

## KONTRAKT

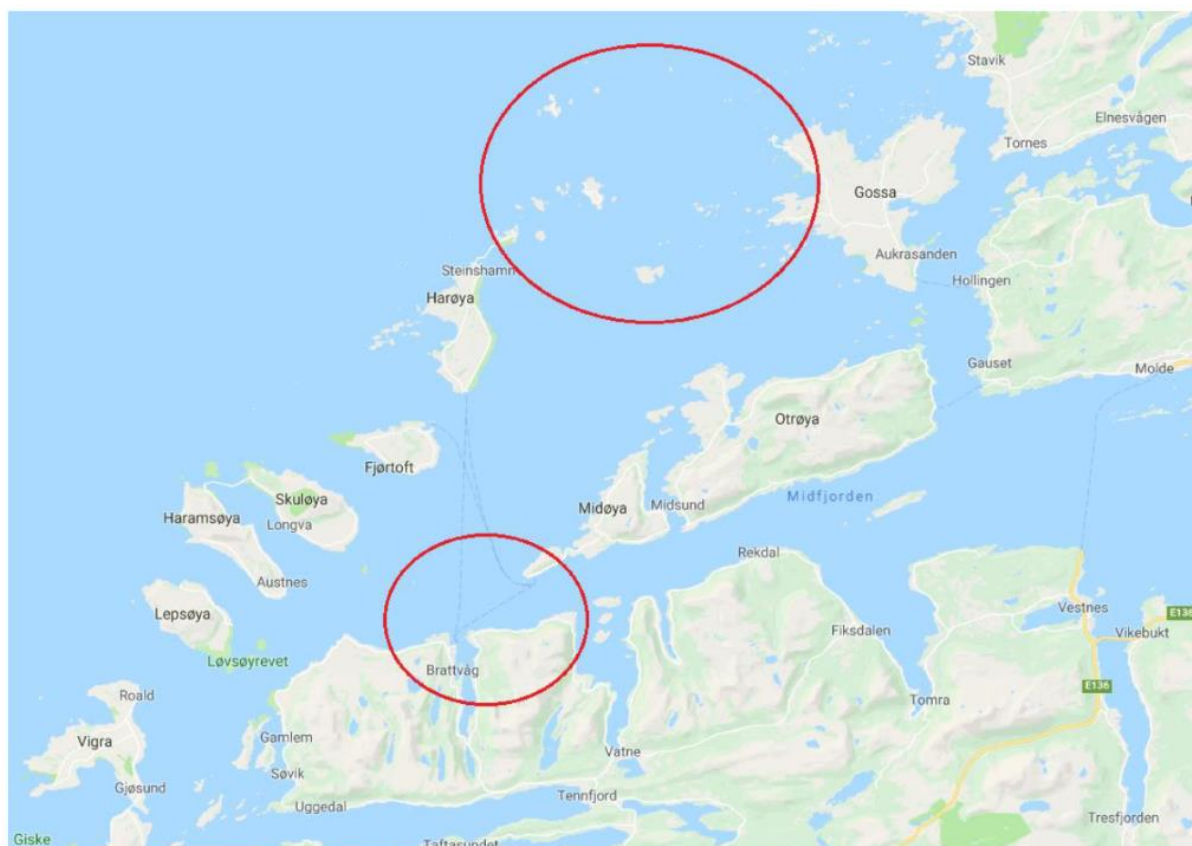
### V3

Drift av fylkesvegferjesambandene

Brattvåg – Dryna (01.01.2023 – 31.12.2028)

Småge – Orta – Finnøya – Sandøya – Ona (01.01.2022 – 31.12.2028)

Heretter kalt «Ytre 2022 – 2028»



# KONTRAKT

Møre og Romsdal fylkeskommune som Oppdragsgiver og  
..... med foretaksnummer ..... som Operatør, har i dag inngått  
kontrakt om drift av fylkesvegferjesambandene Brattvåg-Dryna og Småge-Orta-  
Finnøya-Sandøya-Ona.

Driftsperioden for sambandene er:

Brattvåg-Dryna 01.01.2023 – 31.12.2028

Småge-Orten-Finnøya-Sandøya-Ona 01.01.2022 – 31.12.2028

For Møre og Romsdal fylkeskommune

OPPDRAKSGIVER

(dato, underskrift, tittel)

For .....

OPERATØR

(dato, underskrift, tittel)

<b>1</b>	<b>KONTRAKTSVILKÅR .....</b>	<b>8</b>
1.1	<i>KONTRAKTSDOKUMENTER .....</i>	8
1.2	<i>DEFINISJONER .....</i>	8
1.3	<i>KONTRAKTSLENGDE .....</i>	9
1.4	<i>VEDERLAG .....</i>	9
1.5	<i>UTFØRELSE AV OPPDRAGET .....</i>	9
1.6	<i>LOVPÅLAGTE KRAV .....</i>	10
1.7	<i>OPPSTARTSFORBEREDELSE .....</i>	10
1.8	<i>KRAV TIL OVERFØRING AV ANSATTE .....</i>	10
1.9	<i>BRUK AV UNDEROPERATØR .....</i>	10
1.10	<i>KRAV TIL LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR .....</i>	10
1.11	<i>ETISKE RETNINGSLINJER .....</i>	11
1.12	<i>KONTROLL- OG OPPLYSNINGSPLIKT .....</i>	11
1.13	<i>REVISJONER .....</i>	11
1.14	<i>KVALITETSSIKRING .....</i>	12
1.15	<i>GARANTI .....</i>	12
1.16	<i>ENDRING .....</i>	12
1.16.1	<i>Endring av produksjon .....</i>	12
1.16.2	<i>Endring av oppdraget .....</i>	13
1.16.3	<i>Konsekvenser av pålegg om endringer .....</i>	13
1.17	<i>AVBESTILLING .....</i>	14
1.18	<i>MISLIGHOLD .....</i>	14
1.18.1	<i>Mislighold og reklamasjon .....</i>	14
1.18.2	<i>Informasjonsplikt .....</i>	15
1.18.3	<i>Utbedring/retting .....</i>	15
1.18.4	<i>Gebyr/trekk i vederlag .....</i>	15
1.18.5	<i>Dagbot .....</i>	15
1.18.6	<i>Prisavslag .....</i>	15
1.18.7	<i>Erstatning .....</i>	16
1.18.8	<i>Motregning .....</i>	16
1.18.9	<i>Heving .....</i>	16
1.19	<i>FORCE MAJEURE .....</i>	17
1.19.1	<i>Force majeure .....</i>	17
1.19.2	<i>Avhjelpstiltak ved Force majeure .....</i>	18
1.20	<i>ANSVAR OG FORSIKRINGER .....</i>	18
1.21	<i>OVERDRAGELSE AV KONTRAKTSANSVAR .....</i>	18
1.22	<i>TAUSHETSPLIKT .....</i>	18
1.23	<i>MØTER .....</i>	18
1.24	<i>EVALUERING .....</i>	19
1.25	<i>TVISTER .....</i>	19
<b>2</b>	<b>OPPDRAGSKRAV .....</b>	<b>19</b>

2.1	ANSVARSDDELING MELLOM OPPDRAGSGIVER OG OPERATØR.....	19
2.1.1	Trafikk og driftsledelse.....	19
2.1.2	Ruteplanlegging .....	19
2.1.3	Kostnadsansvar.....	20
2.1.4	Inntektsansvar.....	20
2.1.5	Billettering.....	20
2.1.6	Takstsystem.....	20
2.1.7	Trafikk- og ruteinformasjon.....	20
2.1.8	Ruteinformasjon på terminaler/ferjekai .....	20
2.1.9	Fraktansvar.....	21
2.1.10	Hittegodsservice .....	21
2.1.11	Markedsansvar.....	21
2.1.12	Media- og pressehåndtering.....	21
2.1.13	Sanntidsinformasjon.....	21
2.2	KRAV TIL PLANLEGGING AV DRIFTEN.....	21
2.2.1	Forholdet til annen korresponderende trafikk.....	21
2.2.2	Bytte av fartøy .....	22
2.2.3	Plassbestilling og fortrinnsrett.....	22
2.3	BILLETTSALG .....	22
2.3.1	Kontroll av billettering .....	22
2.3.1.1	Kontroll av automatisk løsning.....	22
2.3.2	Frikort.....	23
2.3.3	Forhåndsinnkreving av bompenger .....	23
2.4	BILLETTSYSTEM OG UTSTYR.....	23
2.4.1	Sentral tjenesteleverandør .....	24
2.4.2	Brikkelesing og transaksjoner.....	24
2.4.3	Personvern .....	24
2.4.4	Kontroll av automatisk løsning.....	24
2.5	RAPPORTERING AV TRAFIKKSTATISTIKK.....	24
2.6	KRAV TIL TRAFIKKAVVIKLING.....	25
2.6.1	Transportvilkår .....	25
2.6.2	Innstilte avganger .....	25
2.6.3	Punktlighet.....	25
2.6.4	Responstid reservefartøy .....	26
2.7	HÅNDBTERING AV AVVIKSSITUASJONER .....	26
2.7.1	Avvik relatert til HMS.....	26
2.8	KUNDEHÅNDBTERING .....	27
2.9	KRAV TIL MANNSKAPET .....	27
2.9.1	Kvalifikasjoner og opplæring .....	27
2.9.2	Trafikkdirigering.....	27
2.9.3	Sikkerhetsinformasjon om bord .....	27
2.10	LÆRLINGER.....	28

2.11	KRAV TIL RENHOLD OG VEDLIKEHOLD AV FARTØYENE.....	28
2.12	RAPPORTERINGSBESTEMMELSER.....	28
2.12.1	Oversikt rapportering.....	28
2.13	MØTER.....	29
<b>3</b>	<b>KRAV TIL FARTØY .....</b>	<b>30</b>
3.1	GENERELLE KRAV TIL FARTØY.....	30
3.1.1	Informasjon om ferjemateriell .....	30
3.1.2	Offentlige krav og sertifikater.....	30
3.1.3	Kapasitetskrav.....	31
3.1.3.1	Generelt .....	31
3.1.3.2	Farlig last.....	31
3.1.3.3	Stuing av kjøretøy.....	31
3.1.4	Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne .....	32
3.1.4.1	Hoveddimensjoner .....	32
3.1.4.2	Aksellast.....	32
3.1.4.3	Gjennomkjøringshøyder .....	33
3.1.4.4	Fallporter .....	33
3.1.4.5	Manøvrering.....	33
3.1.5	Fartøy og kai.....	33
3.1.6	Fartsområde .....	33
3.1.7	Universell Utforming.....	33
3.1.8	Støy.....	33
3.1.9	Passasjerfasiliteter.....	34
3.1.9.1	Generelt .....	34
3.1.9.2	Separasjon av passasjerer og kjøretøy.....	34
3.1.10	Profilering og reklame .....	34
3.1.10.1	Profilering .....	34
3.1.10.2	Reklame.....	35
3.2	SÆRSKILTE KRAV TIL FARTØY.....	35
3.2.1	Krav til fartøyets alder .....	35
3.2.2	Andre miljøkrav .....	35
3.3	KRAV TIL RESERVEMATERIELL.....	35
3.4	OPPSJON PÅ KRAV TIL FARTØY .....	37
3.5	OPPSJON PÅ ALTERNATIV RUTETABELL.....	37
3.6	OPPSJON PÅ RESERVEFARTØY I FAST PRODUKSJON.....	38
<b>4</b>	<b>RUTEBESKRIVELSE.....</b>	<b>38</b>
4.1	INFORMASJON OM RUTENE.....	38
4.1.1	Generelt .....	38
4.2	RUTEINFORMASJON.....	38
4.2.1	Generelt .....	38

4.2.2	<i>Krav til ankomsttid</i>	39
4.2.3	<i>Rutetabeller</i>	39
4.2.4	<i>Hellig- og høytidsdager</i>	39
4.3	<i>RUTEENDRINGER</i>	39
4.4	<i>ENDRING I PRODUKSJON</i>	39
4.5	<i>KORRESPONDERENDE BUSSTRANSPORT</i>	39
4.5.1	<i>Brattvåg-Dryna</i>	39
4.5.2	<i>Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona</i>	39
<b>5</b>	<b>KOMMERSIELLE BETINGELSER</b>	<b>40</b>
5.1	<i>ØKONOMISK VEDERLAG FOR OPPDRAGET</i>	40
5.2	<i>FAKTURERINGS- OG BETALINGSVILKÅR</i>	40
5.2.1	<i>Generelle betalingsvilkår</i>	40
5.2.2	<i>Fakturering av Kontraktsum</i>	40
5.2.3	<i>Renter ved forsinket betaling</i>	40
5.3	<i>BEREGNING OG AVREGNING AV VEDERLAG</i>	40
5.3.1	<i>Justering av årlig vederlag</i>	40
5.3.2	<i>Justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon</i>	41
5.3.3	<i>Justering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon</i>	41
5.3.4	<i>Endring av lover og forskrifter mv</i>	42
5.3.5	<i>Avregning</i>	42
5.4	<i>GEBYRER OG TREKK I VEDERLAG</i>	43
5.4.1	<i>Innstilt avgang</i>	43
5.4.2	<i>For tidlig avgang</i>	43
5.4.3	<i>Manglende oppfyllelse av krav til universell utforming</i>	43
5.4.4	<i>Reservemateriell</i>	43
5.4.5	<i>Antall avganger, km og driftstimer 01.01.2022-31.12.2028</i>	44
5.4.6	<i>Oversikt trekk/gebyr og dagbot</i>	44
<b>6</b>	<b>OPPSTARTSFORBEREDELSE</b>	<b>45</b>
6.1	<i>PROSJEKTPLAN</i>	45
6.2	<i>DOKUMENTASJON AV UNIVERSELL UTFORMING</i>	46
6.3	<i>RISIKOANALYSE</i>	46
6.4	<i>MØTER</i>	46
<b>7</b>	<b>KAIER OG INFRASTRUKTUR</b>	<b>46</b>
7.1	<i>FERJEKAIER</i>	46
7.1.1	<i>Avgifter og ligge-/nattstrøm</i>	47
7.1.2	<i>Avfallshåndtering</i>	47
7.1.3	<i>Orden på kaiene</i>	47
7.2	<i>TILSTANDSRAPPORT PÅ FERJEKAIEN</i>	47
7.3	<i>SKADE PÅ FERJEKAIENE</i>	47
7.4	<i>BEHOV FOR ENDRINGER PÅ FERJELEIENE</i>	47

7.4.1	<i>Etablering av installasjoner for montering av brikkelesingsutstyr .....</i>	<i>48</i>
7.5	<i>TILBAKEFØRING AV FERJELEIER .....</i>	<i>48</i>

# 1 Kontraktsvilkår

## 1.1 Kontraktsdokumenter

- Kapittel 1 Generelle kontraktsvilkår
- Kapittel 2 Oppdragskrav
- Kapittel 3 Krav til fartøy
- Kapittel 4 Rutebeskrivelse
- Kapittel 5 Kommersielle betingelser
- Kapittel 6 Oppstartsforberedelser
- Kapittel 7 Kai og infrastruktur
- Presiseringer, spørsmål og svar fra konkurransen og referat fra kontraktsmøte
- Operatørs tilbud

Inneholder kontraktsdokumentene vilkår som strider mot hverandre skal de gjelde i følgende rekkefølge:

- 1) Kontraktens kapittel 1-7 inkludert vedlegg
- 2) Presiseringer, spørsmål og svar fra konkurransen, referat fra kontraktsmøte.
- 3) Operatørs tilbud

Forøvrig gjelder yngre bestemmelser foran eldre, spesielle bestemmelser foran generelle og bestemmelser utarbeidet særskilt for kontrakten foran standardiserte bestemmelser.

