



KONTRAKT

Drift av ferjesambanda:

Rutepakke Austevoll og Gulen:	Leirvåg-Sløvåg Hufthamar-Krokeide
Rutepakke Bjørnafjorden:	Halhjem-Våge Hatvik-Venjanaset
Rutepakke Hardangerfjorden:	Kvanndal Utne Jondal-Tørvikbygd Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes
Rutepakke Sunnhordland:	Ranavik-Skjersholmane Utåker-Matre-Skånevik Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo
Rutepakke Kystsambanda:	Langevåg-Buavåg Husavik-Sandvikvåg Fedje-Sævrøy
Rutepakke Innaskjers:	Hjellestad-Lerøy-Bjelkarøy-Klokkarvik Sydnes-Fjelberg-Borgundøy-(Utbjoa) Kinsarvik-Utne
Rutepakke Masfjorden:	Masfjordnes-Duesund

Kontrakt om partsplikter mellom:

Vestland fylkeskommune v/ Skyss
(heretter omtalt som Oppdragsgjevar)

og

(heretter omtalt som leverandør)

Oppdragsgjevaren handlar for denne Kontrakten etter fullmakt også på vegner av følgjande samarbeidspartnarar, som òg opptrer som Oppdragsgjevarar etter denne Kontrakten:

For Oppdragsgjevaren:

For leverandøren:

Bergen / 2027 _____ Direktør Skyss		Bergen / 2027 _____
--	--	------------------------------------

Signatursetjaren til Oppdragsgjevar stadfestar med signaturen sin på dette dokumentet at han har dei fullmaktene som er naudsynte for å binde kontraktsparten sin under denne kontrakten.

- ☐ Fullmakt etter stilling
☐ Skriftleg fullmakt vedlagd

Signatursetjaren til Leverandøren stadfester med signaturen sin på dette dokumentet at han har dei fullmaktene som er naudsynte for å binde kontraktsparten sin under denne kontrakten.

- ☐ Fullmakt etter stilling
☐ Skriftleg fullmakt vedlagd

Denne Kontrakten er utskriven i 2 eksemplar. Oppdragsgjevaren beheld 1, og Leverandøren beheld 1.

INNHALD

KONTRAKT	1
1 KONTRAKTSVILKÅR.....	9
1.1 Alminnelige vilkår	9
1.1.1 Generelt	9
1.1.2 Kontraktsdokument	9
1.1.3 Definisjonar	9
1.1.4 Partanes sine representantar.....	11
1.1.5 Kontraktsperiode	12
1.2 Utføring av oppdraget	12
1.2.1 Generelt	12
1.2.2 Bruttokontrakt.....	12
1.2.3 Leveransekrav.....	13
1.2.4 Krav til fartøy	13
1.2.5 Ruteproduksjon.....	13
1.2.6 Energi og utslepp	13
1.2.7 Kai og infrastruktur	13
1.2.8 Vederlag for Oppdraget.....	13
1.2.9 Samspel og oppstartsførebuing.....	13
1.3 Rettsleg rammeverk for utføring av oppdraget.....	13
1.3.1 Overhalde lover, forskrifter, vedtak og krav	13
1.3.2 Krav til løyve	13
1.3.3 Verksemdoverdraging	13
1.3.4 Handlingsreglar om menneskerettar, etikk og miljø	14
1.3.5 Krav til løns- og arbeidsvilkår.....	14
1.3.6 Handsaming av personopplysningar.....	14
1.4 Ansvar og forsikring	14
1.5 Garanti.....	14
1.6 Opphav- og eigedomsrett til data.....	15
1.6.1 Ulike typar data	15
1.6.2 Oppdragsgjevars adgang til å nytte data til internt føremål.....	15
1.6.3 Oppdragsgjevars adgang til å dele data med tredjepartar.....	15
1.6.4 Operatør og underleverandør/underoperatørs adgang til å nytte og dele data i og etter kontraktsperioden.....	15
1.7 Miljøsertifisering av Operatør.....	16
1.8 Bruk av underoperatør/underleverandør	16
1.9 Kvalitetssikring, kontroll- og opplysningsplikt	16
1.9.1 Oppdragsgjevars rett til å føre kontroll.....	16
1.9.2 Krav til kvalitetssikringssystem.....	17
1.9.3 Revisjonar.....	17
1.10 Overdraging av kontrakt	17
1.11 informasjonstryggleik	17
1.12 Konfidensialitet.....	18

