dersom det iverksettes i kontraktsperioden. Oppdragsgiver vil bistå med opplæring ved innføringen, og dekke eventuelle merkostnader Operatør måtte få i forbindelse med overgangen.

Billettsalg kan foregå på land, men ikke i forbindelse med ombordkjøring. Reisende skal kunne betale billett med kontanter, samt minimum VISA, MasterCard og AmericanExpress kortløsninger. Kortterminal anskaffes av Operatør for Operatørs regning.

Operatør er ansvarlig for anskaffelse, drift, service og vedlikehold av billetteringsutstyr inkl. baksystem for manuell betaling. Operatør kan sette bort innkrevingen til et annet selskap. Kostnaden ved dette dekkes av Operatør og må tas med i tilbudet.

3.5 Personvern

Operatør skal sørge for at valgt løsning er i tråd med det til enhver tid gjeldende regelverk for behandling av personopplysninger. Operatør er også ansvarlig for at det blir inngått nødvendige databehandleravtaler med relevante parter. Oppdragsgiver sine maler for slike avtaler skal benyttes. Hvis det er nødvendig med dialog med Datatilsynet om valgte løsning skal Operatør selv stå for denne, men Oppdragsgiver har rett til innsyn i all kommunikasjon mellom Operatør og Datatilsyn.

4 Rapportering av trafikkstatistikk

Operatør skal levere trafikkstatistikdata på elektronisk form etter enhver tid gjeldende regler. Trafikkstatistikk skal rapporteres til:

- Oppdragsgivers database – «Status Q»
- Ferjedatabanken

Rapporteringsdata pr. måned skal inneholde alle transaksjoner (reiser) som er utført i sambandet på turnivå. Tilleggsopplysninger som antall passasjerer, gjenstående biler, innstilte turer, ekstra turer osv. skal også innrapporteres i forhold til planlagt avgangstid.

Operatør er ansvarlig for å legge inn egne data ved hjelp av webbasert løsning som blir stilt til disposisjon av Oppdragsgiver. Komplette datagrunnlag skal være lagt inn i systemet innen utløp av påfølgende måned.

Operatør skal så vidt mulig foreta en kvalitetskontroll slik at alle reiser/transaksjoner i Operatørs egen statistikk overensstemmer med de tall som gis til Oppdragsgivers database og Ferjedatabanken.

5 Krav til trafikkavvikling

5.1 Transportvilkår

Operatør plikter å følge Forskrift om transport med ferje (FOR-2003-03-26-403).

5.2 Trafikkavvikling

Operatør har ansvar for trafikkdirigering på kai og sikre full utnyttelse av oppstillingsplass. Operatør har ansvar for å holde orden på oppstillingsplass slik at ombordkjøring kan gjennomføres iht. gjeldende regelverk.

Operatør skal ha tilstrekkelig driftsbemanning for å kunne laste/losse fartøyets kapasitet (PBE/VTE/Passasjerer) på en god og sikker måte. Operatør plikter å utnytte fartøyets dekkareal og lasteevne, slik at man i størst mulig grad unngår gjenstående kjøretøy.

Operatør skal i tillegg sørge for tilstrekkelig bemanning slik at korrekt billettering til enhver tid kan gjennomføres på en sikker og god måte.

5.3 Sikkerhetsinformasjon om bord

Operatør har, i samsvar med til enhver tid gjeldende regelverk, ansvar for å annonsere sikkerhetsinformasjon ved alle avganger.

6 Avvik relatert til HMS

Avvik relatert til HMS skal rapporteres til Oppdragsgiver, enkeltvis og gjennom Oppdragsgivers statistikkdatabase «Status Q».

Videre skal en månedlig rapport settes opp og gjennomgås på driftsmøter mellom Oppdragsgiver og Operatør. Denne skal inneholde tall for siste måned og totalt for inneværende år innenfor følgende kategorier:

- Personskade med fravær (her må det også oppgis antatt og virkelig antall fraværsdager utover skadedagen)
- Personskade uten fravær
- Nestenulykke og farlig forhold
- Personskade passasjer/3.part
- Skader på biler/last
- Støtskader
- Utslipp ytre miljø (luft/vann)
- Timeverk fordelt på ferjemannskap/+landbillettering og restaurasjonsansatte

Ovennevnte skal rapporteres i henhold til vedlegg 2.2 Registrering av HMS-hendelser.

På bakgrunn av de innrapporterte tallene, skal Operatør beregne HMS-indikatorer som er vist nedenfor og rapportere disse i vedlegg 2.2 Registrering av HMS-hendelser.

HMS - indikatorene fremkommer slik:

- $H1 = \text{Ant. personskader med fravær (egne ansatte)} \times 1000000 / \text{Ant arbeidstimer (egne ansatte)}$
- $H2 = \text{Ant. personskader med fravær} + \text{ant. personskader uten fravær (egne ansatte)} \times 1000000 / \text{Ant arbeidstimer (egne ansatte)}$
- $F = \text{Ant. Fraværsdager pga. personskade (egne ansatte)} \times 1000000 / \text{Ant arbeidstimer (egne ansatte)}$
- $N = \text{Ant. Nestenulykker} \times 1000000 / \text{Ant arbeidstimer (egne ansatte)}$

Ved uønskede hendelser skal Operatør kommentere hvilke hendelser dette er og hvilke tiltak som er satt i verk for å unngå at lignende skjer igjen. Operatør skal kommentere utviklingen av resultater, trender o.l.

Alvorlige ulykker skal rapporteres til Oppdragsgiver når det skjer. Oppdragsgiver skal ha kopi av sjøulykke rapport som sendes til Sjøfartsdirektoratet etter alvorlige uhell med ferjer.

Rapportering til Oppdragsgiver skal skje innen utløp av påfølgende måned.

7 Mannskap

7.1 Språk

For passasjerskip i rutefart mellom norske havner må personell som skal rettlede passasjerer i beredskaps- og nødssituasjoner beherske engelsk og et skandinavisk språk, jf. [forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.](#)

7.2 Uniformering

Mannskap på fartøyene skal være uniformert slik at trafikantene i enhver situasjon skal kunne identifisere disse. Ved manuell dirigering skal synbart vernetøy benyttes og dette skal være i samsvar med NS-EN 471 klasse 3, refleks klasse 2. Snelandias uniformsprofil skal

benyttes på alt mannskap i tjeneste. Det er ikke tillatt med uniform som profilerer Operatør eller annen part i tjenesten.

7.3 BRM/ERM kurs

BRM/ERM kurs for offiserene, gjennomført ved en utdanningsinstitusjon, skal ikke være eldre enn maksimum 8 år til enhver tid.

7.4 Lærlinger

Det er et krav at Operatør er tilknyttet en lærlingordning og at lærlinger skal delta i utførelsen av oppdraget. Kravet kan oppfylles av Operatør eller en eller flere av hans underleverandører.

Utenlandske selskap kan oppfylle lærlingekravet ved å benytte lærlinger som er tilknyttet offentlig godkjent lærlingordning i Norge eller tilsvarende ordning i annet EU/EØS-land.

Operatør skal ved oppstart, og på anmodning under gjennomføringen av oppdraget, dokumentere at kravene er oppfylt.

Kravet gjelder ikke dersom operatør kan dokumentere reelle forsøk på å inngå lærekontrakt uten å lykkes. Tilsvarende gjelder dersom operatør har inngått lærekontrakt, men på grunn av forhold som skyldes lærlingen ikke kan benytte vedkommende under leveransen.

Oppdragsgiver kan gjennomføre kontroll av om krav om bruk av lærlinger overholdes. Ved brudd på plikten skal Operatør rette forholdet innen den frist Oppdragsgiver fastsetter. Der Operatør selv oppdager brudd på plikten, skal Operatør uten opphold opplyse Oppdragsgiver om forholdene og rette forholdene innen den frist Oppdragsgiver fastsetter.

Kostnader knyttet til lærlinger skal innarbeides i tilbudet, det kreves innarbeidet kostnader for minimum 1 lærling/kadett per samband per år.