## 1.2 Definisjoner

Oppdragsgiver	Møre og Romsdal fylkeskommune.
Operatør	Juridisk enhet som får tildelt Kontrakten.
Bruttokontrakt	Operatør bærer all risiko for sine kostnader og oppdragsgiver bærer all risiko for inntekter / inntektsutvikling.
Løyve	Tillatelse som gir rett og plikt til å drive rutetransport for en eller flere ruter. Innlevering av tilbud er samtidig å forstå som søknad om Løyve for drift av fylkesvegferje.
Løyvemyndighet	Møre og Romsdal fylkeskommune ved samferdselsutvalget er Løyvemyndighet for fylkesvegferjesamband i Møre og Romsdal.
Underoperatør	Juridisk enhet som har påtatt seg utførelsen av en del av de forpliktelser som omfattes av Operatøren sin Kontrakt med Oppdragsgiver.
Kontraktsum/Vederlag	Oppdragsgivers betaling til Operatør i henhold til Kontrakt, se Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane M (linje S).
Kontrakten	Dette dokument slik det fremkommer i Kontraktens pkt. 1.1.
Oppdraget	Den produksjon Operatør skal levere iht. Kontrakten.



Avgang	Med avgang menes rute med fartøy fra ferjekai A til ferjekai B eller fra B til A.
Rundtur	En bestemt avgang i en rute regnet fra første avgangssted til endestopp, og tilbake til første avgangssted.
Ruteproduksjon	Kjøring av antall avganger slik det går frem av kapittel 4 Rutebeskrivelse og med de presiseringer som går frem av Kontrakten for øvrig.
nFDB	Norsk Ferjedatabank
Endring	Oppdragsgivers ensidige rett til Endring av Kontrakt iht. Kontraktsvilkår pkt. 1.16.
Endringsordre	Oppdragsgivers bestilling av Endring av Oppdraget.
Oppstartdato	Tidspunkt for start av Oppdraget er 01.01.2022

### **1.3 Kontraktslengde**

Kontraktslengde for sambandene er:

Brattvåg-Dryna 01.01.2023 – 31.12.2028

Småge-Orten-Finnøya-Sandøya-Ona 01.01.2022 – 31.12.2028

### **1.4 Vederlag**

Operatør blir godtgjort for Oppdraget i samsvar med reglene i kapittel 5 «Kommersielle betingelser».

Kontrakten mellom Oppdragsgiver og Operatør er en bruttokontrakt.

### **1.5 Utførelse av oppdraget**

Operatør forplikter seg til å levere de tjenester og leveranser som er beskrevet i Kontrakten og bære alle kostnadene forbundet med dette.

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

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.

## **1.6 Lovpålagte krav**

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

Operatør skal holde seg informert om og rette seg etter:

- Til enhver tid gjeldende lover og forskrifter som er relevante for utførelse av Oppdraget.
- Krav og pålegg som er fastsatt av myndighetene.
- Operatør skal i rett tid innhente og beholde de godkjenninger og løyver som er nødvendige for utførelsen av Oppdraget.

## **1.7 Oppstartsforberedelser**

I perioden fra signering av Kontrakten og frem til driftsoppstart skal Operatøren oppfylle de krav som fremgår av kapittel 6 «Oppstartsforberedelser».

Operatøren skal uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver om mulige forsinkelser av fremdriften.

## **1.8 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 ikke part i forholdet mellom eksisterende operatør, ny Operatør og deres ansatte.

Oppdragsgiver har innhentet opplysninger om ansatte (alder, ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår) hos eksisterende operatør. Oppdragsgiver har ikke ansvaret for at denne oversikten er fullstendig og korrekt.

## **1.9 Bruk av underoperatør**

Operatør har rett til å la deler av Oppdraget bli utført av underoperatør dersom Oppdragsgiver har gitt skriftlig godkjenning til dette. Operatør er fullt ut ansvarlig for oppfyllelse av Kontrakten uavhengig av bruk av underoperatør.

Før kontrakt med underoperatør inngås, skal Operatør underrette Oppdragsgiver om hvilke deler av Oppdraget som vil bli overført til underoperatør, og hvilke underoperatør(er) Operatør vil bruke.

## **1.10 Krav til lønns- og arbeidsvilkår**

Operatør skal sørge for at alle ansatte som direkte arbeider med å oppfylle Kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for Operatørs underoperatør jf. Lov om yrkestransport § 8, 5. ledd

Operatør skal på forespørsel fra Oppdragsgiver fremlegge dokumentasjon om lønns- og arbeidsvilkår til de ansatte. På samme måte skal Operatør sikre dokumentasjon fra eventuelle Underoperatører.

Dersom Operatør ikke etterlever disse plikter, har Oppdragsgiver rett til å holde tilbake deler av vederlaget til det er dokumentert at forholdet er rettet.

Vedlegg 1.1 «Egenerklæring om lønns- og arbeidsvilkår» skal fylles ut av Operatør og leveres Oppdragsgiver senest ved kontraktsignering.

### **1.11 Etiske retningslinjer**

Operatør og operatørs avtalepartnere skal respektere grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og miljø. Varer som leveres til Oppdragsgiver skal være fremstilt under forhold som er forenlige med kravene angitt nedenfor. Kravene bygger på sentrale FN-konvensjoner, ILO-konvensjoner og nasjonal arbeidslovgivning på produksjonsstedet.

Dersom Operatør bruker underoperatør for å oppfylle denne kontrakt, er Operatør forpliktet til å videreføre og bidra til etterlevelse av kravene hos sine underleverandører.

Vedlegg 1.2 «Egenerklæring om etiske krav» skal fylles ut av Operatør og leveres Oppdragsgiver senest ved kontraktsignering.

### **1.12 Kontroll- og opplysningsplikt**

Oppdragsgiver kan til enhver tid sette i verk kontroller for å sikre at vilkårene i Kontrakten blir oppfylt. Blir Oppdragsgiver oppmerksom på at materiell eller utførelse ikke er i henhold til Kontrakt skal det straks meldes fra til Operatør.

Operatør plikter på forespørsel fra Oppdragsgiver å utlevere statistikk, og enhver annen informasjon om økonomiske forhold og den operative driften som Oppdragsgiver vurderer som nødvendig, for å kontrollere driften. Dette skal gjøres tilgjengelig på de skjema og på det format som Oppdragsgiver fastsetter.

Oppdragsgiver har rett til å kreve opplysninger fra Operatør i sammenheng med forespørsel fra offentlige instanser for forsknings- og utviklingsformål. Oppdragsgiver kan benytte disse opplysningene for forsknings- og utviklingsformål i samarbeid med andre fylkeskommuner.

Oppdragsgiver kan til enhver tid gjennomføre måling og registrering av kvaliteten på gjennomføringen av Oppdraget. Oppdragsgiver kan i tillegg foreta passasjertellinger og/eller markedsundersøkelser om bord på fartøyene.

### **1.13 Revisjoner**

Oppdragsgiver har rett til å gjennomføre revisjoner av Operatør, herunder inspeksjoner og kontroller av alle forhold som vedkommer utførelsen av Oppdraget. Med dette menes for eksempel rutiner og prosedyrer som gjelder driften (eksempelvis personalforvaltning, vedlikeholdsprogram, skiftplanlegging og driftsledelse) og håndtering av billettinntektene.

## **1.14 Kvalitetssikring**

Operatør skal ha et kvalitetssikringssystem for å sikre høy kvalitet på utførelsen av Oppdraget.

Oppdragsgiver, eller personer som med fullmakt opptrer på vegne av Oppdragsgiver, har rett til å gjennomføre kvalitetsrevisjon og verifikasjon av Operatør og eventuelt Underoperatørs kvalitetssikringssystem.

Dersom Oppdragsgiver avdekker avvik, plikter Operatør å rette forholdet for egen regning uten ugrunnet opphold.

## **1.15 Garanti**

Operatør skal for egen regning sørge for at det blir utstedt en garanti fra en bank eller finansinstitusjon med kontor i Norge for å sikre oppfyllelsen av Operatørs plikter i Kontrakten. Banken eller finansinstitusjon som benyttes må ha godkjenninger for bank- og finansieringsvirksomhet av Finanstilsynet i Norge.

Garantien skal være en Påkravsgaranti og utgjøre 10% av gjennomsnittlig årlig Kontraktsum. Garantien skal være gyldig fra kontraktsignering og frem til 6 måneder etter at alle Kontraktens forpliktelser er oppfylt. Oppdragsgiver skal ha mottatt garantien senest ved kontraktsignering.

Garantien skal være utformet etter vedlagte standardformular for bankgaranti jf. Vedlegg 1.3 «Garantierklæring Påkravsgaranti».

Garantien skal dekke alle krav Oppdragsgiver måtte bli påført som følge av mislighold av Kontrakten eller som følge av at Operatør går konkurs.

Garantien blir effektiv først når kontrakt er underskrevet av begge parter.

Operatør må også stille garanti iht. Yrkestransportlovas krav.

## **1.16 Endring**

### **1.16.1 Endring av produksjon**

Oppdragsgiver har til enhver tid rett til å pålegge endring av produksjon, på det enkelte samband, som ikke er vesentlig.

Endring av produksjonen etter dette punkt skal skje skriftlig av Oppdragsgiver i form av Endringsordre jf. Vedlegg 1.4 «Endringsordre». Operatøren skal gjennomføre endringen uten ugrunnet opphold, med mindre annet er fastsatt av Oppdragsgiver.

Forskyvinger av avganger innenfor første og siste avgang i rutetabellen gir ikke grunnlag for regulering av kontraktsbeløpet med mindre endringen påfører Operatør vesentlige merkostnader/innsparinger.

Endring av ruteproduksjonen kan være midlertidig eller permanent og godtgjøres i henhold til kapittel 5 «Kommersielle betingelser» pkt. 5.3.2 og 5.3.3.

## **1.16.2 Endring av oppdraget**

### **1.16.2.1 Rettslige begrensninger for endringer i Kontraktens løpetid**

Oppdragsgiver har til enhver tid rett til å gjennomføre endringer i Oppdraget som ikke er vesentlige. Slike endringer kan gå ut på at Operatøren skal yte noe i tillegg til, eller i stedet for det avtalte, at ytelsens karakter, kvalitet, art eller utførelse skal endres, eller at avtalte ytelser skal utgå. En endring må stå i sammenheng med det Kontrakten omfatter og ikke føre til at Oppdraget blir av en vesentlig annen art enn det opprinnelig avtalte Oppdraget.

### **1.16.2.2 Operatørs rett til å foreslå endringer**

Operatør kan foreslå endring av Oppdraget. Slike forslag skal fremmes skriftlig overfor Oppdragsgiver.

Operatør kan ikke gjennomføre endringene uten at Oppdragsgiver har godkjent endringen.

## **1.16.3 Konsekvenser av pålegg om endringer**

### **1.16.3.1 Utforming av Endringsordre**

Alle endringer skal skje skriftlig av Oppdragsgiver i form av Vedlegg 1.4 «Endringsordre». Endringsordren skal beskrive hva endringen går ut på og eventuelle konsekvenser. Endringsordren skal signeres av både Oppdragsgiver og Operatør.

### **1.16.3.2 Iverksettelse av en Endringsordre**

Når Operatør mottar en Endringsordre, er Operatør 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 uenig i om vederlaget skal justeres som følge av endringen og i tilfelle i hvilken grad vederlaget skal justeres.

### **1.16.3.3 Justering av vederlaget**

Dersom endringen påfører Operatør en merkostnad som ikke reguleres i henhold til kapittel 5 «Kommersielle betingelser» skal Operatør dokumentere kravet uten ugrunnet opphold. Endringer som gir Operatør en kostnadsreduksjon, gir Oppdragsgiver tilsvarende et krav på reduksjon.