1.13	Endringer.....	18
1.13.1	Generelt om endringer	18
1.13.2	Varige endringer av Ruteproduksjonen.....	20
1.13.3	Kortvarige endringer i Ruteproduksjonen	22
1.13.4	Større fartøy og/eller ekstra fartøy.....	24
1.13.5	Byte av fartøy	24
1.13.6	Byte til fornybart drivstoff.....	24
1.13.7	Endringer knytt til teknologiutvikling (eksklusiv energiberar og framdriftssystem)	24
1.13.8	Endringer i krav om administrative tenester.....	26
1.13.9	Oppdragsgjevars rett til å pålegge Operatør andre endringer.....	26
1.14	kontraktsbrot, tiltaksplan og sanksjonar.....	27
1.14.1	Kva er kontraktsbrot	27
1.14.2	Informasjonsplikt.....	27
1.14.3	Reklamasjon	27
1.14.4	Retting og tiltak	27
1.14.5	Trekk, gebyr og klimasanksjon	28
1.14.6	Krav mot Operatør ved forseinka oppstart av Ruteproduksjon.....	28
1.14.7	Prisavslag.....	29
1.14.8	Dagbot	29
1.14.9	Brot på løns- og arbeidsvilkår	29
1.14.10	Partane si rett til å krevje erstatning	29
1.14.11	Krav frå kundar.....	30
1.14.12	Manglande rapporteringar og overføring av data	30
1.14.13	Tilbakehaldsrett og motrekning.....	30
1.14.14	Force Majeure.....	30
1.14.15	Betalingsmisleghald.....	31
1.14.16	Heving av kontrakt	31
1.15	Tvistar	32
1.15.1	Lovval.....	32
1.15.2	Forhandlingar.....	32
1.15.3	Verneting	32
2	LEVERANSEkrav	34
2.1	oppdraget og ansvarsfordeling	34
2.1.1	Oppdraget	34
2.1.2	Ansvarsfordeling knytt til drift	34
2.2	Krav til planlegging	35
2.2.1	Ruteplanlegging.....	35
2.2.2	Planlegging av infrastruktur	36
2.3	Krav til utføringa av Oppdraget.....	37
2.3.1	Generelt	37
2.3.2	Transportvilkår	37
2.4	Krav til gjennomføring av Ruteproduksjonen	37
2.4.1	Driftsleiing og operativt ansvarleg	37
2.4.2	Krav til etterleving av Rutetabellar	37
2.4.3	Forholdet til annan korresponderande trafikk	38
2.4.4	Bestilling av bestillingsstopp.....	38
2.5	Oppdrag for trejepart.....	39
2.6	Beredskap.....	39
2.6.1	Oppgåver knytt til beredskap.....	39

2.6.2	Kostnader knytt til beredskapsordninga	39
2.6.3	Energikjelde ved beredskapsturar	39
2.6.4	Beredskapstur utanfor sambandet si opningstid	39
2.6.5	Beredskapstur innanfor sambandet si opningstid	39
2.6.6	Statistikk over tal beredskapsturar	40
2.7	Handtering av avvikssituasjonar	40
2.7.1	Tryggleik og krisehandtering	40
2.7.2	Varsling ved ikkje-planlagde avvikssituasjonar	41
2.7.3	Innsetting av Reservefartøy og responstid	41
2.7.4	Gjennomføring av Ruteproduksjon ved nedetid i nett	45
2.8	Krav til Mannskapet	45
2.8.1	Språk	45
2.8.2	Uniformering	45
2.8.3	Lærlingar/kadettar	46
2.8.4	Kurs og opplæring	46
2.8.5	Trafikkdirigering og lasting av køyretøy	47
2.9	Avvik relatert til helse, miljø og tryggleik	47
2.10	Krav til sal av billetter	48
2.10.1	Ansvar for sal av billetter	48
2.10.2	Frikort	49
2.10.3	Kontroll av billettering	49
2.10.4	Billettsystem og utstyr	49
2.10.5	Brikkelesing, transaksjonar og Sentral tenesteleverandør	50
2.10.6	Personvern	50
2.11	Frakt av gods	51
2.12	Krav til handsaming av hittegoods	51
2.13	Krav til reinhald og vedlikehald	51
2.13.1	Dagleg reinhald	51
2.13.2	Periodisk reinhald	51
2.13.3	Dagleg vedlikehald	51
2.14	Krav til marknadsføring og kundeinformasjon	51
2.14.1	Marknadsføring	51
2.14.2	Tryggleiksinformasjon om bord	52
2.14.3	Reklamerettar	52
2.14.4	Krav til mediakommunikasjon	53
2.15	Krav til kundehandtering og REISEinformasjon	53
2.15.1	Kundehandtering	53
2.15.2	Informasjon på kaianlegg	54
2.16	Overføring av data og rapportering	54
2.16.1	Sanntidsinformasjon	54
2.16.2	Datastraumar	54
2.16.3	Endringar i overføring av data og rapportering	54
2.16.4	Supplerande løysingar for sanntid- og datastraumar	55
2.17	Andre rapporteringsbehov	55
2.17.1	Kvalitetskontroll og dokumentasjon	55
2.17.2	Periodisk rapportering	55
2.17.3	AIS- sporing	56
3	KRAV TIL FARTØY	57
3.1	Generelle krav til fartøy	57
3.1.1	Ansvar for fartøyutforming og energikonsept	57