Ved avslutning av hvert kalenderår skal det fremlegges oversikt over lærlinger og antall timer utført av lærlinger. Timelister skal fremlegges på anmodning.

7.5 Kvalifikasjoner for personell til betjening av ferjekaibru og bruk av landstrømsarrangement

Operatør skal benytte instruert eller sakkyndig personell (BA4/BA5 jf. NEK400:2014) til betjening og bruk av landstrømsarrangementet, jf. Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg (FSE) og Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften).

- Operatør skal utarbeide instruksjoner og gi nødvendig årlig opplæring, øvelse og instruksjon for enkle driftsoppgaver knyttet til betjening av ferjekaibru med tilhørende systemer. Operatør skal implementere slike instruksjoner og rutiner for opplæring i sitt HMS-system.
- Nødvendig opplæring, øvelse og instruksjon skal gis av kvalifisert personell.
- Eksempler på hva Operatørs HMS-system skal inneholde (ikke uttømmende):
 - Oppdatert navneliste på instruert personell (BA-4)
 - Dokumentasjon på årlig opplæring, øvelse og instruksjon iht. FSE
 - Informasjon om hvilke tavler og utstyr personellet har anledning til å betjene
 - Instruks som viser hvordan sikker betjening skal gjennomføres

Slike enkle driftsoppgaver kan være (listen er ikke uttømmende):

- Sjekke elektrisk utstyr i, eller tilhørende, ferjekaibru
- Sjekke om det er varmgang/røykutvikling (lukt) i det elektriske anlegget

- Betjene sikringer, effektbrytere, lastbrytere, motorvern e.l.
- Vurdere behov for å benytte «opplegg for drift av ferjekaibru med nødstrøm fra ferje»

8 Regnskaper

Operatør skal årlig levere inn revisorgodkjente regnskaper, jf. vedlegg 2.1, innen 15. juni etter regnskapsårets slutt. Regnskapene skal leveres på godkjent format etter nærmere avtale med Oppdragsgiver.

9 Rapportering

9.1 Krav om rapportering

Oppdragsgiver kan kreve utarbeidelse av rapporter som er nødvendige for kontraktsoppfølgning.

9.2 Miljørapportering

9.2.1 Generelt

Operatør skal årlig avgi rapport på faktiske miljøverdier knyttet til gjennomføringen av oppdraget, herunder drivstofforbruk, strømforbruk, energiforbruk, NOx-utslipp og CO₂-utslipp.

Rapportering av CO₂-utslipp, NOx-utslipp og energiforbruk skal inkludere all aktivitet i forbindelse med gjennomføringen av oppdraget. Med dette menes ruteproduksjon i samsvar med gjeldende rutetabell, forflytting av ferjemateriell og eventuell transport til og fra kai. Eventuell bruk av reservefartøy og seilende reservefartøy skal også inkluderes.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å kontrollere avtalte miljøverdier. Slik kontroll vil først skje når innkjøringsperioden for fartøyene er over.

Oppdragsgiver kan overlate til tredjepart å gjennomføre kontroller som beskrevet over.

Kostnader i forbindelse med slike kontroller dekkes av Oppdragsgiver. Operatør plikter å følge anvisninger samt stille fartøyet til disposisjon for gjennomføring av kontroll.

Ved kontroll av miljøverdier plikter Operatør å fremlegge tilstrekkelig dokumentasjon for hvert kriterium.

For registrering av forbruk av fossile og fornybare drivstoff stilles følgende krav:

- Operatør skal ha et system for registrering og rapportering av bunkret og medgått mengde drivstoff for alle fartøy som skal trafikkere sambandet.
- Operatør skal ha et drivstoffmålesystem for kontinuerlig overvåking av drivstofforbruk og automatisk logging av informasjon om bord på alle fartøy som skal trafikkere sambandet.

For å redusere sannsynligheten for avvik mellom reelle og rapporterte verdier, plikter Operatør å sammenholde verdier fra de to registreringssystemene. Operatør skal jobbe for at avviket mellom verdiene fra rapporteringssystemene ikke overstiger 5%. Rapporterte verdier av bunkret drivstoff/energi legges til grunn for eventuell sanksjonering jf. vedlegg 5 pkt. 5. Årlig rapportert utslipp av CO₂, NOx og energiforbruk legges til grunn for eventuelle sanksjoner i samsvar med vedlegg 5 pkt. 5. Revisor skal godkjenne det årlige

miljøregnskapet. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å offentliggjøre og benytte kvartalsvise og årlige rapporterte tall. Dette gjelder både på sambands- og totalnivå. Operatør skal i tillegg til Energiforbruk, NOx og CO2 også rapportere årlig utslipp av SO2. Oppdragsgiver vil ikke gi sanksjoner knyttet til utslippsverdier av SO2.

9.2.2 **Energiforbruk**

Operatør skal rapportere totalt bunkret energi pr. år (målt i gigajoule) for samtlige fartøy som har trafikkert sambandene.

Operatør skal spesifisere mengde (vekt) drivstoff som benyttes ved utregningen av energiforbruk (gjelder ved fossile og fornybare drivstoff som brukes i en forbrenningsmotor). For eventuell elektrisk drift med lading fra land skal energien måles ved ladeinstallasjonen på land, og ikke om bord i fartøyet.

Operatør plikter å sette seg inn i rådende forhold av betydning for forbruk, som f.eks. trafikkgrunnlag, bølger, strømningsforhold i sjø, vindforhold og groe for det enkelte samband.

9.2.3 **CO2- og NOx-utslipp**

Operatør skal rapportere totalt utslipp av tonn CO2 og NOx pr. år for samtlige fartøy som trafikkerer sambandene.

CO2-utslippet skal regnes ut på følgende måte:

*Mengde (tonn) drivstoff * CO2-utslippsfaktor (CO2/tonn drivstoff)*

NOx-utslippet skal regnes ut på følgende måte:

*Mengde (tonn) drivstoff * NOx-utslippsfaktor (NOx/tonn drivstoff)*

CO2 -faktorene som skal legges til grunn for rapporteringen fremgår av vedlegg 3.2 Miljøskjemaer. For lading av strøm fra land skal antall kWh (målt på landsiden) multipliseres med CO2 utslippsfaktor på formen (gram CO2/kWh). Operatør skal spesifisere NOx-utslippsfaktorer for hver ferje.

For LNG-drevne fartøy skal også metanutslipp inkluderes i rapporteringen. En målerapport fra uavhengig tredjepart skal legges til grunn ved fastsettelsen av utslippsfaktoren for metangassmotoren.

CO2-ekvivalenter skal beregnes på følgende måte:

Metanutslipp (tonn metanutslipp/tonn LNG) * mengde drivstoff (tonn LNG) *25 (CO2-ekvivalenter/tonn LNG).

9.2.4 **Endringer som følge av endringer i avtalt ruteproduksjon**

Ved eventuell reduksjon eller økning i antall avganger vil avtalte (tilbudte) miljøverdier pr. år reduseres/økes tilsvarende.

CO2-utslipp, NOx-utslipp og energiforbruk pr. avgang pr. samband beregnes på følgende måte (med utgangspunkt i avtalte verdier pr. år pr. samband):

$$\frac{\text{Tilbudt tonn CO}_2, \text{ tilbudt energiforbruk (GJ) og tilbudt tonn NO}_x}{\text{Antall avganger for det aktuelle sambandet på tidspunkt for inngåelse av kontrakten}}$$

Avtalte verdier for utslipp og forbruk pr. avgang blir deretter lagt til/trukket fra gjeldende miljøverdinivå for anbudspakken.