Operatør skal med rimelige midler begrense og forebygge eventuelle kostnader som følge av endringen.

Vederlaget skal justeres ut fra kontraktens priser som oppgitt i Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M». Dersom det ikke foreligger sammenlignbare priser i Kontrakten, skal vederlaget justeres ut ifra de dokumenterte merkostnader/innsparinger som endringen gir Operatør.

### **1.16.3.4 Varsel om endringens konsekvens for oppstart av Oppdraget**

Etter at Oppdragsgiver har utstedt endringsordre eller gitt varsel om endring skal Operatør varsle Oppdragsgiver dersom oppstart av hele eller deler av Oppdraget vil bli forsinket som følge av endringen. Varselet skal gis uten ugrunnet opphold etter at Operatør forsto eller burde ha forstått at endringen vil kunne føre til forsinket oppstart.

### **1.16.3.5 Operatørs plikt til å varsle når han mener en endring foreligger**

Dersom Operatøren mener at instruks, pålegg eller lignende fra Oppdragsgiver i realiteten utgjør en endring, uten at Oppdragsgiver har gitt skriftlig endringsordre, skal Operatøren skriftlig kreve at det utstedes en endringsordre.

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.

### **1.16.3.6 Oppdragsgivers svar og uenighet om det foreligger en endring**

Når Oppdragsgiver mottar varsel i samsvar med pkt. 1.16 skal han innen rimelig tid enten:

- Utstede endringsordre, eller
- Gi Operatør skriftlig tilbakemelding med begrunnelse på hvorfor forholdet ikke er vurdert som en endring

Dersom Oppdragsgiver ikke gir et slikt svar innen rimelig tid skal forholdet vurderes som en endring som kan gi grunnlag for justering av vederlaget.

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 fra Oppdragsgiver. Oppdragsgiver skal foreta en skjønnsmessig og foreløpig vurdering av vederlaget fra endringen blir iverksett til tvisten er avgjort i samsvar med pkt. 1.25.

## **1.17 Avbestilling**

Oppdragsgiver har rett til å avbestille hele eller deler av Oppdraget.

Inntil 15% netto reduksjon av antall avganger i rutetilbudet er ikke å anse som en avbestilling, og behandles som en endring jf. pkt. 1.16.

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 kontraktinteresse, som innebærer full tapsdekning inklusiv tapt fortjeneste, med fradrag for sparte utgifter.

## **1.18 Mislighold**

### **1.18.1 Mislighold og reklamasjon**

Det foreligger mislighold av Kontrakten dersom Oppdraget ikke blir utført i samsvar med de krav som er gitt i Kontrakten, og det ikke skyldes forhold den andre parten svarer for eller force majeure.

Ved mislighold skal den ene parten reklamere innen rimelig tid fra han oppdaget eller burde ha oppdaget forholdet.

Manglende reklamasjon har imidlertid ikke betydning for Oppdragsgivers krav på innretting i fremtiden. Det fratar heller ikke Oppdragsgiver rett til prisavslag/erstatning for fremtidige forhold.

## **1.18.2 Informasjonsplikt**

Dersom en part blir forhindret, eller har grunn til å tro at han vil bli forhindret fra å oppfylle sine forpliktelser etter denne Kontrakt, skal han straks skriftlig varsle den andre parten.

Varslet skal oppgi grunnen til at parten ikke vil oppfylle sine plikter og opplyse så presist som mulig om hvor lenge den manglende oppfyllelsen vil vare. Videre skal det også opplyses om hva som blir og vil bli gjort for å hindre den manglende kontraktsoppfyllelsen.

Tilsvarende gjelder dersom det er grunn til å tro at den manglende kontraktsoppfyllelsen vil øke i omfang etter at første varsel er gitt.

## **1.18.3 Utbedring/retting**

Operatør skal på eget initiativ og snarest mulig, og for egen regning rette misligholdet han har ansvar for. Dette gjelder også selv om misligholdet ikke er oppdaget og påpekt av Oppdragsgiver.

Operatør har rett og plikt til å utbedre mislighold som er påpekt av Oppdragsgiver slik at Oppdraget gjennomføres i samsvar med Kontrakten.

Operatør skal innen 14 dager etter mottatt varsel gi Oppdragsgiver melding om de tiltak som vil gjennomføres for å rette misligholdet, og antatt tidspunkt for rettelsen. Oppdragsgiver skal uten ugrunnet opphold gi Operatør tilbakemelding om Operatørs forslag til utbedring/retting blir akseptert.

Dersom Operatør ikke retter misligholdet etter dette punkt, har Oppdragsgiver selv rett til å utbedre misligholdet eller la en tredjemann gjøre dette. I så fall skal Operatør betale nødvendige kostnader ved utbedringen så fremt Oppdragsgiver går frem på en rimelig måte.

## **1.18.4 Gebyr/trekk i vederlag**

Ved mislighold som beskrevet i pkt. 1.18 har Oppdragsgiver rett til å kreve gebyr/trekk i vederlag slik det går frem av oversikten i pkt. 5.4.6.

## **1.18.5 Dagbot**

Dersom Operatør misligholder sine forpliktelser etter denne Kontrakt, og ikke retter forholdet innen utløpet av den frist som Oppdragsgiver har satt, har Oppdragsgiver rett til å pålegge dagbot fram til forholdet er blitt rettet. Dagbot skal være 1 promille pr. kalenderdag av årlig Kontraktsum jf. Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane M (linje S).

Samlet årlig dagbot skal ikke overstige 10% av årlig Kontraktsum.

## **1.18.6 Prisavslag**

Ved mislighold fra Operatørs side kan Oppdragsgiver også kreve prisavslag. Størrelsen på prisavslaget skal tilsvare verdien av reduksjonen i Oppdraget, men ikke være mindre enn den besparelse Operatør har hatt som følge av at produksjonen ikke er i samsvar med Kontrakten.

Er Oppdragsgivers tap større enn det prisavslaget han kan kreve etter dette punkt, kan Oppdragsgiver kreve erstatning for tapet.

## **1.18.7 Erstatning**

Oppdragsgiver kan kreve erstattet tap som skyldes mislighold av Oppdraget. Eventuelt påløpt dagbot eller prisavslag kommer til fradrag i erstatningssummen.

Krav om kompensasjon som Oppdragsgiver mottar fra sine kunder, forårsaket av Operatørs utførelse av oppdraget skal dekkes av Operatøren.

## **1.18.8 Motregning**

Oppdragsgiver har rett til å motregne manglende innbetalte inntekter, påløpte erstatninger, dagbøter, prisavslag, avviksgebyrer og andre gebyr i månedlig godtgjørelse til Operatør.

## **1.18.9 Heving**

### ***1.18.9.1 Heving ved Operatørs mislighold***

Dersom Operatøren 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 og senest innen en måned, har Oppdragsgiver rett til å heve Kontrakten.

Følgende forhold regnes som vesentlig mislighold:

- Samlet trekk for manglende regularitet overstiger 6% av årlig kontraktssum. Innstilte avganger som følge av force majeure blir ikke medregnet.
- Ved systemfeil, feil eller manglende billettering vil det være vesentlig mislighold dersom samlet sum trekk for manglende billettering overstiger kr 800 000 i løpet av et kalenderår.
- Operatør ikke lenger innehar nødvendige løyver, forsikringer, bankgaranti eller sertifikat.
- Dersom summen av trekk i vederlag, gebyrer og/eller dagbot i løpet av et år overstiger 10% av årlig kontraktssum.

Listen er ikke uttømmende.

Heving skjer ved at Oppdragsgiver gir Operatør skriftlig melding om dette. Når heving skjer skal;

- a) Operatør avslutte utførelsen av Oppdraget og forlate ruteområdet på det tidspunkt Oppdragsgiver fastsetter.
- b) Oppdragsgiver betale Operatør for den del som er kontraktsmessig utført etter Kontraktens betingelser. Oppdragsgiver kan holde tilbake det som er nødvendig for å dekke krav etter pkt. c) og d) i denne bestemmelsen.
- c) Operatør betale erstatning for nødvendige merkostnader Oppdragsgiver lider som følge av misligholdet.
- d) Operatør betale erstatning for tap ut over merkostnadene dersom misligholdet har sin årsak i forsettlig eller grovt uaktsomme forhold hos Operatør.

### ***1.18.9.2 Heving ved Oppdragsgivers mislighold***

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, har Operatør rett til å heve Kontrakten.



Heving skjer ved at Operatør gir skriftlig varsel om dette. Fristen skal ikke være kortere enn en måned.

Når heving skjer:

- a) Kan Operatør innstille utførelsen av Oppdraget innen en rimelig frist, ikke mindre enn 6 måneder, etter at Oppdragsgiver har mottatt Operatørs skriftlige varsel om heving.
- b) Skal Oppdragsgiver betale Operatør for den del som er kontraktmessig utført etter Kontraktens betingelser.
- c) Skal Oppdragsgiver betale Operatør erstatning for tapt fortjeneste som han etter Kontrakten ville ha hatt på den del av kontrakten som gjenstår.
- d) Skal Oppdragsgiver betale erstatning for ytterligere tap, så fremt misligholdet har sin årsak i forsettlig eller grov uaktsomhet hos Oppdragsgiver.

### **1.18.9.3 Registrering ved heving**

Ved heving kan hver av partene skriftlig kreve at det umiddelbart avholdes en registreringsforretning, der det i protokoll blir registrert hva Operatøren har utført i henhold til Kontrakten og hvem som er til stede. Dersom en av partene unnlater å møte uten gyldig grunn, kan den andre parten gjennomføre registreringsforretning alene.

### **1.18.9.4 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør**

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

## **1.19 Force majeure**

### **1.19.1 Force majeure**

Krig, naturkatastrofer og andre hendelser av force majeure karakter, i samsvar med norsk rett, som er utenfor partenes kontroll, fritar partene for sine forpliktelser i denne Kontrakten så lenge de hindrer gjennomføringen av partenes forpliktelser.

For at en part skal kunne påberope seg force majeure, må han ikke med rimelighet kunne ha forutsett force majeure-hendelsen og virkningene av denne, og heller ikke med rimelighet kunne ventes å unngå eller overkomme virkningene av hendelsen.<sup>1</sup>

Den av partene som vil påberope seg force majeure plikter å gi skriftlig varsel til den andre parten om dette uten ugrunnet opphold. Dette skal minst angi:

- Antatt varighet og omfang
- Årsaken til hindringen
- Tiltak for å bøte på konsekvensene

Hver av partene skal dekke sine egne kostnader i forbindelse med den ekstraordinære situasjonen. Partene plikter å informere om forhold som kan være av betydning for den andre parten. Partene plikter å medvirke til å begrense virkningene av force majeure-hendelsen.

---

<sup>1</sup> To første avsnitt lagt til iht. spørsmål og svar nr. 7

## **1.19.2 Avhjelpstiltak ved Force majeure**

Oppdragsgiver kan i tilfelle av force majeure pålegge Operatør å iverksette tiltak for å avgrense skadevirkningene av force majeure-hendelsen, for eksempel ved pålegg om å opprettholde trafikken med et annet transportmiddel.

Kostnader Operatør har ved å iverksette slike avhjelpstiltak skal dekkes av Oppdragsgiver. Det skal gjøres fradrag for besparelser Operatør har som følge av at kontraktsforpliktelsene blir suspendert i force majeure perioden.

Dersom force majeure situasjonen varer i mer enn 3 måneder har Oppdragsgiver rett til å heve Kontrakten.

## **1.20 Ansvar og forsikringer**

Operatør er ansvarlig for, og bærer den fulle risiko for økonomisk tap, erstatning mv. som oppstår som følge av skade på personell, passasjerer, gods, eget og innlånt løsøre og materiell, herunder løsøre og materiell innlånt fra Oppdragsgiver.

Medfører utførelsen av Oppdraget skade på miljø, Oppdragsgivers eller tredjemanns person eller eiendom er Operatør fullt ut ansvarlig for dette. Oppdragsgiver skal holdes skadesløs for eventuelle kostnader påført Oppdragsgiver i denne sammenheng.

Operatør skal ha gyldig og tilstrekkelig forsikring for det ansvar som følger av dette punkt. Innen driftsoppstart skal Operatør ha tegnet P&I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International Group, samt kaskoforsikring. Operatør skal kunne dokumentere forsikringsdekning.

## **1.21 Overdragelse av kontraktsansvar**

Operatør skal melde fra til Oppdragsgiver om vesentlige endringer i organisasjon, ledelse og eierforhold. Kontrakten kan ikke overdras i kontraktsperioden uten godkjenning av Oppdragsgiver.

Eventuell endring av ansvaret for samferdsel i Møre og Romsdal endrer ikke partene sine plikter etter inngått Kontrakt. Ved en slik endring i Møre og Romsdal, vil Oppdragsgiver sine plikter og ansvar i henhold til denne Kontrakt overføres til den nye ansvarshavende.

## **1.22 Taushetsplikt**

Oppdragsgiver og dennes ansatte plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter eller drifts- og forretningsforhold det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde, jf. FOA § 7-4, jf. forvaltningsloven av 10. februar 1967 § 13.

## **1.23 Møter**

Det skal avholdes møter mellom Operatør og Oppdragsgiver jf. pkt. 2.13.

## **1.24 Evaluering**

Oppdragsgiver vil fortløpende foreta systematisk evaluering av utførelsen av Oppdraget slik det blir utført av Operatøren. Hensikten med evalueringen er å gi tilbakemelding til Operatør om hvor fornøyd Oppdragsgiver er med gjennomføringen av det aktuelle Oppdraget slik at Operatør kan sette i gang eventuelle tiltak for å forbedre seg.

Hensikten er videre å kunne benytte evalueringen ved tildeling av fremtidige oppdrag.

Operatør vil bli gitt mulighet til å kommentere grunnlaget for sluttevalueringen.

## **1.25 Tvister**

Denne Kontrakt skal være underlagt og tolkes i samsvar med norsk rett.

Dersom det oppstår tvister om forståelsen eller rettsvirkningene av denne Kontrakten, skal tvisten søkes løst gjennom forhandlinger. Dersom slike forhandlinger ikke fører frem innen to måneder, kan hver av partene kreve tvisten avgjort ved norske domstoler.

Verneting er Romsdal tingrett.

# **2 Oppdragskrav**

## **2.1 Ansvarsdeling mellom Oppdragsgiver og Operatør**

### **2.1.1 Trafikk og driftsledelse**

Operatøren er ansvarlig for den daglige drift og planleggingen av denne, etter de rammer som Oppdragsgiver har fastsatt. Dette innebærer blant annet ansettelse og opplæring av maritimt personale og annet driftspersonell. Operatøren har ansvar for disponering av nødvendig materiell.

Operatør skal være tilgjengelig på vakttelefon hele driftsdøgnet, på alle driftsdager.

Operatør skal peke ut en operativt ansvarlig for den daglige driften av sambandene som omfatter Oppdraget og Kontrakten.

Operatørens fartøy skal kunne kommunisere med egen driftsledelse, og melde forsinkelser eller uforutsette hendelser og sikre kommunikasjon med tilstøtende ruter.

### **2.1.2 Ruteplanlegging**

Ruteplanlegging er Oppdragsgivers ansvar.

Operatør skal følge de frister for ruteforslag, uttalelser mv. som Oppdragsgiver bestemmer. Oppdragsgiver skal skriftlig godkjenne alle produksjons- og ruteendringer før de iverksettes. Endringsforslag fra Operatør skal behandles av Oppdragsgiver, som på eget grunnlag avgjør iverksettelse eller ikke.

Rutedata skal hentes av Operatør fra Oppdragsgivers baksystem eller direkte fra ENTUR. Formater som skal benyttes til dette formålet er DOI fra Oppdragsgivers baksystem eller NETEX fra ENTUR. Dette skal avklares mellom Operatør og Oppdragsgiver på oppstartsmøte.

### **2.1.3 Kostnadsansvar**

Kostnadsansvaret ligger hos Operatør. Det er Operatør sitt ansvar å utføre avtalt produksjon innenfor de økonomiske rammer, slik det går frem av Kontrakten.

### **2.1.4 Inntektsansvar**

Oppdragsgiver har inntektsansvaret med unntak av inntekter for beredskapsturer og inntekter av kioskvarer. Nærmere beskrivelse går frem av kapittel 5 «Kommersielle betingelser».

### **2.1.5 Billettering**

Operatør er ansvarlig for at alle trafikanter blir billettert og at gjeldende takstreglement følges.

### **2.1.6 Takstsystem**

Takster fastsettes av Oppdragsgiver. Operatør skal benytte de til enhver tid gjeldende takster/takstbestemmelser fastsatt av Oppdragsgiver.

Operatør skal sørge for at mannskapet er kjent med takstreglementet og Oppdragsgivers produktutvalg.

### **2.1.7 Trafikk- og ruteinformasjon**

Oppdragsgiver har ansvar for utarbeidelse av rutetabeller og for oppslag på alle ferjekaier i sambandene, samt oppdatering av ruteopplysning på [frammr.no](http://frammr.no).

Operatøren skal sørge for at ruteinformasjon gjøres tilgjengelig på anviste steder i fartøyene og på ferjekaiene/terminaler.

Operatøren skal gi trafikantene tilfredsstillende informasjon om rutetilbud, ruteendringer, takster m.m.

Operatør har ansvar for fortløpende å melde inn driftsforstyrrelser/avvik i rutene til Vegtrafikksentralen (VTS) og Oppdragsgivers ruteopplysningstjeneste FRAM kundesenter.

Operatøren skal ikke ha ruteinformasjon på sine hjemmesider, kun link til Oppdragsgivers ruteinformasjon [frammr.no](http://frammr.no).

Operatør skal tilby SMS- og e-postvarsling ved avvik/endring i ruteproduksjon. En slik tjeneste skal være gratis for publikum.

### **2.1.8 Ruteinformasjon på terminaler/ferjekai**

Operatør skal etter Oppdragsgivers retningslinjer vedlikeholde rutetabeller og ruteinformasjon på terminaler/ferjekaier. Operatør skal for egen regning:

- Skrive ut, laminere og montere Oppdragsgivers rutetabeller i A4 eller A3 format i farget utskrift.
- Skifte rutetabeller, glass og rutekassetter dersom det er nødvendig pga. mangler eller slitasje.

Sanntidsinformasjon er en del av ruteinformasjonen. Nærmere beskrivelse går frem av Vedlegg 3.1 «Sanntidsinformasjonssystem».

Operatør skal fortløpende melde fra til Oppdragsgiver ved avvik/mangler på terminaler/ferjekai, herunder også feil informasjon på sanntidsskilt og tekniske feil på sanntidsskilt.

### **2.1.9 Fraktansvar**

Håndtering av gods, inkludert «busspakker» er en del av Oppdraget. Inntekter for frakt av gods tilfaller Operatør med unntak av «busspakker».

#### **2.1.10 Hittegodsservice**

Håndtering av hittegoods er Operatørs ansvar.

#### **2.1.11 Markedsansvar**

Markedsføring av ferjetilbudet er Oppdragsgivers ansvar.

Operatør og Oppdragsgiver skal gjensidig informere hverandre om relevante markedsforhold, samt utveksle og drøfte markedskunnskap/-data seg imellom, for sammen å utvikle et best mulig tilbud overfor publikum innen gitte økonomiske rammer.

#### **2.1.12 Media- og pressehåndtering**

Oppdragsgiver er hovedansvarlig for kontakt med media.

Oppdragsgiver og Operatør skal samarbeide om kontakt med media og informasjon til myndigheter og organisasjoner som er aktører i kollektivtrafikken. Dette for å sikre at Oppdragsgiver og Operatør fremstår som samordnet.

Operatør skal ha egen medieprosedyre som skal godkjennes av Oppdragsgiver.

Medieprosedyren skal inneholde følgende:

- Operatør skal ha en fast talsperson overfor media
- Operatør skal samordne uttalelser mellom ledelse og ansatte

Dersom Operatør får en henvendelse fra media skal Operatør, der det er praktisk mulig, samordne svar og håndtering av media med Oppdragsgiver før uttalelser blir gitt.

#### **2.1.13 Sanntidsinformasjon**

Samtlige fartøy som skal trafikkere sambandene skal levere sanntidsinformasjon til bruk for publikumsinformasjon og Oppdragsgivers baksystem for kontraktsoppfølging. Operatør skal for egen regning anskaffe, installere og drifte sanntidsinformasjonssystem slik det er beskrevet i Vedlegg 3.1 «Sanntidsinformasjonssystem».

## ***2.2 Krav til planlegging av driften***

### **2.2.1 Forholdet til annen korresponderende trafikk**

Operatør plikter å gjøre seg kjent med eventuelle korrespondanser på sambandene.

Operatør plikter å etablere kommunikasjon med operatører av korresponderende transportmiddel, eksempelvis rutebusser og andre ferjeoperatører. Ved forsinkelser som vil kunne få betydning for korresponderende trafikk plikter Operatøren å informere den korresponderende Operatøren uten ugrunnet opphold.

## **2.2.2 Bytte av fartøy**

Operatør kan ikke benytte andre/nye fartøy i Kontrakten uten at Oppdragsgiver har godkjent dette. Nytt/endret fartøy skal oppfylle samtlige minstekrav/forpliktelser etter kontrakten. Operatør skal på forespørsel dokumentere at samtlige kontraktsforpliktelser er oppfylt før en eventuell endring/bytte gjennomføres.

Operatør plikter å informere Oppdragsgiver om fartøysbytte ved planlagte verkstedsopphold, og ved ikke planlagte driftsavbrudd. Årlig verkstedsplan skal uoppfordret oversendes Oppdragsgiver hvert år.

## **2.2.3 Plassbestilling og fortrinnsrett**

Operatør er ved behov pliktig til å etablere en ordning for plassbestilling og fortrinnsrett for fastboende pendlere. Operatør skal koordinere eventuell ordning med pendlerpass med Oppdragsgiver og/eller kommunen.

Oppdragsgiver skal varsle Operatør minst 2 måneder før ordning skal tre ikraft.

## **2.3 Billettsalg**

I dag benyttes riksregulativet for ferjetakster på alle sambandene i Kontrakten. Historisk trafikkstatistikk er gjengitt i Prosedyrereglenes punkt 4.2. Som beskrevet i pkt. 2.4 endres trafikantbetalingen ved innføring av AutoPASS. Dette kan medføre endring i trafikkmengde- og sammensetning.

Operatør er ansvarlig for at alle trafikanter blir billettert. Salg av billetter skal skje på en sikker og god måte.

### **2.3.1 Kontroll av billettering**

Oppdragsgiver, eller representant for Oppdragsgiver, har rett til å gjennomføre telling, registrering og kontroll av billetteringen på ferjekaien og om bord på fartøy.

Oppfølgende kontroll kan gjennomføres i vegkantutstyr, baksystem og Sentral tjenesteleverandør sitt sentralsystem.

Oppdragsgiver skal underrette Operatør skriftlig om eventuelle feil ved gjennomføringen av billettering, og Operatør plikter uten opphold å rette slike feil.

Ved feil eller manglende billettering vil Oppdragsgiver ilegge Operatør gebyr som beskrevet i pkt. 5.4.6.

Eventuelle bøter til reisende som ikke kan vise fram gyldig billett blir regnet som billettinntekt til Oppdragsgiver.

#### **2.3.1.1 Kontroll av automatisk løsning**

Operatør skal rapportere oppetidsprosent på automatisk løsning pr. måned. Oppdragsgiver kan gjennomføre kontroller i vegkantutstyr, baksystem og hos Sentral tjenesteleverandør for å avdekke nedetid på automatisk løsning.

Brudd på oppetidskravet til automatisk løsning jf. pkt. 2.4 sanksjoneres slik som beskrevet i kapittel 5 «Kommersielle betingelser» pkt. 5.4.6.

### **2.3.2 Frikort**

Det er bare Oppdragsgiver som kan innvilge fri reiserett. Oppdragsgiver tilbyr ikke frikortordning for Operatørs personale.

### **2.3.3 Forhåndsinnkreving av bompenger**

Dersom det i kontraktperioden blir opprettet bompengeselskap(er) som får starte forhåndsinnkreving av bompenger på ferjesambandene i «Ytre 2022-2028», skal Operatør utføre forhåndsinnkreving av bompenger. Operatør skal utføre en tjeneste med følgende innhold:

- Innkreving av til enhver tid gjeldende bompengepåslag på ferjetakstene for det aktuelle sambandet.
- Dekke oppstartskostnader.
- Ansvarlig for å utarbeide, drifte, vedlikeholde og administrere en nødvendig klientversjon av billetterings- og baksystem (bl.a. foreta endringer i takster og eventuelle endringer i merverdiavgiftsberegninger).
- Levering av statistiske data månedlig innen den 15. i påfølgende måned.
- Utbetaling av innkrevd beløp til Bompengeselskapet skal skje innen den 15. i påfølgende måned.
- Tjenestene skal utføres i samsvar med norske lover, regelverk og relevante standarder.

## **2.4 Billettsystem og utstyr<sup>2</sup>**

Operatør skal ha en billetteringsløsning med mulighet for avlesning av registreringsnummer (automatisk eller manuelt). Løsning som ORCA eller lignende vil bli akseptert. I tillegg skal det være en billetteringsløsning knyttet til manuell betaling (brikke, debetkort, kredittkort og kontanter) av kjøretøy uten gyldig brikke, for de som ønsker å reise anonymt eller har behov knyttet til takstregler der automatisk betaling med brikke ikke er tilstrekkelig.

Operatør skal ikke utstede brikker.

Oppdragsgiver har rett til å endre AutoPASS-regulativet i løpet av kontraktperioden – dette gjelder også om det besluttes å innføre personbetaling.

Kostnader Sentral tjenesteleverandør har knyttet til korleksjon av transaksjoner blir fakturert Operatør.

Operatør skal ha et system, og/eller utstyr, som gir tilstrekkelig dokumentasjon for en god klagehåndtering. Systemet skal ved klagehåndtering ivareta at den reisende blir korrekt billettet.

Operatør skal følge definert sendeskjema for filoverføring (transaksjonsfiler og valideringsfiler) for å sikre avregning og kontostatus til korrekt tid. Operatør skal henvende seg til Oppdragsgiver for å få siste versjon av sendeskjema.

Billettinnkrevingssystemet må være godkjent av Oppdragsgiver og må være i henhold til forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn eller fartøy av 26. mars 2003 nr. 401.

---

<sup>2</sup> Punkt 2.4 er oppdatert iht. Spørsmål og svar nr. 19

### **2.4.1 Sentral tjenesteleverandør**

Oppdragsgiver har inngått avtale med Sentral tjenesteleverandør som skal utføre funksjoner knyttet til billettering i ferjedriften. Operatør skal inngå egen avtale med Sentral tjenesteleverandør.

Operatør må innarbeide alle kostnader knyttet til integrasjon med Sentral tjenesteleverandør.

Operatør blir fakturert for bruk av Sentral tjenesteleverandør. Følgende kostnader vil bli refundert av Oppdragsgiver og skal derfor ikke prises inn i tilbudet:

- Vederlag til Sentral tjenesteleverandør (STL)
- Formidlingsgebyr ACFC
- Utstedersgodtgjørelse for bruk av brikke

Eventuelle øvrige kostnader dekkes av Operatøren.