9.3 Frister for rapportering

Type rapport	Henvisning	Format	Når
Driftsavbrudd	Pkt. 1.2	Pr. telefon/epost til VTS og ruteopplysningen 177	Omgående
Oversikt over planlagte verkstedopphold	Vedlegg 3 Pkt. 3	Pr. epost til Oppdragsgiver	Før hvert kalenderår
Avviksrapport		Pr. epost til Oppdragsgiver	Månedlig innen den 15. for forutgående måned
Regnskapstall	Pkt. 8	Pr. epost til Oppdragsgiver	Årlig innen 15. juni påfølgende år
HMS rapport	Pkt. 6	Elektronisk	Fortløpende i statistikkdatabasen «Status Q»
Trafikkstatistikk	Pkt. 4	Elektronisk	Månedlig innen utløp av påfølgende måned.
Miljøregnskap	Pkt. 9.2	Pr. epost til Oppdragsgiver	Årlig, i forkant av årlig evalueringsmøte

10 Møter

Det skal hvert år holdes møter mellom Operatør og Oppdragsgiver. Møtene skal holdes i Oppdragsgivers lokaler, hvis ikke annet er bestemt av Oppdragsgiver.

Innkallelse til møter skal skje med minst syv kalenderdagers varsel. Partene skal være representert på møter med deltakere som har fullmakt til å avgjøre de spesifiserte saker som er oppført på dagsordenen. Oppdragsgiver skal føre referat fra det som behandles på møtene. Referatet sendes snarest mulig etter gjennomført møte til de øvrige møtedeltakere og til partenes representanter. Eventuelle innsigelser mot referatet må fremkomme innen rimelig tid, senest innen to uker etter at referatet er mottatt. Korrigert referat skal signeres av begge parter.

Operatør skal dekke sine egne kostnader knyttet til møter med Oppdragsgiver.

Møtestruktur:

Møte	Formål	Frekvens	Innhold
Oppstartsmøte	Legge til rette for oppstart av ferjesambandet/ferjesambandene	Etter undertegning av kontrakt	Kontrakt Rutiner og struktur
Statusmøte	Sikre oppfyllelse av kontrakt, fremdrift, byggespesifikasjoner	Min. 2 møter	Fremdrift, avvik og endringer
Driftsmøte	Sikre oppfyllelse av kontrakt Gjennomgang av driftsrelaterte saker siden forrige driftsmøte	2 - 3 møter i året	Trafikk Statistikk Driftsavvik HMS
Evalueringsmøte	Evaluerer avsluttet kontraktsår	En gang i året	

Avslutningsmøte	Evaluere kontraktperioden, inkl. tilstandsrapport for ferjeleiene	Etter endt kontrakt	Tilstandsrapport for ferjeleiene
-----------------	---	---------------------	----------------------------------

Vedlegg 3 Krav til fartøyet

1 Generelle krav til fartøy

1.1 Informasjon om ferjemateriell

Fartøytekniske data for tilbudt materiell skal oppgis i vedlegg 3.1. Disse spesifikasjonene skal bekreftes gitt ved avkryssing i tilbudsskjema, bilag 4.

Oppdragsgiver krever ikke nærmere identifikasjon (for eksempel fartøyets navn eller IMO-nummer) av tilbudt materiell i tilbudet.

Operatør skal snarest mulig etter kontraktsinngåelse fremlegge dokumentasjon på hvilke fartøyer (hovedfartøy/reservefartøy) som skal benyttes i sambandet, og at disse samsvarer med tilbudet. Dokumentasjonen som fremlegges skal samsvare med opplysninger gitt i vedlegg 3.1, og vil være bindende for hele driftsperioden. Oppdragsgiver kan godkjenne at fartøy byttes i løpet av driftsperioden.

Det skal ikke benyttes tropisk tømmer i nybygg eller ved ombygginger.

1.2 Alder

Hovedfartøy skal være maksimalt 40 år på Oppstartsdatoen, beregnet fra tidspunkt for kjølstrekking.

For reservefartøy settes ingen særskilte krav om alder.

1.3 Midlertidig materiell

Oppdragsgiver godtar at kontrakten starter opp og driftes av midlertidig materiell i inntil tolv måneder fra driftsoppstart. Midlertidig materiell må som et minimum tilfredsstillende alle krav som er stilt til reservemateriell.

1.4 Sikkerhetsstyringssertifikat

Fartøyet/fartøyene skal ha gyldig sikkerhetsstyringssertifikat (Safety Management Certificate, SMC). Sikkerhetsstyringssystemene for fartøyene skal minst være i samsvar med ISM-koden vedtatt av FNs International Maritime Organisation (IMO) og tilhørende, seneste retningslinjer om gjennomføring av ISM-koden.

1.5 Flaggstat

For fartøy med annet flagg enn norsk skal det utstedes en erklæring om at Sjøfartsdirektoratets krav for det aktuelle fartsområdet tilfredsstilles. Erklæringen skal være gitt av en klasseinstitusjon anerkjent av Sjøfartsdirektoratet, og inngå som en del av skipets sertifikater. Erklæringen skal holdes gyldig gjennom hele driftsperioden, og er å anse som et tillegg til flaggstatens sertifisering.

1.6 Forsikring

Innen driftsoppstart skal Operatør ha tegnet P & I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International Group, samt kasko-forsikring. Kombinasjonen av P & I-forsikring og kasko-forsikring skal dekke Operatørs støttingsansvar til fylkeskommunal/kommunal eiendom, dvs. ferjekaier med tilhørende anlegg.

1.7 Trådløst nettverk

Fartøyet skal ha tilbud om trådløst nettverk (WIFI), med minimum tilstrekkelig hastighet til at passasjerene kan kjøpe mobillett og surfe på ordinære websider uten kostnad.

1.8 Fremdriftsanlegg

Dersom det settes inn ny ferje i sambandet, skal fartøyet ha fremdriftsanlegg utformet slik at dersom en av hovedkomponentene for fremdrift og styring, eller kabling til en slik komponent settes ut av funksjon, skal fartøyet likevel kunne ta seg sikkert til havn ved egen hjelp.

1.9 Transportkapasitet og passasjersertifikat

1.9.1 Generelt

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet i sambandet.

Navn på samband	Antall ferjer	PBE-kapasitet pr. ferje	VTE-kapasitet pr. ferje	Passasjersertifikat inkl. mannskap pr. ferje
Kongshus - Mikkelsby	1 + 1*	8	1	12

*) Krav til reservefartøy kan erstattes med tilsvarende erstatningsløsning, der det f.eks. foreligger avtale om innhenting av ekstern reservekapasitet. I så tilfelle skal kopi av avtale følge tilbudet.

Definisjon av PBE (personbilenhet): Lengde: 4,30 m, bredde: 1,85 m, vekt: 1,3 tonn, tyngdepunkt: 0,75 m over bildekk. Lengde- og breddemålene inkluderer ikke avstand mellom kjøretøy.

Definisjon av VTE (vogntogenhet): Lengde: 19,5 m, bredde: 2,60 m, tyngdepunkt: 2,2 m over bildekk. Lengde- og breddemålene inkluderer ikke avstand mellom kjøretøy. Vogntogene skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn, og øvrige med en vekt på 25 tonn.

Fleksible dekk (som f.eks. hengedekk, «klappdekk» på/fra eventuelle sidedekk m.m.) som ved bruk reduserer tilbudt VTE-kapasitet tillattes ikke.

Regionen kan under dette punktet ved særskilte behov endre definisjonen av VTE når det gjelder vekt på enkelte ferjestrekninger. VTE beregnes med en vekt på 52.5 tonn for alle vogntog.

1.9.2 Farlig last

Hvert fartøy skal som minimum kunne ta ett vogntog med farlig last, jf. [forskrift av 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip](#). Med farlig last menes stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR- bestemmelsene.

1.9.3 Stuing av fartøy

For stuing av fartøy vises det til forskrift av 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere, § 13.

Operatør skal fremlegge GA-plan (stuasjeplan) for ferjene som inkluderer plassering og oppfylling av minimum PBE-krav, samt en GA-plan (stuasjeplan) som beskriver kombinasjonslast hvor plassering og oppfyllelse av minimum VTE-krav klart fremgår og som i tillegg inkluderer plassering av personbilenheter som utnytter resterende ledig dekkareal. Det kreves at VTE-krav lastes/plasseres på en slik måte at det blir en maksimal utnyttelse av dekkarealet, og at det følgelig blir plass til flest mulig personbilenheter utover VTE-krav.

Fartøyenes fulle transportkapasiteter skal benyttes i ruteproduksjonen, også om disse kapasiteter er høyere enn de minimumskrav gitt i konkurransegrunnlaget.

Det skal beregnes minimum 0,25 m mellom hvert kjøretøy i lengderetningen.

Nye fartøy:

For avstand mellom personbilenhetene i bredden skal det beregnes minimum 0,6 m klaring mellom kjøretøy og til skott og andre obstruksjoner. For avstanden mellom vogntognerhetene i bredden skal det beregnes etter forskrift av 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere, § 13

Eksisterende fartøy:

For avstand mellom kjøretøyene i bredden, vises det til forskrift av 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere, § 13.

1.10 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne

1.10.1 Hoveddimensjoner

Ferjeleiene er beskrevet i vedlegg 7 og i vedlegg 7.1 Ferjekaidata. Det gjøres særlig oppmerksom på at ferjekaien på Mikkelsby er en spesialkai.

Operatør må beskrive hvordan lasting og lossing kan gjennomføres på en forsvarlig måte ved ulike lastkondisjoner.

Operatør må sikre seg at fartøyet kan trafikkere sambandet ved maksimal dypgang for alle tidevannstilstander. Dybden i ferjeleiene er oppgitt i vedlegg 7.1 Ferjekaidata.

Bulb må være utformet slik at den ikke kommer i konflikt med oppdriftstank/pontong på kaiene.

Fenderlister skal være kontinuerlige og avsluttes med en avfasing med vinkel 5:1. Fenderlisten ansees kontinuerlig dersom den parallelt overlapper hverandre.

1.10.2 Aksellast

Bildekksarealet skal som minimum dimensjoneres for 13 tonn aksellast på doble luftfylte hjul. Hjullastens anleggsflate beregnes som et rektangel med sidene 0,2 m i kjøreretningen og 0,5 m på tvers av denne, senteravstanden settes lik 2,0 m. Dekket skal dimensjoneres for det maksimale antall vogntogenheter som kan føres innenfor begrensningene gitt fra stabilitet og lastelinje.

Ovennevnte kan fravikes for eksisterende materiell dersom særskilte forhold ved sambandet tilsier dette.

Sidehusdekk og evt. andre arealer som kun kan benyttes for stuing av personbilenheter kan dimensjoneres for en lavere aksellast.

1.10.3 Gjennomkjøringshøyder

Nytt fartøy:

Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,60 m.

Eksisterende fartøy:

For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,20 m. Disse fartøyene skal også kunne frakte kjøretøyer opp til 4,50 m, og Operatør skal beskrive hvordan slike kjøretøyer skal fraktes.

1.10.4 Fallporter

For sambandet Kongshus - Mikkelsby gjøres det oppmerksom på at det er spesielle kaityper. For kaispesifikasjoner, se vedlegg 7.1 for nærmere detaljer

1.11 Manøvrering

Fartøy som tilbys skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsmargin til at man med fullastede ferjer kan trafikere sambandet, opprettholde ruteplan, samt manøvrere og legge til samtlige kaier i sambandet under alle vær- og sjøtilstander som kan påregnes for sambandet. Det er Operatørs plikt å skaffe til veie nødvendige værdata etc.

Operatør skal sørge for at ferjer som har thruster så langt det er praktisk mulig bakker med aktre thruster, samt trekker seg ut ved fremre thruster ved manøvrering til og fra ferjeleiene.

1.12 Separasjon av passasjerer og kjøretøy

Gående passasjerer skal holdes skilt fra kjøretøyene under ombord- og ilandstigning. Dette kan enten gjøres med gangvei med rekkverk om bord, eller ved manuell trafikkdirigering i forbindelse med ombord- og ilandstigning.

1.13 Fartøy og kai

Samtlige ferjer som skal trafikere sambandet skal være tilpasset ferjekaiene. Ingen deler av ferjen skal således komme i konflikt med ferjekaiens konstruksjoner.

Fartøy skal ikke oppholde seg i ferjebås utenfor ruteavgang, men kan ligge fortøyd mot fendervegg (uten kontakt med ferjebru), når den ikke er i tjeneste eller ligger til hinder for annen trafikk.

Ferjekaiene og tilhørende anlegg fremkommer under kontrakten vedlegg 7 og vedlegg 7.1 Ferjekaidata

1.14 Universell utforming

Utforming av ferjer skal baseres på gjeldende lovverk og krav til universell utforming – se vedlegg 3.3.

For nye fartøy skal følgende følges: Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 7 eller Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart § 8D.

Ved etablering av nye handikaptolett eller heis på eksisterende fartøy gjelder de samme presiseringer ut over MSC/Circ. 735 som for nytt fartøy.

Hvis Operatør blir gjort oppmerksom på at det kommer bevegelseshemmede på kaien er Operatør ansvarlig for å hjelpe disse om bord i fartøyet og av fartøyet.

Operatør skal i designfasen av fartøyet eller ved eventuelle ombygninger sikre tverrfaglighet og brukermedvirkning for å få råd om hvordan fartøyet skal sikres universell utforming.

1.15 Støy

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) legges til grunn som krav til støy i forbindelse med drift av ferjesambandet (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/id2526240>). Kriterier for industri, havner og terminaler skal gjelde både ved terminaler og under overfart.

1.16 Passasjerfasiliteter

1.16.1 Generelt

Fasiliteter for passasjerene skal som minimum tilfredsstillende [Forskrift 2.10.1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v.](#)

Alle fartøy skal uavhengig av sambandets reisetid, ha toaletter jf. ovennevnte forskrift § 26, 3 ledd.

Nytt fartøy:

Dørken i passasjersalongen skal i sin helhet ligge over sommerlastemerket.

Eksisterende fartøy:

For eksisterende fartøy settes ikke særskilte krav til hvor passasjersalong skal plasseres.

1.16.2 **Gevinstautomater**

Det er ikke tillatt å plassere gevinstautomater eller lignende typer spilleautomater om bord i ferjene.

1.16.3 **Hjertestarter**

Alle fartøy skal være utstyrt med minimum en hjertestarter. Dette utstyret skal kunne betjenes av opplært mannskap om bord.

1.17 **Profilering og reklame**

1.17.1 **Profilering**

Sambandet inngår i Oppdragsgivers varemerke for kollektivtrafikk, «Snelandia». Snelandia skal profileres markant på fartøyets utside, og i all markedsføring rundt sambandet. Det skal tydelig fremgå at ruten driftes på vegne av Snelandia. Profilering gjøres av Operatør for Operatørs regning, og skal skje i henhold til Oppdragsgivers profilprogram

(https://www.ffk.no/f/p10/i585bbcd3-4430-4091-96e9-a34c820fe21f/ffk_designmanual_v03_2015_original.pdf)

Operatør gis mulighet for presentasjon av egen selskapslogo (og selskapsnavn dersom dette er en del av ordinær logo), med maksimal størrelse 1000 millimeter lengde og 600 millimeter høyde på overbygg begge sider. Oppdragsgiver anviser plass for dette. Detaljer som adresse, telefonnummer med mer skal ikke presenteres her. Hvis det benyttes "heldekkende film» skal den være i transparent utførelse.

I tillegg tillates Operatør å benytte sitt rederimerke på fartøyets skorstein.

Kravene gjelder både ved bruk av eksisterende materiell eller innfasing av nytt materiell.

Markedsføring av rutene i trykksaker (rutetabeller, infotavler, annonser m.m.) skal inneholde Snelandias logo/grafiske profil.

1.17.2 **Reklame**

Det skal ikke plasseres kommersiell reklame om bord. Oppslagstavler/elektroniske skjermer i publikumsarealene skal forbeholdes sikkerhetsinformasjon, ruteopplysninger samt eventuelle trafikk- og nyhetsmeldinger.

1.17.3 **Modell av fartøy**

Oppdragsgiver skal ved inngåelse av kontrakt motta en displaymodell av aktuelt fartøy som planlegges brukt i kontrakten. Modellens størrelse skal være ca. 90 cm. i lengde.

2 **Miljøkrav og miljøavgift**

Operatør skal innarbeide kostnader til NO_x-avgift i tilbudet sitt.