### **2.4.2 Brikkelesing og transaksjoner**

Der brikkelesning blir foretatt, skal brikkelesing, brikkebehandling og brikketransaksjoner følge gjeldende krav som AutoPASS-systemet er underlagt.

Format på ferdig rabatterte returtransaksjoner fra Sentral tjenesteleverandør til statistikkformål vil bli oppgitt av sentral tjenesteleverandør.

### **2.4.3 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. Møre og Romsdal fylkeskommune legger til grunn at Operatør skal benytte Difi sine maler for slike avtaler (<https://www.anskaffelser.no/verktoy/kontrakter-og-avtaler/databehandleravtale-og-sjekkliste>). 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.

Operatør er ansvarlig for at det inngås nødvendige tilslutningsavtaler til andre bompengorganisasjoner – EasyGO, AutoPASS Samordnet betaling osv.

### **2.4.4 Kontroll av automatisk løsning**

Operatør skal rapportere oppetidsprosent på automatisk løsning pr måned. Oppdragsgiver kan gjennomføre kontroller i vegkantutstyr og hos Sentral tjenesteleverandør for å avdekke nedetid på automatisk løsning.

## **2.5 Rapportering av Trafikkstatistikk**

Operatør skal levere trafikkstatistikkdata på elektronisk form etter enhver tids gjeldende regler.

Rapporteringsdata pr. måned (f.o.m. første t.o.m. siste dag i måneden) skal inneholde alle transaksjoner (reiser) som er utført i sambandet per avgang. Tilleggsopplysninger som antall passasjerer, gjenstående biler, innstilte avganger, ekstra avganger osv. skal også



innrapporteres per avgang. Data skal leveres i henhold Oppdragsgivers gjeldende takstregulativ for ferje på Oppdragsgivers XML-format for nFDB. Operatør skal henvende seg til Oppdragsgiver for å få siste versjon av formatet før implementering.

Operatør er ansvarlig for å legge inn egne data ved hjelp av internettbasert løsning som blir stilt til disposisjon av Oppdragsgiver (nFDB). Komplett datagrunnlag skal være lagt inn i systemet innen den 15. etter månedens utløp.

Operatør plikter også å drive ajourhold av alle registre som er nødvendige for å levere data på formatet i nFDB. Registerne må være i samsvar med den standard (innhold) som finnes i Oppdragsgivers Ferjedatabank (nFDB). Ved evt. endring av registerinnhold som ikke samsvarer med standarden i nFDB skal dette tas opp med Oppdragsgiver. Operatør skal så vidt mulig foreta en kvalitetskontroll slik at alle reiser/transaksjoner i Operatørs egen statistikk overensstemmer med de tall som gis til nFDB.

Trafikkstatistikk skal i tillegg rapporteres til Oppdragsgiver i samsvar med pkt. 2.12.1.

## **2.6 Krav til trafikkavvikling**

### **2.6.1 Transportvilkår**

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

### **2.6.2 Innstilte avganger**

Alle avganger kunngjort i gjeldende rutetabeller jf. kapittel 4 «Rutebeskrivelse» skal utføres. En avgang defineres som innstilt når avgangen:

- Ikke er gjennomført
- Ikke er gjennomført innen den neste fastsatte avgang fra samme kai.
- Ikke er pålogget sanntidsinformasjonssystemet jf. Vedlegg 3.1 «Sanntidsinformasjonssystem». Unntak er tekniske feil som er utenfor Operatørs kontroll og som er varslet Oppdragsgiver.

### **2.6.3 Punktlighet**

Operatør er ansvarlig for at produksjonen skjer i samsvar med de til enhver tid gjeldende rutetabellene, jf. kapittel 4 «Rutebeskrivelse».

Operatør skal ha et system for systematisk oppfølging av punktlighet og avviksårsak.

Operatør har ansvar for at årsakene til hyppige eller regelmessige forsinkelser og andre avvik fra punktlig drift som skyldes driftsmessige forhold, blir analysert og avvikene rettet.

Ingen avganger skal gå tidligere enn oppsatt tid i rutetabellene.

Et fartøy er regnet som forsinket dersom det kommer mer enn 3 minutter senere til kai (når signal fra faller registreres i sanntidssystemet) enn fastsatt ankomsttid. Oppsatt avgangstid i rutetabellen pluss overfartstid regnes som ankomsttid.

Ved forsinkelse som beskrevet over vil Oppdragsgiver ilagge Operatør gebyrer i henhold til pkt. 5.4.6. Det vil ikke bli sanksjonert ved venting i inntil 3 minutter på korresponderende kollektivtransport.

## 2.6.4 Responstid reservefartøy

Dersom et hovedfartøy får planlagt eller ikke planlagt driftsavbrudd, plikter Operatør å sette inn reservemateriell slik det er beskrevet i pkt. 3.3.

Responstiden blir regnet fra det tidspunktet hendelsen fant sted. Responstid blir målt i klokketimer.

## 2.7 Håndtering av avvikssituasjoner

Ved eventuelle avvikssituasjoner skal Operatør sørge for at konsekvensene for kundene blir så små som mulig. Slike eventuelle driftsavvik som eksempelvis forsinkelser, innstillinger og andre driftsavvik, skal rapporteres omgående jf. pkt. 2.12.1.

### 2.7.1 Avvik relatert til HMS

Avvik relatert til HMS skal rapporteres til Oppdragsgiver. En månedlig rapport fordelt pr. samband, skal inneholde tall for siste måned og totalt for inneværende år innenfor følgende kategorier:

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

Ovennevnte skal rapporteres til Oppdragsgiver innen den 15. i påfølgende måned jf. pkt. 2.12.1 i henhold til Vedlegg 2.2 «Rapportering HMS-hendelser».

På bakgrunn av de innrapporterte tallene, beregner Oppdragsgiver HMS-indikatorer som er vist nedenfor.

HMS - indikatorene fremkommer slik:

- $H1 = \text{Antall personskader med fravær (egne ansatte)} \times 1.000.000 / \text{Antall arbeidstimer (egne ansatte)}$
- $H2 = \text{Antall personskader med fravær} + \text{ant. personskader uten fravær (egne ansatte)} \times 1.000.000 / \text{Antall arbeidstimer (egne ansatte)}$
- $F = \text{Antall fraværsdager pga. personskade (egne ansatte)} \times 1.000.000 / \text{Antall arbeidstimer (egne ansatte)}$
- $N = \text{Antall nestenulykker} \times 1.000.000 / \text{Ant arbeidstimer (egne ansatte)}$

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

Alvorlige ulykker skal rapporteres til Oppdragsgiver når det skjer. På forespørsel ønsker Oppdragsgiver å få tilgang til Sjøfartsdirektoratet sine rapporter etter alvorlige uhell med ferjer.

## **2.8 Kundehåndtering**

Operatør skal sørge for at kundene blir sikret grunnleggende lik behandling og håndtere enhver henvendelse fra kunder – klage eller liknende – på en kundesvennlig måte. Operatør skal loggføre kundeklager slik at Oppdragsgiver kan få utlevert kundeklager på forespørsel.

## **2.9 Krav til mannskapet**

### **2.9.1 Kvalifikasjoner og opplæring**

Operatør er ansvarlig for at mannskapet til enhver tid har gyldige sertifikater, foretatt nødvendig opplæring og kursing i henhold til enhver tid gjeldende regelverk.

Operatør skal utarbeide en opplæringsplan som en del av kvalitetssikringssystemet. I tillegg kreves det at:

- Mannskapet skal beherske engelsk og et skandinavisk språk.
- Mannskapet skal ha god kundeopptreden overfor publikum og aktivt medvirke til en positiv reiseopplevelse.
- Mannskapet skal benytte uniform i henhold til Operatørens uniformeringsprogram. Uniformen skal være ren og velstelt. Ved manuell dirigering skal vernetøy benyttes i samsvar med NS-EN 471 klasse 3, refleks klasse 2.
- Mannskapet skal yte ekstra service overfor personer med særskilte behov.
- Mannskapet skal ha god kjennskap til rutetider, takster, billetteringssystem og korresponderende ruter.

### **2.9.2 Trafikkdirigering**

Operatør har ansvar for trafikkdirigering på kai og skal sikre full utnyttelse av oppstillingsplass. Operatør har ansvar for å holde orden på oppstillingsplassen, slik at ombordkjøring kan gjennomføres iht. gjeldende regelverk. Trafikkdirigentene skal derfor ha grunnleggende kunnskaper om trafikantadferd og trafiksikkerhet.

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. Det er tillatt å benytte inntil to kjørefelt ved lasting og lossing av ferjene. I tilfeller der det er gjenstående kjøretøy skal Operatør på forespørsel fra Oppdragsgiver kunne dokumentere at fartøyets lasteevne og PBE – kapasitet ble fullt utnyttet.

### **2.9.3 Sikkerhetsinformasjon om bord**

Operatør skal, i samsvar med til enhver tid gjeldende regelverk, annonsere sikkerhetsinformasjon ved alle avganger.

Sikkerhetsinformasjon skal i tillegg vises på elektroniske skjermer og være synlig fra alle passasjerplasser om bord.

## 2.10 Lærlinger

Det skal til enhver tid være minst 2 lærlinger knyttet til operativ drift i Kontrakten. Kostnader skal regnes inn i tilbudet.

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.

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

## 2.11 Krav til renhold og vedlikehold av fartøyene

Fartøyene skal være underlagt et forebyggende vedlikeholdssystem som sikrer at de til enhver tid er i forskriftsmessig stand. Operatør skal kunne dokumentere dette, og Oppdragsgiver har innsynsrett for å kontrollere vedlikeholdssystemet og de periodiske kontrollene.

Den tekniske standarden på fartøyene inkludert maskineri, og rutiner for teknisk kontroll, skal til enhver tid være slik at risikoen for driftsavbrudd er minimal.

Fartøyet skal vedlikeholdes slik at det er rent og presentabelt innvendig ved utførelsen av Oppdraget. Innvendige skader på seter og interiør skal omgående repareres.

Ødelagte/punkterte vinduer skal byttes uten ugrunnet opphold.

## 2.12 Rapporteringsbestemmelser

### 2.12.1 Oversikt rapportering

Nr.	Type rapport	Hvordan	Tidspunkt/frekvens	Annet
1	Hendelser som kan medføre medieomtale for eksempel alvorlige ulykker	Pr. telefon	Omgående	
2	Driftsavbrudd	Pr. telefon til Vegtrafikksentralen og pr. telefon/e-post til FRAM kundesenter	Omgående	
3	Feil informasjon i, eller teknisk feil på SiS skilt	Pr. telefon/e-post til FRAM kundesenter	Omgående	
4	Revisor godkjent årsregnskap og årsberetning inklusive noter	Pr. e-post	Årlig - innen 15. juni for forutgående år	

5	Regnskapsskjema R1-R4 (vedlegg 2.1)	Pr. e-post	Årlig - innen 15. juni for utgående år	
6	Avviksrapporter	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for utgående måned	Oppdragsgivers skjema
7	HMS rapportering jf. pkt. 2.7	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for utgående måned	
8	Rapportering av oppetidsprosent av automatisk billettløsning jf. pkt. 2.4	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for utgående måned	
9	Rapportering trafikkstatistikk jf. pkt. 2.5	Pr. e-post	Månedlig - innen den 15. for utgående måned	
10	Rapportering trafikkstatistikk (sum per måned, sum hittil i år sammenlignet med fjorårets tall for samme periode) jf. pkt. 2.5	Pr. e-post	Månedlig - innen den 15. for utgående måned	
11	Oversikt over planlagte fartøysdisponering (inkl. reservefartøy og verkstedsopphold)	Pr. e-post	Årlig: - 1. januar - 1. april - 1. juli - 1. oktober	
12	Eventuell forhåndsinnkreving av bompenger	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for utgående måned	

Skjemaet og innhold kan endres av Oppdragsgiver i løpet av kontraktsperioden. Oppdragsgiver kan kreve ytterligere opplysninger/rapporter i avtaleperioden.

## 2.13 Møter

Innkallelse til møter skal skje innen rimelig tid. Oppdragsgiver skal føre referat fra det som behandles på møtene. Referatet sendes i god tid før neste møte til alle møtedeltakere og til partenes representanter. Eventuelle innsigelser til referatet må fremkomme senest to uker etter at referatet er mottatt. Referatet skal signeres av begge parter.

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

Møtene skal, om ikke annet er avtalt, holdes i Oppdragsgivers lokaler. Ved behov skal møtene kunne gjennomføres ved bruk av videokonferanse.

## Møtestruktur:

Møte	Formål	Frekvens	Innhold
Oppstartsmøte	Legge til rette for oppstart av Oppdraget	Etter signering skal det gjennomføres møter hvert kvartal, eller oftere ved behov	Fremdrift frem til oppstart av Oppdraget
Driftsmøte	Drift	2-4 møter i året	Trafikk Statistikk Driftsavvik HMS mm
Avslutningsmøte	Evaluerer kontraktperioden, inkl. tilstandsrapport for ferjeleiene	Etter endt kontrakt	Tilstands-rapport for ferjeleiene.mm

Andre møter avholdes ved behov.

## 3 Krav til fartøy

### 3.1 Generelle krav til fartøy

#### 3.1.1 Informasjon om ferjemateriell

Det stilles krav til ett hovedfartøy på Brattvåg-Dryna, og ett hovedfartøy på Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona.

Samtlige ferjer som skal trafikkere ferjesambandene i denne Kontrakten skal være tilpasset ferjekaiene. Ingen deler av ferjen skal således komme i konflikt med ferjekaiens konstruksjoner.

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart fremlegge dokumentasjon som verifiserer samtlige fartøy som skal benyttes på sambandene, og at disse samsvarer med de krav som er stilt i Kontrakten.