Avgiften skal beregnes på grunnlag av forskrift om særavgifter av 2001-12-11 nr. 1451. Oppdragsgiver har således intet ansvar knyttet til bortfall av eventuelle gjeldene muligheter for fritakelse av NO_x-avgift (herunder Næringslivets NO_x-fond e.l.)

Oppdragsgiver krever at benyttet ferjemateriell ikke har et NO_x-utslipp som overstiger Tier II kravet i MARPOL annex VI uavhengig av byggeår.

Kravet til utslipp av NO_x gjelder likevel ikke tilbudt reservemateriell, jf. pkt. 3.

Tilbyder skal kunne dokumentere at alt biodrivstoff som benyttes oppfyller kravene til bærekraftskriteriene som gjelder for biodrivstoff i omsetningspåbudet ("Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften)", ref. Lovdata: FOR-2004-06-01-922. (kap.3)).

Oppdragsgiver krever bruk av miljøvennlig drivstoff med svovelinhold på 500 ppm eller lavere.

Landstrøm skal benyttes ved landligge over 30 minutter der det er landstrøm tilgjengelig på ferjekai.

Oppdragsgiver presiserer at Operatør selv er ansvarlig for håndtering av eget avfall, jfr. vedlegg 7 pkt. 1.4. Før oppstart av drift i sambandet skal plan for håndtering av materiell/avfall godkjennes av Oppdragsgiver.

For nye fartøy med gassdrift og fartøy ombygd til gassdrift:

Oppdragsgiver krever at vektet metanutslipp, beregnet som beskrevet nedenfor, ikke skal overstige 6 g/kWh.

Det skal benyttes samme syklusveiling som IMO NO_x (iht. ISO 8178-4). Dvs. D2, E2 eller E3 syklus alt etter operasjonsprofil til motoren. D2 er for hjelpemotorer, E2 er konstant turtall fremdrift inkl. dieselelektrisk fremdrift, og E3 er propellerkurve.

Man beregner vektet metanutslipp ved å ta sum (metanutslipp g/h for lastpunkt * veiefaktor for lastpunkt) / sum (motoreffekt kW for lastpunkt * veiefaktor for lastpunkt) og får da svaret i g/kWh. (formel for beregning nedenfor).

$$\text{Vektet metanutslipp } \left[\frac{g}{kWh} \right] = \frac{\sum(CH_4 \times W_f)}{\sum(P \times W_f)}$$

Metanutslipp angis for hvert enkelt lastpunkt. Syklusene og veietallene er:

Test syklus E2: Konstant turtall (deselelektrisk)				
Turtall:	100 %	100 %	100 %	100 %
Effekt (P):	100 %	75 %	50 %	25 %
Veiefaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Test syklus E3: Propellerkurve (direkte drift)				
Turtall:	100 %	91 %	80 %	63 %
Effekt (P):	100 %	75 %	50 %	25 %
Veiefaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

3 Reserveferjeløsning

En ferje i sambandet kan ikke erstattes av reservefartøy i mer enn 21 dager pr. kalenderår, med mindre reservefartøy oppfyller alle krav til hovedfartøy stilt i kontrakten.

Reservefartøy kan kun nyttes dersom hovedfartøy skal ha planlagt verkstedsopphold, nødvendig vedlikehold (må avklares med Oppdragsgiver) eller rammes av ikke planlagt driftsavbrudd.

Reservefartøy er ikke omfattet av miljøkravene i pkt. 2.

Reservefartøy må være tilpasset kaianleggene. Det vises til vedlegg 7.1 vedrørende ferjekaidata.

Planlagt verkstedopphold i sambandet/ene skal ikke gjennomføres i perioden mai til og med september.

Ved planlagt verkstedopphold o.l. forutsettes at reservefartøy settes inn slik at ruteplanen opprettholdes uten driftsavbrudd og er egnet til å betjene sambandet slik at rutetidene kan holdes.

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet og responstid i sambandet:

Samband	For ferje	Responstid	PBE kapasitet	VTE kapasitet	Passasjersertifikat
Kongshus – Mikkelsby	1	12 timer	8	1*	12

* VTE for reservefartøy aksepteres med kortere lengde enn i hovedfartøy, men skal kunne ta minimum én semitrailer.

Responstid regnes løpende fra det tidspunkt hendelsen fant sted.

Operatør skal før oppstart kunne fremlegge dokumentasjon på at de disponerer reserveferje eller reserveløsning som minimum oppfyller kravene til reserveferje.

Dokumentasjonen skal inneholde vedlegg 3.1 Spesifikasjon av fartøy, GA-plan (stuasjeplan) for reserveferjen som inkluderer plassering og oppfylling av minimum PBE-krav, samt en GA-plan (stuasjeplan) som beskriver kombinasjonslast hvor plassering og oppfyllelse av minimum VTE-krav klart fremgår og som i tillegg inkluderer plassering av personbilenheter som utnytter resterende ledig dekkareal.

I tillegg skal dokumentasjonen inneholde en plan som minimum inneholder følgende forhold:

- Hvor reserveferjen ligger i opplag.
- Dersom det planlegges å benytte reserveferjen for ferjer som ikke inngår i denne kontrakt, skal det beskrives hvordan Operatør vil oppfylle krav om responstid angitt i tabellen over.
- En oversikt over annen planlagt bruk av reserveferje, herunder antall ferjer og samband som reserveferjen planlegges benyttes i.
- Alternativt beskrevet annen reserveløsning.

Oppdragsgiver skal godkjenne plan. Eventuelt avslag må saklig begrunnes av Oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan godkjenne endringer av plan.

Før hvert kalenderår skal Operatør utarbeide og oversende en oversikt som viser alle planlagte verkstedsopphold for kommende kalenderår. Endring i planen skal meldes Oppdragsgiver innen rimelig tid.

Der annet ikke er spesifisert skal alle reserveferjer tilfredsstillende de krav som er stilt til hovedfartøy.

Vedlegg 4 Rutebeskrivelse

1 Generelt

Ferjesambandet Kongshus – Mikkelsby er et fylkesferjesamband i Altafjorden, driftet av Finnmark fylkeskommune. Sambandet er 2,35 km langt kai – kai. Sambandet har særskilte kailøsninger, med spesialbygget kai på landside og hurtigbåtkai på øyside.



2 Nøkkelinformasjon

Fartsområde ²⁾	Fartsområde 2
Sambandets lengde ⁴⁾	Ca. 2 350 meter
Takstsone i riksregulativet for ferjetakster ⁵⁾	Sone 3
Takstsone før evt. bompengepåslag	N/A
Beredskapssamband ¹⁾	N/A
Bompengepåslag	N/A

¹⁾ Sambandet kan bli benyttet i forhold til stengt fylkesvei, og settes i trafikk mellom Korsfjord/Nyvoll og Mikkelsby

²⁾ Jf. Sjøfartsdirektoratets forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder

⁴⁾ Oppgitte lengder er basert på opplysninger fra Oppdragsgivers målinger. Operatør har selv ansvaret for å kontrollere lengder ut fra egne vurderinger av seilingsled og fartøy.

⁵⁾ Opplyst takstsone gjelder uavhengig av egen oppmåling i etterkant av tilbudsinngivelse

3 Infrastruktur

Oppdragsgiver vil, med bakgrunn i at sambandet ikke er utstyrt med ferjekaier, gjennomføre utredning for bygging av standard ferjekailøsning på land- og øyside. Dersom tiltak gjennomføres i kontraktperioden, vil Oppdragsgiver dekke kostnad for tilpassing av fartøyet til eventuelt nye kaier.

Oppdragsgiver kjenner ikke til øvrige vei- eller bompengeprojekt som forventes å vesentlig endre trafikken på sambandet i løpet av kontraksperioden.

Det forutsettes imidlertid at Operatør setter seg inn i styrende offentlige dokumenter som kan medføre endringer i infrastruktur og bompengeneinnkreving, slik som Nasjonal transportplan 2018-2029, samt Oppdragsgivers regionale transportplan med tilhørende handlingsprogram.