Forsinket innsetting av tilbudt materiell sanksjoneres i henhold til pkt. 1.18.5.

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

#### 3.1.2 Offentlige krav og sertifikater

Samtlige fartøy som skal trafikkere ferjesambandene skal oppfylle gjeldende minstekrav i offentlige regler.

Samtlige fartøy som skal trafikkere ferjesambandene skal ha gyldig sikkerhetsstyringssertifikat (Safety Management Certificate, SMC).

Sikkerhetsstyringssystemene for fartøyene skal som minimum samsvare med ISM-koden

vedtatt av FNs International Maritime Organisation (IMO) og tilhørende seneste retningslinjer om gjennomføring av ISM-koden.

Fartøyene skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet.

For fartøy med andre 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 kontraktsperioden, og er å anse som et tillegg til flaggstatens sertifisering.

Innen driftsoppstart skal operatør tegne P&I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International Group, samt kaskoforsikring. Kombinasjonen av P&I-forsikring og kaskoforsikring skal dekke operatørs støttingsansvar til Oppdragsgivers eiendom, dvs. ferjekaier med tilhørende anlegg.

Eventuelle pålegg fra Sjøfartsdirektoratet skal utføres innen fastsatte frister.

### 3.1.3 Kapasitetskrav

#### 3.1.3.1 Generelt

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet i sambandene.

Navn på samband	Antall fartøy hele året	Min. PBE-kapasitet pr. ferje*	Min. VTE-kapasitet pr. ferje	Min. passasjersertifikat inkl. mannskap pr. ferje
Brattvåg-Dryna	1	35	3	150
Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona	1	20	1	150

Definisjon av PBE (personbilenhhet): 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. To vogntog skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn og resterende med en vekt på 25 tonn.

Hengedekk og underdekk (underrom) tillattes ikke. Fast rampe for mindre kjøretøy tillates.

Oppdragsgiver kan godta differensiert bemanningssertifikat tilpasset trafikksvake perioder.

#### 3.1.3.2 Farlig last

Samtlige hovedfartøy skal som minimum kunne ta ett vogntog med farlig last, jf. forskrift av 1.7.2014 nr. 944 om farlig last på norske skip. Med farlig last menes stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR- bestemmelsene.

#### 3.1.3.3 Stuing av kjøretøy

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart fremlegge GA-plan (stuasjeplan) for samtlige hovedfartøy og midlertidige fartøy. Denne skal inkludere plassering og oppfylling av minimum PBE-krav, samt 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 skal beregnes minimum 0,25 m. mellom hvert kjøretøy i lengderetningen. 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.

Det kreves at VTE lastes/plasseres på en slik måte at det blir en maksimal utnyttelse av dekkarealet.

Fartøyets fulle transportkapasitet skal benyttes i ruteproduksjonen. Tilsvarende gjelder også når transportkapasiteten er høyere enn minimumskravene som fremgår av konkurransegrunnlaget.

### **3.1.4 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne**

#### **3.1.4.1 Hoveddimensjoner**

Ferjeleiene er beskrevet i kapittel 7 og i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Ytre». Følgende begrensninger gjelder for fartøyets hoveddimensjoner:

For å sikre en forsvarlig lasting og lossing av fartøyet skal vertikalavstanden fra vannlinje til overkant av bildekk målt ved enden av bildekk ikke være mindre enn 1,70 m og ikke mer enn 2,80 m. For nye fartøy gjelder kravet ved alle lastkondisjoner. Dersom eksisterende fartøy ikke oppfyller kravet ved alle lastkondisjoner, må operatør beskrive hvilke lastkondisjoner som er kritiske, samt hvordan lasting og lossing kan gjennomføres på en forsvarlig måte ved disse lastkondisjonene.

Operatør må sikre seg at fartøyet kan trafikkere sambandet ved maksimal dypgang for alle tidevannstilstander. Bulb eller annen innretning må være utformet slik at den ikke kommer i konflikt med frontbjelke eller sikringsbjelke på kaien. Dybden i ferjeleiene er oppgitt i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Ytre».

Bredde for Recess skal som minimum ha en lengde som er 2,5 meter kortere enn fartøyets fallportbredde. Maks recessdybde er 600 mm.

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

#### **3.1.4.2 Aksellast**

Vegstrekingene som ferjene inngår i har bruksklasse Bk10 (Forskrift om bruk av kjøretøy 1990-01-25-92) og ferjens hoveddekk skal imøtekomme samme krav som vegene. Spesifikasjon av vektene framgår av forskriftens §5.4, tabellene 1-3 (Bk10).

Strekingene er godkjent for mobilkran med aksellast 12 tonn og totalvekt 65 tonn og for spesialtransporter på 100 tonn med 12 tonns aksellast.

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.

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



### 3.1.4.3 Gjennomkjøringshøyder

Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,60 m for nye fartøy og 4,40 meter for eksisterende fartøy.

### 3.1.4.4 Fallporter

Lengde på fallport skal være 1,5 eller 2,7 meter. Alle hovedfartøy i samme samband skal ha lik lengde på fallport. Fallporten skal være hengslet ved bakkant recess og i høyde med bildekk.

### 3.1.4.5 Manøvrering

Fartøy som tilbys skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsmargin til at man med fullastede ferjer kan trafikkere 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.

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

### 3.1.5 Fartøy og kai

Samtlige ferjer som skal trafikkere sambandene skal være tilpasset ferjekaiene. Åpninger mellom rekkverk på ferja og rekkverk på ferjekaibrua skal ikke overskride 20cm. Ingen deler av ferjen skal således komme i konflikt med ferjekaiens konstruksjoner. Det er operatørs ansvar at nevnte punkt bli overholdt.

Ferjekaiene og tilhørende anlegg fremkommer under kapittel 7 og Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Ytre».

### 3.1.6 Fartsområde

Sambandene har følgende fartsområde:

Samband	Fartsområde
Brattvåg-Dryna	2
Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona	Liten kystfart <sup>3</sup>

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

### 3.1.7 Universell Utforming

Krav til universell utforming går frem av vedlegg 3.2.

### 3.1.8 Støy

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012) skal legges til grunn som krav til støy i forbindelse med drift av ferjesambandet, jf. kriterier for industri, havner og terminaler skal gjelde både ved terminaler og under overfart (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-stoy-arealplanlegging/id696317/>).

<sup>3</sup> Endret iht. Spørsmål og svar nr.4

### **3.1.9 Passasjerfasiliteter**

#### **3.1.9.1 Generelt**

Fasiliteter for passasjerene skal som minimum tilfredsstillende Forskrift 2.10.1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter mv. I henhold til forskriften er det lagt til grunn i Kontrakten at sambandet Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona har overfartstid slik det fremkommer av vedlagt rutetabell. Overfartstid for Brattvåg-Dryna er 20 minutt.

Et øysamfunn som Småge-Orta-Sandøya-Finnøya-Ona har særlige utfordringer knyttet til de geografiske forholdene og samferdselen mellom øyene og fastlandet. Dette har medført at det i dagens kontrakt blir ytt en høy grad av service, noe som skal videreføres i den nye kontrakten.

Operatør skal ha en gaffeltruck tilgjengelig i rute 32. Dersom det blir meldt inn behov for det, skal ferga ta med trucken til den av øyene hvor trucken skal brukes til lasting/lossing av tung last. Dette gjør at for eksempel transportører slipper å ta ferga ut til alle øyene for å levere last, men at man heller kan sette lasta på ferja som igjen kjører lasta på land på mottakerstedet.

Selv om det ikke er gjennomgående bussruter, skal ferga vente på korresponderende busser dersom det er passasjerer om bord som skal videre med ferga til ei av øyene/fastlandet.

For alle sambandene skal Operatør gi de reisende tilgang til assorterte varme og kalde drikker, samt assorterte kioskvarer på alle hovedfartøy. Operatør kan tilby en selvbetjeningsløsning.

Det skal være mulig for passasjerer å lade småelektrisk utstyr som f.eks. mobiltelefon og bærbar PC, om bord i salongen på samtlige hovedfartøy.

Det er ikke tillatt å plassere gevinstautomater, spilleautomater eller lekeautomater om bord i fartøyene.

#### **3.1.9.2 Separasjon av passasjerer og kjøretøy**

Gående passasjerer skal holdes skilt fra kjøretøyene under ombord- og ilandstigning.

Når hovedfartøyene benyttes, skal dette gjøres med gangvei med rekkverk om bord. Dette kan løses ved at om bord og i landstigning av myke trafikanter ikke gjøres samtidig som kjøretøy.

All skilting som henvender seg til publikum skal være på nynorsk.

### **3.1.10 Profilerings og reklame**

#### **3.1.10.1 Profilerings**

Operatør skal for egen regning merke alle fartøy som skal benyttes i gjennomføringen av oppdraget i henhold til Oppdragsgivers profilprogram jf. «FRAM - designmanual». [<https://fram.no/profilmanual>]. Plassering av, og størrelse på, Oppdragsgivers logo kan variere fra fartøy til fartøy. Oppdragsgiver skal anvisse plassering av logoelementer ut ifra konstruksjonen av overbygget på hvert enkelt fartøy. Det skal ikke være synlige spor etter gammel profilering på ferjene ved oppstart av Oppdraget. Overbygg skal ha hvit grunnfarge. Benytter Operatør "heldekkende" folie for logoelementer, skal den være i transparent utførelse.

Operatør skal for egen regning skifte ut profilering som er slitt, løsnet eller skadet i løpet av kontraksperioden.

Dersom Oppdragsgiver i løpet av kontraksperioden endrer sitt profilprogram, vil Oppdragsgiver dekke kostnadene til demontering av gammelt profilmateriell og produksjon og montering av nytt.

Det stilles ikke krav til profilering på innleide fartøy som er i produksjon i en periode på mindre enn totalt 9 måneder pr. kalenderår. Undertransportører som kjører i fast avtale skal ha fartøy som er profilert i henhold til Oppdragsgivers profilprogram.

### **3.1.10.2 Reklame**

Oppslagstavler og elektroniske skjermer i publikumsarealene skal forbeholdes sikkerhetsinformasjon, reiselivs- /turistinformasjon, ruteopplysninger og eventuelle trafikk- og nyhetsmeldinger samt annen informasjon og reklame initiert av Oppdragsgiver. Skjermene skal være minimum 40 tommer og skal være godt synlige i salong og vrimlesoner. Alle skjermer skal være knyttet opp mot internett og innholdet skal kunne styres gjennom egen pålogging.

Operatør plikter å stille med ferjemateriell uten påmontert reklame og/eller løpende reklameavtaler. Oppdragsgiver har alle rettigheter til eventuell reklame i og på ferja. Alle former for reklameinntekter i kontraksperioden tilfaller Oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan pålegge Operatør opphenging av reklame og trafikkinformasjon innvendig i fartøyene.

## **3.2 Særskilte krav til fartøy**

### **3.2.1 Krav til fartøyets alder**

Det stilles ingen alderskrav til fartøy som skal trafikkere på sambandene. Se for øvrig pkt. 3.4 Opsjon på krav til fartøy.

### **3.2.2 Andre miljøkrav**

Det stilles krav til at samtlige konvensjonelle hovedfartøy skal tilfredsstillе Tier II-kravet i Marpol Annex VI.

Operatør skal dokumentere at eventuelt biodrivstoff som benyttes i forbindelse med utførelsen av Oppdraget, tilfredsstillер bærekraftskriteriene som gjelder til biodrivstoff i omsetingspåbudet (Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften), ref. Lovdata: FOR-2004-06-01-922 (kap. 3)).

## **3.3 Krav til reservemateriell**

Reservefartøy skal som minimum tilfredsstillе Tier II-krav i Marpol Annex VI.

Det stilles ikke krav til byggeår for reservefartøy eller at fartøyet er bygd i henhold til FOR-1992-09-5-695.

Et hovedfartøy kan ikke erstattes av reservefartøy for en tidsperiode som overstiger 21 dager pr. kalenderår, med mindre materiellet oppfyller alle minstekrav som er stilt til hovedfartøyet i konkurransegrunnlaget.

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

Ved verkstedsopphold og andre planlagte driftsavbrudd skal reservefartøy være på plass når det aktuelle hovedfartøyet tas ut av ruten. Planlagte driftsavbrudd skal legges til trafikksvake perioder og varsles Oppdragsgiver i god tid. Hva som anses som trafikksvake perioder, skal avklares nærmere med Oppdragsgiver.

Operatør skal senest 6 måneder før oppstart kunne fremlegge dokumentasjon på at de disponerer reservefartøy som minimum oppfyller alle kravene til reservefartøy.

Reservefartøyet skal ha tilstrekkelig fart og manøvreringsevne, slik at sambandets rutetabell overholdes til enhver tid.

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet og responstid for sambandene i denne kontrakten.

Driftsavbrudd	Responstid Passasjer- båt	Responstid ferge	Min. PBE- kapasitet	Min. VTE- kapasitet	Min. passasjer- sertifikat inkl. mannskap
Ved driftsavbrudd på fartøy på sambandet Brattvåg - Dryna	5 timer - kreves innsetting av passasjerbåt	24 timer	30	2	150
Ved driftsavbrudd på fartøy på Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona	5 timer – kreves innsetting av passasjerbåt	60 timer	20	1	150

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. Ett vogntog skal beregnes med en vekt på 52,5 tonn, og øvrige med en vekt på 25 tonn.

Sidehusdekk og andre arealer som kun benyttes for stuing av personbiler, kan være dimensjonert for lavere aksellast enn krav til hovedfartøy.

For reservefartøy skal fallporten være 1,5 eller 2,7 meter. Dersom Operatør har fartøy i sambandet med ulik fallportlengde eller ulik utforming som på andre måter kan gi en åpning i gelender mellom ferjebrukai og fallport, må Operatør være spesielt oppmerksom på å gjøre nødvendige tiltak for at reisende ikke står i fare for å havne i en farlig situasjon.

Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,20 m.

Sidehusdekk og andre arealer som kun benyttes for stuing av personbiler, kan være dimensjonert for lavere aksellast enn krav til hovedfartøy.

Reservefartøy skal oppfylle krav til universell utforming i henhold til gjeldende regelverk i det aktuelle fartøyets byggeår, likevel med presiseringer som fremgår av vedlegg 3.4 Universell utforming.

Reservefartøyet skal som minimum kunne ta ett vogntog med farlig last, jf. forskrift av 1.7.2014 nr. 944 om farlig last på norske skip. Med farlig last menes stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR- bestemmelsene. Øvrige reservefartøy skal som minimum kunne ta ett vogntog med farlig last.

Responstid regnes løpende fra det tidspunkt hendelsen fant sted.

Følgende kapasitetskrav stilles til reservefartøy som trafikkerer sambandene:

Navn på samband	Antall fartøy	Min. PBE-kapasitet	Min. VTE-kapasitet	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap
Brattvåg - Dryna	1	30	2	150
Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona	1	20	1	150

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

Sidehusdekk og andre arealer som kun benyttes for stuing av personbiler, kan være dimensjonert for lavere aksellast enn krav til hovedfartøy.

### **3.4 Opsjon på krav til fartøy**

Oppdragsgiver har opsjon på at hovedfartøy på begge samband skal være definert som nytt skip i henhold til FOR-1992-09-15-695.

Oppdragsgiver skal varsle Operatør minst 36 måneder før utløsning av opsjon.

### **3.5 Opsjon på alternativ rutetabell**

Oppdragsgiver har opsjon på å velge alternativ rutetabell for begge samband dersom trafikkutviklingen tilsier det. Merkostnader for utløsning av opsjon for alternativ rutetabell skal prises i «Vedlegg 5.1 Tilbudsskjema, Arkfane M linje U og V».

Ved eventuelt oppkjøp og nedkjøp ved bruk av alternativ rutetabell vil Oppdragsgiver ta utgangspunkt i sambandsbudsjettene og vekte merkostnadene oppgitt i «Vedlegg 5.1 Tilbudsskjema, Arkfane M linje U og V» med 80% for mannskap og 20% for drivstoff.

Oppdragsgiver skal varsle Operatør minst 4 måneder før utløsning av opsjon.

### 3.6 Opsjon på reservefartøy i fast produksjon

Oppdragsgiver har opsjon på å sette reservefartøy inn i fast produksjon ilt. kontraktperioden dersom trafikkutviklingen tilsier det.

Merkostnad for utløsning av opsjon skal godkjøres etter åpen bok prinsippet.

Oppdragsgiver skal varsle Operatør minst 12 måneder før utløsning av opsjon.

## 4 Rutebeskrivelse

### 4.1 Informasjon om rutene

#### 4.1.1 Generelt

Brattvåg-Dryna	
Fartsområde:	2
Sambandets lengde:	6140 meter

Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona	
Fartsområde:	Liten kystfart <sup>4</sup>
Sambandets lengder:	
Småge-Orta	6360 meter
Småge-Finnøya	14200 meter
Småge-Sandøya	12760 meter
Småge-Ona	13880 meter
Orta-Finnøya	8080 meter
Orta-Sandøya	7120 meter
Orta-Ona	12530 meter
Finnøya-Sandøya	3980 meter
Finnøya-Ona	9980 meter
Sandøya-Ona	6770 meter

Operatør er selv ansvarlig for å innhente nøyaktige avstandsmålinger.

### 4.2 Ruteinformasjon

#### 4.2.1 Generelt

Operatør skal gjennomføre ruteproduksjon i samsvar med vedlagte rutetabeller i Vedlegg 4.1 «Rutetabeller Ytre (Excel)».

Avvik fra rutetabellene skal rapporteres til oppdragsgiver innen den 15. hver måned. Avvikene skal rapporteres jf. oversikt rapportering pkt. 2.12.1.

---

<sup>4</sup> Fartsområde endret iht. Spørsmål og svar nr.4

## 4.2.2 Krav til ankomsttid

Følgende krav stilles til maksimal overfartstid på sambandene:

Samband:	Overfartstid:
Brattvåg-Dryna	20 min
Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona	Se rutetabellen

Ingen avganger skal gå tidligere enn oppsatt avgangstid i rutetabellen. Oppsatt avgangstid i rutetabellen pluss maksimal overfartstid regnes som ankomsttid.

## 4.2.3 Rutetabeller

Se Vedlegg 4.1 «Rutetabell Ytre».

## 4.2.4 Hellig- og høytidsdager

Se Vedlegg 4.1 «Rutetabell Ytre».

## 4.3 Ruteendringer

Oppdragsgiver har ansvaret for ruteplanleggingen i området. Dette er et arbeid som skjer i nært samarbeid mellom kommuner og Oppdragsgiver. Operatør skal ta del i dette arbeidet og sette av ressurser uten ytterligere kompensasjon.

## 4.4 Endring i produksjon

Oppdragsgiver kan ved behov gjøre endringer i produksjon jf. pkt. 1.16.1. Beregning av vederlag ved endring av produksjon gjøres i samsvar med pkt. 5.3.

## 4.5 Korresponderende busstransport

Forsinkelse som følge av venting på rutegående buss skal hentes inn i løpet av etterfølgende rundtur. Dokumentert og godkjent ekstraforbruk av drivstoff trekkes fra i miljøregnskapet i forbindelse med sanksjonsutmåling.

### 4.5.1 Brattvåg-Dryna

Det er ingen gjennomgående bussrute på strekningen.

### 4.5.2 Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona

Det er ingen gjennomgående bussrute på strekningen.

## 5 Kommersielle betingelser

### 5.1 Økonomisk vederlag for Oppdraget

Kontrakten mellom Oppdragsgiver og Operatør er en bruttokontrakt jf. pkt. 1.4, er billettinntekter tilfaller Oppdragsgiver.

Operatør mottar årlig vederlag slik det går frem av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane M (linje S).

### 5.2 Fakturerings- og betalingsvilkår

#### 5.2.1 Generelle betalingsvilkår

Faktura skal spesifiseres med kontraktens navn og hvilken periode fakturaen gjelder. I tillegg skal fakturaen inneholde opplysninger i tråd med gjeldende regnskapsregler. Faktura skal sendes elektronisk i EHF-format.

Dersom faktura ikke er spesifisert som beskrevet over, vil faktura bli avvist. Betalingsfrist er 30 dager. Det skal ikke beregnes noen form for fakturagebyr.

#### 5.2.2 Fakturering av Kontraktsum

Operatør skal sende faktura innen den 15. hver måned. Fakturering skjer etterskuddsvis. Faktura skal bestå av:

1/12 av gjeldende årlig Kontraktsum

+/- Justering for mer- og mindreproduksjon

- Justering for gebyr og trekk i henhold til tabell i pkt. 5.4.6

- Justering for billettinntekter som Operatøren har mottatt

---

= Vederlag pr. måned

---

Alle overnevnte punkter skal spesifiseres og faktureres etterskuddsvis.

Oppdragsgiver har rett til å motregne manglende innbetalte inntekter, påløpte erstatninger, dagbøter, prisavslag, avviksgebyrer og andre gebyr i månedlig godtgjørelse til Operatør.

#### 5.2.3 Renter ved forsinket betaling

Ved forsinket betaling skal det betales forsinkelsesrenter i henhold til gjeldende lovverk.

### 5.3 Beregning og avregning av vederlag

#### 5.3.1 Justering av årlig vederlag

Hvert år pr. 1. januar skal Oppdragsgiver justere det årlige vederlaget (Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane M (linje S)) slik:



Kontraktssum (Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane M (linje S)) skal justeres i henhold til den prosentvise endringen i Statistisk sentralbyrås gjennomsnittlige kostnadsindekser:

Statistisk sentralbyrås gjennomsnittlige kostnadsindeks for innenriks sjøfart – delindeks fartøy – ferger (heretter kalt ferjeindeksen) fra basisår til vederlagsåret (Tabell 11585 Innenriks sjøfart).

Basisår for Kontrakten er 2. kvartal 2020, der aktuelle indekser for 2. kvartal i 2020 legges til grunn for videre prisjustering. Vederlagsåret er gjennomsnitt av aktuelle indekser for 4. kvartal fra to år før justeringsåret og de tre første kvartalene året før justeringsåret. Første justering skjer med virkning 1. januar 2022, da vil gjennomsnitt av 4. kvartal 2020 og de tre første kvartalene i 2021 legges til grunn for indeksjustering fra basisåret for Kontrakten.

Dersom ny indeks blir utarbeidet i løpet av kontraktperioden, kan partene avtale bruk av ny indeks.

Kontraktssum er eksklusiv merverdiavgift.

Kontraktssum inkluderer alle de oppgaver som er tillagt Operatøren i Kontrakten og naturlige oppgaver som følge av Oppdraget, med mindre det er eksplisitt uttalt i Kontrakten at oppgaven skal godtgjøres på særskilt måte.

### 5.3.2 Justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon

Ved midlertidig endring av ruteproduksjon, justeres vederlaget etter følgende formel:

$$\text{Ant. avg. som endres} \times \frac{\text{Gj. snitt årlig sambandskost. Vedlegg 5.1, arkfane L, (linje S)}}{\text{Antall avganger pr. år}} \times 1,5$$

En midlertidig endring av ruteproduksjonen kan skje både innenfor og utenfor åpningstiden til ferjene i sambandet. Formel for midlertidige endringer omfatter både økning og reduksjon i vederlaget.

### 5.3.3 Justering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon

En permanent endring av ruteproduksjonen kan skje både innenfor og utenfor åpningstiden til ferjene i sambandet. Permanente endringer omfatter både økning og reduksjon i ruteproduksjonen.

Ved utregning av vederlaget for endret ruteproduksjon, benyttes Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane K:

Beregning av vederlag ved endring av ruteproduksjonen innenfor åpningstid:

$$\frac{\text{Sum driftskostnader (Linje F)} - \text{Personalkostnader (Linje C)}}{\text{Antall utseilte km (linje 27)}} \times \text{Økt produksjon i km}$$

Beregning av vederlag ved endring av ruteproduksjonen som endrer åpningstidens totale lengde<sup>5</sup>:

---

<sup>5</sup> Setning endret iht. Spørsmål og svar nr.6

$$\frac{\text{Sum driftskost. (Linje F)} - \text{Personalkost. (Linje C)}}{\text{Antall utseilte km (linje 27)}} \times \text{\textit{\O kt(red.) prod. i km}} \\ + \frac{\text{Personalkost. (Linje C)}}{\text{Ant driftstimer (linje 26)}} \times \text{\textit{\O kt(red.) prod. i antall timer}}$$

Utregningsmetoden gjelder også selv om den medfører endringer i skiftordninger, bunkring, pauser o.l.

### 5.3.4 Endring av 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 som følge av endringer i norske lover, forskrifter eller ved annen myndighetsutøvelse, eller slike endringer gir Operatør vesentlige besparelser, anses det som en endring, som gir grunnlag for justering av vederlaget, jf. pkt. 5.3.1.

Dette gjelder likevel ikke når Oppdragsgiver i konkurransegrunnlaget har bedt Operatør om å ta hensyn til et bestemt forslag til regelverksendring og den endelige endringen ikke er blitt vesentlig mer tyngende for Operatøren enn han hadde grunn til å regne med ut fra det nevnte forslaget. Tilsvarende gjelder dersom tilbydere i konkurransegrunnlaget 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 kostnadsjustering pr. år som overstiger 2 promille av årlig Kontraktsum. Hver kostnadsjustering skal vurderes individuelt. Flere kostnadsjusteringer innenfor hvert kalenderår skal ikke summeres og skal heller ikke legges til grunn for én årlig ekstraordinær prisjustering. Dersom en endring medfører kostnad som overstiger 2 promille, gis kompensasjon fra første krone.

Krav om ekstraordinær prisjustering 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 Operatøren. Oppnås ikke enighet etter slike forhandlinger kan hver av Partene kreve saken avgjort i henhold til Kontraktens pkt. 1.25.

### 5.3.5 Avregning

Oppdragsgiver foretar en endelig avregning for foregående kalenderår innen 20. februar påfølgende år.

Avregningen skjer første gang februar 2023, siste avregning skal sendes inn innen april etter siste driftsår.

## **5.4 Gebyrer og trekk i vederlag**

### **5.4.1 Innstilt avgang**

Avganger som ikke gjennomføres av Operatør i henhold til fastsatt ruteplan medfører trekk, med mindre dette skyldes forhold Oppdragsgiver svarer for. Trekk pr. innstilte avgang er det samme som for justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon jf. Pkt. 5.3.2.

Gjennomsnittlig årlig sambandskostnad i formelen blir beregnet ut fra basisåret og skal indeksreguleres i samsvar med pkt. 5.3.1.

Dersom Operatøren godtgjør at regularitetsavviket skyldes force majeure som nevnt i pkt.1.19, foretas ikke trekk etter foregående ledd.

### **5.4.2 For tidlig avgang**

Operatør skal ikke gjennomføre avganger tidligere enn oppsatt rutetabell jf. pkt. 4.2.3 – 4.2.4. For tidlig avgang trekkes som justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon jf. pkt. 5.3.2.

### **5.4.3 Manglende oppfyllelse av krav til universell utforming**

Dersom fartøyet ikke oppfyller krav til universell utforming som beskrevet i pkt. 3.1.7 trekkes Operatøren inntil kr 20 000 pr. dag pr. fartøy etter Oppdragsgivers skjønn.