4 Trafikkstatistikk

Til orientering er det i tabellen i vedlegg 4.2 satt opp trafikkmengde og trafikksammensetning for de siste tre årene i sambandet/sambandene.

5 Ruteinformasjon

5.1 Rutetilbud

Operatør skal utføre ruteproduksjon i samsvar med ruteplan i konkurransegrunnlaget vedlegg 4.1.

Det er daglig trafikkplikt i sambandet, med unntak av 1. juledag og langfredag. Høytids- og helligdager skal trafikkeres som søndagsrute.

Operatør skal for egen regning installere Shiplog om bord, med basis i Oppdragsgivers avtaler. Systemet brukes for systematisk oppfølging av punktlighet og avviksårsak, samt å gi sanntids ruteinformasjon til passasjerene (se eget punkt om sanntidsinformasjon).

Avvik fra ruteplanen skal rapporteres til Oppdragsgiver innen den 15. hver måned, gjennom statistikkdatabasen «Status Q».

Ingen avganger skal gå tidligere enn oppsatt avgangstid i ruteplan.

5.2 Krav til overfartstid/ankomsttid

Oppgitte overfartstider i vedlegg 4.1 skal anses som maksimalt tillatt overfartstid. Ingen avganger skal gå tidligere enn oppsatt avgangstid i rutetabellen. Oppsatt avgangstid i rutetabellen pluss fastsatt maksimal tillatt overfartstid regnes som ankomsttid. Operatør skal selv beregne nødvendig fart for å oppnå forsvarlig terminaltid på ulike tider av døgnet.

6 Endring i produksjon

Oppdragsgiver kan ved behov foreta permanente og/eller midlertidige endringer i forhold til ruteplan i vedlegg 4.1 jfr. pkt. 1.7

Justering av vederlag for endring i produksjon behandles i henhold til vedlegg 5 pkt. 2.4 og pkt. 2.5.

7 Opsjon på tilleggsproduksjon

Operatør skal, sammen med tilbudet, inngi pris på ekstraproduksjon i form av ekstraturer i sambandet. Ekstraturer kan være plassmangelturer ved gjenstående kjøretøy, eller ekstra behov som oppstår, som følge av beredskapshensyn m.m.

Pris på tilleggsproduksjon skal oppgis på følgende:

- En ekstra rotasjon Kongshus – Mikkelsby – Kongshus ved gjenstående biler etter ordinær avgang («plassmangeltur»)
- En ekstra rotasjon Kongshus – Mikkelsby – Kongshus (ved tilleggsbestilling)
- En rotasjon Mikkelsby – Korsfjord/Nyvoll – Kongshus

Eventuelt eksternt bestilt tilleggsproduksjon i sambandet faktureres av Oppdragsgiver i henhold til satser i Statens riksregulativ for ferjetakster.

Vedlegg 5 Vederlag

1 Vederlagsberegningen

De årlige vederlagene fremkommer i Operatørs tilbud som forventede kostnader.

Samlet vederlag (kontraktssum) er summen av de årlige vederlagene, eksklusiv opsjoner.

Forventede kostnader skal oppgis i NOK eks mva, gjennomsnittlig for det inneværende året, jf. Statistisk sentralbyrå (SSB) sin kostnadsindeks for innenriks sjøfart – delindeks for fartøy – Ferjer (se vedlegg 5.3). Disse kalles også basispriser.

Basisåret er 2019.

2 Regulering og avregning av vederlag

2.1 Regulering av vederlaget

Det årlige vederlaget (linje S i Operatørens tilbud vedlegg 5.1, arkfane M Totalbudsjett) – skal reguleres som følger:

- De budsjetterte årlige kostnader (linje R i Operatørens tilbud vedlegg 5.1, arkfane M Totalbudsjett) skal reguleres i henhold til den prosentvise endringen i Statistisk sentralbyrås gjennomsnittlige kostnadsindeks for innenriks sjøfart – delindeks fartøy – Ferjer fra basisår til året før vederlagsåret. Det aktuelle vederlag i skal således hvert år være regulert i henhold til indeksen verdi året før vederlagsutbetalingen. Kostnadene skal justeres i henhold til indeksen multiplisert med en faktor på 0,9 (90 % prisjustering).

2.2 Gebyrer og avgifter

Gebyrer og avgifter til det offentlige i forbindelse med utførelse, betales av Operatør. Kostnadene ved disse forutsettes inkludert i de årlige kontraktbeløpene, og gir ikke grunnlag for annen regulering enn den som følger av vedlegg 5 pkt. 2.1.

2.3 Regulering av vederlag ved midlertidige endringer av ruteproduksjon

Oppdragsgiver kan ved behov kjøpe ekstra avganger med tilbudt ferjemateriell i forhold til ruteplanen i vedlegg 4.1. Med avgang menes rute med fartøy fra ferjekai A til ferjekai B. For hver slik ekstra avgang betaler oppdragsgiver Operatør NOK

(gjennomsnittlig årlig sambandskostnad, jf. Operatørens tilbud vedlegg 5.1, arkfane L

Sambandsbudsjett linje R) x 1,5

antall avganger pr. år

Eventuell posisjonskjøring som følge av ekstrakjøp skal kompenseres etter samme formel som ekstrakjøpet.

2.4 Regulering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon

Ved permanent endring av antall avganger mellom første og siste avgang pr. fartøy, skal vederlaget endres som følger:

Endring i vederlag pr. avgang

Linje E, F, H, I (jf. Operatørens tilbud Vedlegg 5.1, arkfane L Sambandsbudsjett) + (0,3 x Linje G (jf. vedlegg 5.1, arkfane L Sambandsbudsjett))

Ved permanent endring av antall avganger som medfører at start og sluttidspunkt for et fartøy endres, skal vederlaget endres som følger:

Endring i vederlag pr. avgang

Linje N (jf. Operatørens tilbud vedlegg 5.1, arkfane L Sambandsbudsjett)

Antall avganger pr. år, jf. vedlegg 4.1

Dersom Oppdragsgiver ønsker å endre antall avganger på dagtid for de ferjer som har planlagt ruteproduksjon morgen og ettermiddag, og derav har pause på dagtid, skal vederlaget endres ved å benytte samme formel som angitt øverst over (mellom første og siste avgang).

Formler for endring av vederlag ved permanent ruteendring gjelder selv om ruteendringen medfører endring i skiftordninger, bunkring, pauser o.l.

2.5 Endring i lover og forskrifter mv

Kontrakten er basert på de lover, forskrifter og offentlige vedtak som var kunngjort og trådt i kraft 14 dager før tilbudsfristens utløp. Dersom Operatør påføres vesentlig merarbeid og/eller merkostnader/mindreinntekter som følge av endringer i norske lover, forskrifter eller ved annen myndighetsutøvelse, eller slike endringer gir Operatør vesentlige besparelser eller merinntekter, anses det som en endring, som gir grunnlag for justering av vederlaget, jf. kontraktens pkt. 7.4 og 7.7 .

Dette gjelder likevel ikke når oppdragsgiver i kontrakten har bedt Operatør om å ta hensyn til et bestemt forslag til regelverksendring og den endelige endringen ikke er blitt vesentlig mer tyngende for Operatør enn han hadde grunn til å regne med ut fra det nevnte forslaget. Tilsvarende gjelder dersom Operatør i kontrakten er bedt om å ta hensyn til en vedtatt regelverksendring som ikke var trådt i kraft innen 14 dager før tilbudsfrist.

Dersom en foreslått eller vedtatt regelverksendring ikke trer i kraft eller trer i kraft senere enn forutsatt, og dette gir Operatør vesentlige besparelser i forhold til de forutsetningene som lå til grunn for Operatørs tilbud, kan oppdragsgiver kreve at forholdet anses som en endring som kan gi grunnlag for reduksjon av vederlaget.

Med «vesentlig» forstås en kostnadsendring pr. år som overstiger 0,3 % av årlig Sum kostnader (Operatørens tilbud Vedlegg 5.1, arkfane M Totalbudsjett linje R), i det året endringen inntrådte. Hver kostnadsendring skal vurderes individuelt. Dersom endringen skjer før driftsoppstart, vil årlig Sum kostnader i første kalenderår være gjeldende.