### **5.4.4 Reservemateriell**

Dersom et hovedfartøy erstattes av et reservefartøy med lavere PBE kapasitet enn beskrevet i pkt. 3.3 inntil 21 dager i løpet av et kalenderår, foretas trekk etter følgende formel per dag:

$$\frac{(\text{Vedlegg 5.1, faneark } K (\text{Linje } F) \text{ i aktuelt driftsår} / 365) \times 1,2}{\text{konkurransesgrunnlagets krav til PBE}} \times \text{manglende PBE}$$

Dersom et hovedfartøy erstattes av et reservefartøy med lavere PBE kapasitet enn beskrevet i pkt. 3.3 i mer enn 21 dager i løpet av et kalenderår, foretas trekk etter følgende formel per dag etter de første 21 dagene:

$$\frac{(\text{Vedlegg 5.1, arkfane } K (\text{Linje } F) \text{ i aktuelt driftsår} / 365) \times 4}{\text{konkurransesgrunnlagets krav til PBE}} \times \text{manglende PBE}$$

Manglende innsetting av reservemateriell i henhold til fastsatt responstid medfører gebyr pr. påbegynte time. Gebyret påløper inntil reservemateriell er på plass og beregnes som følger:

$$\frac{(\text{Vedlegg 5.1, arkfane } K, \text{ Linje } F) \text{ i aktuelt driftsår}) \times 3}{\text{Antall driftstimer pr år, jf. Skipsbudsjett (arkfane } K, \text{ linje 26)}} \times \text{påbegynte time}$$

For øvrige mangler på reservefartøy kan dagbøter ilegges jf. pkt. 1.18.5.

## 5.4.5 Antall avganger, km og driftstimer 01.01.2022-31.12.2028

	Uten hensyn til søn- og helligdager		
Samband	Antall avganger pr år	Antall km pr år	Antall driftstimer pr år
Brattvåg - Dryna innskrenket alternativ rutetabell	9 464	58 109	4 988
Brattvåg - Dryna utvidet rutetabell	10 296	63 217	5 889
<b>Før Nordøyvegen åpner:</b> Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona Faste avganger	14 612	99 091 580	6 270
<b>Før Nordøyvegen åpner:</b> Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona Signalavganger	538		
<b>Etter Nordøyvegen åpner:</b> Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona Faste avganger	9 308	105 282 320	6 092
<b>Etter Nordøyvegen åpner:</b> Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona Signalavganger	3 640		

<sup>6</sup>Tabellen viser antall avganger per år for hovedfartøyet på alle sambandene. Videre antall faste avganger samt signalturer for Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona, herunder også totalt antall avganger pr år.

## 5.4.6 Oversikt trekk/gebyr og dagbot

Avvik	Referanse	Beløp	Hypighet
Ikke oppfyllelse av oppetidskrav – etter kontraktens første år	<a href="#">2.4</a>	50.000,-	Pr. måned
Ikke oppfyllelse av oppetidskrav – kontraktens første år	<a href="#">2.4</a>	25.000,-	Pr. måned
Ikke oppfyllelse av krav til universell utforming	<a href="#">3.1.7</a>	Inntil 20.000,-	Pr. dag
Manglende billettering	<a href="#">2.3.1</a>	10.000,-	Pr. avgang
Manglende trafikk- og ruteinformasjon	<a href="#">2.1.7</a> <a href="#">2.1.8</a>	5.000,-	Pr. tilfelle
Uriktig billettering	<a href="#">2.3.1</a>	5.000,-	Pr. avgang
Brudd på krav om renhold og periodisk vedlikehold av fartøyet	<a href="#">2.11</a>	5.000,-	Pr. tilfelle
Ikke oppfylt krav til rapportering/feilrapportering	<a href="#">2.12.1</a>	5.000,-	Pr. tilfelle

<sup>6</sup> Tabell oppdatert iht. Spørsmål og svar nr. 21.

- pkt. 1-2 - pkt. 3-12		1.000,-	Pr. dag
Forsinket ankomst	<a href="#">2.6.3</a>	2.000,-	Pr. tilfelle
Brudd på krav til mannskap	<a href="#">2.9</a>	1.000,-	Pr. avgang
Ikke pålogget sanntidssystemet	<a href="#">2.6.2</a>	Se formel pkt. <a href="#">5.3.2</a>	Pr. tilfelle (pr avgang)
Innstilt avgang	<a href="#">2.6.2</a>	Se formel pkt. <a href="#">5.3.2</a>	Pr. tilfelle
For tidlig avgang	<a href="#">2.6.3</a>	Se formel pkt. <a href="#">5.3.2</a>	Pr. tilfelle
Reservemateriell	<a href="#">3.3</a>	Se formel pkt. 5.4.4	Pr. tilfelle (pr dag)
Forsinket oppstart av kontrakt / innsetting materiell	<a href="#">3.1</a>	1 promille av årlig Kontraktsum	Pr. dag

Oppdragsgiver har rett til å indeksregulere beløpene i tabellen over. Oppgitte beløp er begrenset oppad som beskrevet under pkt. [1.18.9](#).

## 6 Oppstartsforberedelser

### 6.1 Prosjektplan

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

Planen skal inneholde alle hovedmilepæler fram til oppstart og eventuelt spesifisere Oppdragsgivers ansvar for aktiviteter og/eller godkjenningssområde, samt frist for disse. Planen skal som minimum dekke følgende områder:

- Materiell – innkjøp, klargjøring og godkjenning, herunder bl.a. universell utforming
- Eventuelle ombygginger av kai og etablering av infrastruktur
- Innkjøp og klargjøring av billettsystem / brikkelesingsystem
- Bemanningsplan inkludert skiftplan
- Rekruttering og opplæring av personell
- Eventuelle underoperatører
- Innarbeide Oppdragsgivers rapporteringssystem og rutiner, herunder bl.a. miljørapportering

Prosjektplanen skal definere nøkkelpersoner/ansvarlig for de enkelte overnevnte forhold.

#### Følgende krav stilles som et minimum til dokumentasjon:

Operatør skal innen 12 måneder før kontraktsoppstart:

- Fremlegge forslag til billetteringsløsning for Oppdragsgiver
- Fremlegge en beskrivelse av hva som planlegges gjennomført på kai for å løse krav til billettering.
- Fremlegge dokumentasjon på hvilke hovedfartøy og eventuelle overgangsfartøy som skal benyttes i sambandet, og at disse samsvarer med kontraktens krav. GA-plan skal innleveres som en del av denne dokumentasjon.

Operatør skal innen 6 måneder før kontraktsoppstart:

- Fremlegge dokumentasjon på hvilke reservefartøy som skal benyttes i sambandet, og at disse samsvarer med kontraktens krav. GA-plan skal innleveres som en del av denne dokumentasjon.

Operatør skal innen kontraktsoppstart:

- Fremlegge dokumentasjon på P&I forsikring og kaskoforsikring jf. kapittel 3.

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.

Oppdragsgiver kan kreve skriftlig statusrapport for oppstartsforberedelsene fra Operatør frem til oppstart av Oppdraget.

## **6.2 Dokumentasjon av universell utforming**

Operatør skal dokumentere at krav til universell utforming er i henhold til krav i kontakten jf. pkt. 3.1.7. Dette skal bekreftes av uavhengig 3. part, godkjent av Oppdragsgiver. Slik dokumentasjon skal foreligge innen fartøyet settes inn i ruteproduksjon.

## **6.3 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.

## **6.4 Møter**

Det skal i perioden fram til oppstart av Oppdraget gjennomføres jevnlig statusmøter.

# **7 Kaier og infrastruktur**

## **7.1 Ferjekaier**

Oppdragsgiver vil stille ferjekaiene og eventuelle landbaserte anlegg vederlagsfritt til disposisjon for Operatør. Oppdragsgiver er ansvarlig for ordinær oppmerking og skilting av ferjekaiene.

Tekniske data for eksisterende ferjekaier er beskrevet i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Ytre». Oppdragsgiver har pt. ikke tillatelse til å dele dybdemålinger. Vi gjør likevel oppmerksom på krevende forhold, se pkt. 4.1.2.

Ferjekaiene er utstyrt med Sesam 800 fjernstyringsanlegg. Operatør må selv sørge for nødvendig utstyr om bord i båten for å kunne operere anlegget.

Ferjekaiene er dimensjonert for transportkapasitet som oppgitt i pkt. 3.1.4.1.

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

Ved behov for flere kaier enn nevnt over er Operatør selv ansvarlig for å inngå avtaler og dekke kostnader for bruk av kaier utenom ruteproduksjon.

Tidligere Sandøy kommune (nå Ålesund kommune) har utarbeidet et eget notat om farvannet og havneforholdene på strekningen Småge-Orta-Finnøya-Sandøya-Ona. Deler av dette er gjengitt i Vedlegg 7.3.

*Det presiseres likevel at Operatør plikter å gjøre egne vurderinger av farvannet og havneforholdene i sambandet.*

### **7.1.1 Avgifter og ligge-/nattstrøm**

Operatør betaler alle avgifter knyttet til Operatørs virksomhet og anvendelse av ferjekaiene, herunder også ligge- og nattstrøm.

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

### **7.1.2 Avfallshåndtering**

Operatør er ansvarlig for håndtering av eget avfall. Før oppstart av drift i sambandet skal plan for håndtering av materiell/avfall godkjennes av Oppdragsgiver.

### **7.1.3 Orden på kaiene**

Det er ikke tillatt å lagre/oppbevare materiell på kaien uten at det er avtalt med oppdragsgiver. Overholder ikke Operatøren sine forpliktelser til opprydding, kan oppdragsgiver etter skriftlig varsel iverksette slik opprydding for Operatørs regning.

## **7.2 Tilstandsrapport på ferjekaien**

Oppdragsgiver skal utstede en tilstandsrapport på alle ferjekaiene før oppstart av Oppdraget.

Før oppstart av Oppdraget vil det gjennomføres en felles befaring av alle ferjekaiene, der både Oppdragsgiver og Operatør deltar.

Oppdragsgiver vil utarbeide en tilstandsrapport ved utgangen av kontraktperioden. Ved avdekking av unormal slitasje vil Operatør bli gjort økonomisk ansvarlig.

## **7.3 Skade på ferjekaiene**

Operatør er økonomisk ansvarlig for alle skader på kai og tilhørende landanlegg som skyldes Operatør eller Operatørens kontraktspart.

Ved skade på ferjekai skal Operatør umiddelbart varsle Oppdragsgiver etter Oppdragsgivers gjeldende retningslinjer. Oppdragsgiver skal forestå alle utbedringer/reparasjoner på ferjekai.

## **7.4 Behov for endringer på ferjeleiene**

Et ferjeleie består av hovedelementene ferjekai, landområde og havneområde.

Operatør kan gi tilbud som medfører endringer av ferjeleie forutsatt at slike endringer bekostes av Operatør og kan utføres innenfor gjeldende plangrunnlag. Operatør skal være

byggherre i henhold til forskrift av 3. august 2009, nr. 2028 (byggherreforskriften) ved slike endringer.

Endringer skal forelegges for og avklares med Oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan tillate endringer, nekte endringer eller ta det til etterretning. Oppdragsgivers tillatelse fritar ikke Operatør fra ansvar som er tillagt Operatør etter denne Kontrakt.

Alle endringer skal utføres og dokumenteres i samsvar med Statens vegvesens til enhver tid gjeldende normaler, håndbøker, retningslinjer, standarder eller andre tilsvarende dokumenter som gjelder for endringen. Det vises blant annet til håndbok N400, pkt. 13.9 Ferjekaier.

Oppdragsgiver kan stille spesielle krav til utførelse av endringer, f.eks. via en gjennomføringsavtale.

Operatør er selv ansvarlig for å innhente nødvendige offentlige tillatelser i forbindelse med endringer på ferjeleiene og etablering av eventuell infrastruktur. Operatør bærer all risiko for at slike tillatelser blir gitt.

Tekniske data for ferjekaiene er beskrevet i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Ytre». Operatør er selv ansvarlig for å sette seg inn i forholdene på kaiene.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til enhver tid å foreta kontroll på operatørs arbeid på ferjeleiene. Slike kontroller fritar ikke Operatør for ansvar etter denne Kontrakt.

Operatør skal varsle Oppdragsgiver før oppstart av anleggsarbeid på ferjeleiene.

Arbeid på kai skal utføres slik at det ikke er til hinder for eksisterende Operatør. Operatør skal rapportere nødvendig informasjon av endringene på ferjeleiene til Oppdragsgiver for oppdatering av registre i Nasjonal Vegdatabank (NVDB).

#### **7.4.1 Etablering av installasjoner for montering av brikkesingsutstyr**

Operatør er ansvarlig for kjøp, installasjon og bygging av landbasert utstyr for billettering. Operatør har ansvar for drift og vedlikehold av utstyr og installasjoner gjennom hele kontraktsperioden. Ved utløp av kontrakt kan Oppdragsgiver kreve utstyret og installasjoner fjernet.

Ved behov for eventuelle ombygginger på ferjeleiene i forbindelse med installasjoner for montering/oppheng av brikkesingsutstyr skal dette gå fram av Vedlegg 7.2 «Operatørs behov for oppgradering av ferjeleie og infrastruktur».

Operatørs kostnader i forbindelse med kjøp og installasjoner av infrastruktur skal fremgå av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M», arkfane L (linje N).

#### **7.5 Tilbakeføring av ferjeleier**

Dersom Operatør har installasjoner på ferjeleiene, kan Oppdragsgiver pålegge at disse skal fjernes og at ferjeleiene tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter kontraktsperiodens utløp. Oppdragsgiver skal stå for arbeidet med tilbakeføringen, og kostnadene for dette arbeidet vil bli belastet Operatør. Alternativt skal Operatør overføre disse anleggene vederlagsfritt til Oppdragsgiver.