Dersom flere kostnadsendringer skjer innenfor et kalenderår skal disse ikke summeres og heller ikke legges til grunn for én årlig justering av vederlaget.

Krav om justering av vederlaget skal fremsettes skriftlig og være dokumentert. Aksepterer ikke den annen part kravet helt eller delvis, skal tvisten søkes løst gjennom forhandlinger snarest. Oppdragsgiver har rett til innsyn i relevante forhold, herunder dokumenter og regnskapsoversikter mv hos Operatør. Oppnås ikke enighet etter slike forhandlinger kan hver av Partene kreve saken avgjort i henhold til kontraktens pkt. 13.

Justering av vederlag etter dette punktet gjelder ikke for endringer som får innvirkning på pris- og/eller kostnadsutvikling som påvirker kostnadsindeks for innenriks sjøfart – delindeks for fartøy – ferjer, jf. vedlegg 5.3, og vil ikke bli kompensert.

2.6 Avregning

Oppdragsgiver foretar en endelig avregning for foregående kalenderår innen 15. mars påfølgende år knyttet til eventuelle avvik fra kontrakt.

- Kostnadene blir avregnet med bakgrunn i endelig publisert endring i kostnadsindeksen
- Forventede billettinntekter, jf. vedlegg 5 pkt. 3.1 , avregnes mot faktiske billettinntekter for foregående kalenderår.
- Ved salg av billetter om bord skal månedlig avregning gjennomføres, og billettsalg skal innrapporteres i form av kreditnota senest innen den 30. i påfølgende måned. Kreditnota for billettsalg avregnes mot månedlig utbetaling av tilskudd til Operatør.

Avregningen skjer første gang mars 2020
Siste avregning skal sendes inn mars 2026

3 Betalingsvilkår

3.1 Utbetaling av årlig vederlag

Ved oppstart, og ved hvert nye kalenderår skal oppdragsgiver justere årlig vederlag i henhold til vedlegg 5 pkt. 2.1 forventet gjennomsnittlig prisstigning året før vederlagsåret.

Utbetalingssum blir regulert årlig vederlag, jf. vedlegg 5 pkt. 2.1 minus Oppdragsgivers forventede andel (100%) av billettinntekter for det aktuelle driftsåret. Det justerte årlige vederlaget skal deles i 12 like deler, og utbetales hver måned, den 30. i aktuell måned, første gang 30. oktober 2019. Betalingen vil dekke inneværende måned.

Forventet prisendring året før vederlagsåret og forventet endring av billettinntekter for det aktuelle driftsår fastsettes av Oppdragsgiver.

Oppdragsgiver har rett til å motregne påløpte erstatninger, prisavslag, avviksgebyrer og trekk i fremtidig utbetaling jf. vedlegg 5 pkt. 1.

3.2 Renter ved forsinket betaling

Ved forsinket betaling skal oppdragsgiver/Operatør betale forsinkelsesrenter i henhold til [lov av 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.](#)

4 Trekk i vederlag

4.1 Generelt

Avganger som ikke gjennomføres eller som blir forsinket i henhold til ruteplanen, gir grunnlag for trekk i vederlaget. Avbrudd og forsinkelse som skyldes streik og lockout gir grunnlag for trekk.

Kreditnota for prisavslag/trekk skal sendes fra Operatør til Oppdragsgiver for den enkelte perioden, basert på innrapportert produksjon og oppståtte situasjoner, så som ruteinspeksjoner m.m.

De standardiserte gebyrene gjelder uavhengig av om Oppdragsgiver kan godtgjøre noen verdireduksjon eller besparelse hos Operatøren.

4.2 Trekk for avgang som ikke er gjennomført

Avganger som ikke gjennomføres av Operatør i henhold til ruteplanen medfører trekk, med mindre dette skyldes forhold Oppdragsgiver svarer for.

Beløpet som trekkes er det samme som beløpet for kjøp av ekstra avganger som beskrevet i vedlegg 5 pkt. 2.4. Dersom Operatør godtgjør at regularitetsavviket skyldes force majeure som nevnt i kontraktens pkt. 12, foretas ikke trekk etter foregående ledd.

Beror regularitetsavviket på Operatørs underleverandør, er Operatør fri for ansvar bare dersom også underleverandøren ville ha vært fritatt etter reglene i avsnittet over.

Ved grov aktløshet eller forsett vil det kunne bli krevd prisavslag og/eller erstatning i tillegg til trekk for ikke gjennomførte avganger.

4.3 Trekk for forsinkelser

Forsinkelser i forhold til fastsatt ruteplan (jf. vedlegg 4.1) medfører trekk.

Ved forsinket ankomst med 3 minutt eller mer i forhold til fastsatt ruteplan vil det trekkes 20 % av beløpet for trekk for avganger som ikke er gjennomført jf. vedlegg 5 pkt. 4.2. Unntak fra ovenstående er forsinkelse som oppstår som følge av venting på utrykningskjøretøy og korresponderende kollektivtilbud.

4.4 Reservemateriell

Dersom reservemateriell ikke er satt inn i sambandet som forutsatt, jf. vedlegg 3 pkt. 3, forbeholder Oppdragsgiver seg rett til umiddelbart å sette inn alternativt materiell, og belaste Operatør med omkostningene som følge av dette.

Trekk for manglende oppfyllelse av krav til reserveferje jf. vedlegg 3 pkt. 3:

1. Manglende innsetting av reservemateriell i henhold til kontraktsfestet responstid medfører trekk per påbegynte time. Det trekkes inntil reservemateriell er på plass og beregnes som følger:

(Linje F (Operatørens tilbud Vedlegg 5.1, arkfane K Skipsbudsjett) i aktuelt driftsår) x

3 x påbegynte time

Antall driftstimer per, år jf. Skipsbudsjett (Operatørens tilbud vedlegg 5.1, arkfane K)

Trekk for manglende oppfyllelse av krav til reserveferje som nyttes utover dager angitt i vedlegg 3 pkt. 3:

2. Dersom en reserveferje for et hovedfartøy nyttes utover dager angitt i vedlegg 3 pkt. 3 og ikke tilfredsstillers krav til pbe-kapasitet for hovedfartøy vil det foretas trekk pr. dag som følger:

(Linje F (Operatørens tilbud Vedlegg 5.1, arkfane K Skipsbudsjett) i aktuelt driftsår/365) x 1,2

x manglende pbe

Kontraktens krav til pbe

3. Dersom en reserveferje for et hovedfartøy nyttes utover dager angitt i vedlegg 3 pkt. 3 og ikke tilfredsstillers krav til null- eller lavutslippsteknologi, jfr. vedlegg 3 pkt. 2, for hovedferje vil det foretas trekk pr. dag som følger:

(Linje J (Operatørens tilbud Vedlegg 5.1, arkfane K Skipsbudsjett) i aktuelt driftsår) x 0,06 %

Ved gjentatte trekk etter punkt 1, 2 eller 3 over, vil det i tillegg til trekk foretas prisavslag i henhold til kontraktens pkt. 9.4.

Avvik til reservemateriell utover det som er beskrevet i punkt 1, 2, og 3 behandles etter kontraktens pkt. 10.

5 Øvrige trekk

Avvik	Referanse	Beløp	Hypighet
Krav til lønns- og arbeidsvilkår	Kontrakten pkt. 6.3	Kr. 10 000,-	Pr dag, begrenset til 60 kalenderdager
Manglende billettering	Vedlegg 2 pkt. 3	Kr. 40 000,-	Pr. avgang
Brudd på oppetidskravet	Vedlegg 2 pkt. 3.4	Kr. 25 000 første driftsår Kr. 50 000 fra andre driftsår	Pr. måned

Vedlegg 6 Oppstartsforberedelser

6 Prosjektplan

Operatør skal utarbeide en prosjektplan gjeldende fra kontraktsignering og minimum fram til driftsoppstart. Denne skal legges frem for Oppdragsgiver på oppstartsmøtet etter kontraktsignering.

Prosjektplanen skal beskrive prosjektorganisasjonen, alle hovedaktiviteter i perioden, og hvordan disse skal gjennomføres. Planlagt fremdrift for aktivitetene skal synliggjøres i form av en fremdriftsplan. Prosjektplanen skal også definere nøkkelpersoner/ansvarlig for de enkelte forhold.

Planen skal minimum dekke følgende områder

- Materiell – innkjøp, klargjøring og godkjenning
- Sikre tverrfaglighet og brukermedvirkning for å få råd om hvordan nye eller ombygde fartøy skal sikres universell utforming
- Eventuelle ombygginger av kai og etablering av infrastruktur
- Innkjøp og klargjøring av billettsystem / brikkelesingssystem
- Innarbeide Oppdragsgivers rapporteringssystem og rutiner

Følgende frister mellom oppstartsmøte og driftsoppstart:

Frist:	Hva:	Henvisning:
Juni 2019	<ol style="list-style-type: none">1. Forslag til billetteringsløsning for Oppdragsgiver2. En beskrivelse av hva som planlegges gjennomført på kai for å løse krav til billettering3. En beskrivelse av hva som planlegges gjennomført på kai for å løse krav til fremdriftsteknologi	Vedlegg 2 pkt. 3.4 Vedlegg 3 pkt. 2
Juni 2019	<ol style="list-style-type: none">1) Dokumentasjon på hvilke hovedfartøy og eventuelle midlertidig materiell som skal benyttes i sambandet, og at disse samsvarer med tilbudet.2) GA-plan	Vedlegg 3 pkt. 1
August 2019	<ol style="list-style-type: none">1) Dokumentasjon på hvilke reservefartøy som skal benyttes i sambandet2) Plan for hvordan Operatør skal oppfylle kravene stilt i vedlegg 3 pkt. 3 til reservefartøy og responstid.3) Operatørs tilbud vedlegg 3.1 Spesifikasjon av fartøy for reservefartøyet/ene4) GA-plan for reservefartøyet/ene	Vedlegg 3 pkt. 3
September 2019 – innen driftsoppstart	<ol style="list-style-type: none">1) Dokumentasjon på P&I forsikring og kaskoforsikring	Vedlegg 3 pkt. 1.6

Oppdragsgiver har videre rett til å innhente nødvendige opplysninger om Operatørs status og planer for å kunne være operativ med personell og materiell på oppstartstidspunktet.

Fram til hovedferje er satt inn i ordinær drift skal Operatør gi skriftlige statusrapporter for oppstartsforberedelsene.

7 Risikoanalyse

Dersom Operatør skal benytte løsninger med lading fra land skal Operatør, i forbindelse med prosjektering og bygging av anlegget, gjennomføre en risikoanalyse der hele systemet blir vurdert med tanke på relevante feilkilder og risiko for nedetid. Videre skal risikoeksponering mot personer og utstyr være identifisert, vurdert og funnet akseptabel.

8 Møter

Det skal i perioden fram til oppstart av oppdraget gjennomføres jevnlig statusmøter jf. vedlegg 2 pkt. 10.

Vedlegg 7 Ferjeleie og infrastruktur

1 Ferjeleie og kai

1.1 Ferjeleie

Et ferjeleie består av hovedelementene ferjekai, landområde og havneområde. En ferjekai består av tilleggskai, ferjekaibru, landkar, evt. heisetårnramme, flytepontong og diverse utstyr.

Oppdragsgiver vil stille ferjeleiene til fri disposisjon for Operatør. Oppdragsgiver er ansvarlig for ordinær oppmerking og skilting av ferjeleiene. Fartøy skal ikke ligge fortøyd inntil ferjebra utenfor rutedrift.

Tekniske data for ferjekaiene er beskrevet i vedlegg 7.1 Ferjekaidata.

Ferjekaien på Kongshus er utstyrt med fjernstyringsanlegg. Operatør må selv sørge for nødvendig utstyr om bord i båten for å kunne operere anlegget.

1.2 Liggekaier

Fartøy skal ikke benytte ferjeleiene som kai for nattligge.

1.3 Avgifter og ligge-/nattstrøm

Operatør betaler alle avgifter knyttet til Operatørs virksomhet og anvendelse av ferjeleiene, herunder også liggestrøm og nattstrøm.

Operatør må selv innhente opplysninger om hvilke avgifter som påløper i forbindelse med drift av ferjesambandet.

1.4 Orden om bord og på ferjeleiene

Leverandøren er ansvarlig for god orden om bord i ferjene.

Det er ikke tillatt å lagre/oppbevare materiell på kaien uten at det er avtalt med oppdragsgiver.

Overholder ikke Operatør sine forpliktelser til opprydding, kan Oppdragsgiver etter skriftlig varsel iverksette slik opprydding for Operatørs regning. Hvis tvingende hensyn gjør det nødvendig, og det er klart at Operatøren ikke kan foreta oppryddingen så snart som nødvendig, kan Oppdragsgiver iverksette opprydding uten slikt varsel.

2 Skade på ferjeleiene

Operatøren er økonomisk ansvarlig for skader Operatør eller Operatørs underleverandør måtte påføre ferjeleiene og tilhørende anlegg i forbindelse med utførelsen av oppdraget. Ved skade på ferjeleie skal Operatør umiddelbart varsle Vegtrafikksentralen og Oppdragsgiver.

Operatøren skal straks og uten ugrunnet opphold iverksette reparasjoner og utbedre skadene. Utbedringene skal kontrolleres og godkjennes av Oppdragsgiver.

3 Behov for endringer på ferjeleiene

Kaianleggene i sambandet forutsettes benyttet som de er, og fartøyene skal tilpasses disse av Tilbyder for Tilbyders regning.

4 Installasjoner av utstyr på ferjeleiene

Operatør er ansvarlig for installasjon og bygging av landbasert utstyr og installasjoner på ferjeleiene knyttet til f. eks. ladeanlegg, strømforsyning og eventuelle billetteringsløsninger.

Operatør skal i prosjektplan jfr. vedlegg 6 pkt. 6 Prosjektplan beskrive hvilke installasjoner Operatør skal ha på ferjeleiene. Oppdragsgiver skal godkjenne Operatørs plassering av installasjoner og utstyr. Operatør er ansvarlig for å innhente nødvendige offentlige tillatelser i forbindelse med installasjoner på ferjeleiene. Operatør bærer all risiko for usikkerhet knyttet til om slike tillatelser blir gitt.

Operatør har sikkerhets-, drifts- og vedlikeholdsansvar for eget utstyr og installasjoner gjennom hele kontraktsperioden. Medfører installasjoner og utstyr på ferjeleiene økte drifts- og vedlikeholdskostnader for Oppdragsgiver må disse dekkes av Operatør.

Utstyr og installasjoner som Operatør har installert må ikke være til hinder for at Oppdragsgiver skal få utført sine vedlikeholdsoppgaver på ferjeleiet. Er disse til hinder kan Operatør bli pålagt midlertidig å demontere/ fjerne utstyret.

Ved avslutning av driftsperioden kan Oppdragsgiver kreve alle installasjoner fjernet jfr. vedlegg 7 pkt. 5.

Installasjoner knyttet til elektronisk ruteinformasjon er Oppdragsgivers ansvar.

5 Tilbakeføring av ferjeleiene

Dersom Operatør har billettboiler eller annet utstyr på ferjeleiene, kan oppdragsgiver bestemme at disse skal fjernes og ferjeleiene tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter kontraktsperiodens utløp. Oppdragsgiver skal stå for arbeidet med tilbakeføringen, og kostnadene for dette arbeidet vil bli belastet Operatør.

Vedlegg 8 Endringer, presiseringer og suppleringer i konkurransen

Her settes følgende dokumenter og skriftlig materiale inn

- Evt. referat fra konferanse og befaring
- Evt. spørsmål og svar i tilbudsfasen
- Evt. endringer, presiseringer og suppleringer som er kunngjort av oppdragsgiver på Doffin i tilbudsfasen