3.1.2	Offentlege krav og sertifikat.....	57
3.1.3	Sikkerheitsstyring	57
3.1.4	Flaggstat.....	57
3.1.5	Periodisk kontroll og vedlikehald.....	57
3.2	Fartøyets hovuddimensjonar og lasteevne	57
3.2.1	Hovuddimensjonar.....	57
3.2.2	Aksellast	58
3.2.3	Gjennomkøyringshøgder	58
3.2.4	Fallporter	58
3.2.5	Skjerming av bildekk mot sjøvatn.....	58
3.3	Manøvrering.....	58
3.4	Fartøy og kai	58
3.5	Fartsområde.....	59
3.6	Universell utforming	59
3.7	Passasjerareal og passasjersalong	60
3.7.1	Generelt	60
3.7.2	Gevinstautomatar.....	60
3.7.3	Hjartestartar	60
3.7.4	Toalett.....	60
3.7.5	Sykkel.....	60
3.7.6	Ladepunkt	60
3.7.7	Stoler og bord	61
3.7.8	Internett.....	61
3.7.9	Kioskdrift.....	61
3.7.10	Temperatur i passasjersalong.....	61
3.7.11	Støy i passasjersalong.....	61
3.8	Profilering og passasjerinformasjon.....	61
3.8.1	Profilering	61
3.8.2	Passasjerinformasjon	62
3.9	Kvalitet.....	63
3.10	Kapasitetskrav for hovudfartøy.....	63
3.11	Kapasitet farleg last.....	64
3.12	Krav til Reservefartøy	64
3.12.1	B-ferje som Reservefartøy.....	64
3.12.2	Krav til kapasitet for Reservefartøy der dette er reserveferje og/eller passasjerbåt	64
3.12.3	Krav til utforming av Reservefartøy der dette er reserveferje.....	65
3.12.4	Krav til utforming av Reservefartøy der dette er passasjerbåt	65
4	RUTESPESIFIKASJON	67
4.1	rutetilbodet og funksjon	67
4.2	Rutetabellar	67
4.3	Bestillingsstopp.....	67
4.4	Heilagdagsruter	68
4.5	Planlagde rutekilometer og rutetimar.....	68
5	ENERGI OG UTSLEPP.....	70
5.1	Krav til energiopphav.....	70
5.2	Krav til motorreinsing og berekraftig energilager	70
5.3	klimakravet.....	70
5.3.1	Maksimalt tillat klimagassutslepp	70
5.3.2	Dokumentasjon og kontroll av Klimakravet	71

5.4	ENERGIKONSEPTET	72
5.4.1	Dimensjonering av og føremålet med energikonseptet	72
5.4.2	Rammevilkår per Tur.....	73
5.4.3	Rammevilkår for Kontraksperioden	73
5.5	Endringar utover rammevilkåra for energikonsepta	74
5.6	Reservefartøy og passasjerbåt.....	75
6	KAI OG INFRASTRUKTUR.....	76
6.1	Bruk av Ferjekaiene	76
6.2	Straumframføring og energiinfrastruktur.....	76
6.2.1	Behov for stramframføring og energiinfrastruktur	76
6.2.2	Kjøp, etablering og drift av energiinfrastruktur på kaiene	78
6.2.3	Straumframføring på kaiene	81
6.2.4	Energiinfrastruktur og stramframføring på andre kaier.....	81
6.3	Utvendig Støy på kai frå fartøy og energiinfrastruktur.....	81
6.4	Behov for endringer/ombyggingar av kai	82
6.4.1	Dagens kaier og eventuelle ombyggingar frå Oppdragsgevar	82
6.4.2	Eventuelle ombyggingar frå Operatør	82
6.5	Etablering av installasjonar knytt til brikkelesingsutstyr og/eller lengdemåling	83
6.6	Etablering/vidareføring av automatisk fortøyingssanlegg.....	83
6.7	Orden på kaiene	83
6.8	Skade på kai, kaiareal og utstyr	83
6.9	Vedlikehald og drift av kaier	84
7	VEDERLAG, TREKK OG GEBYR.....	85
7.1	VEDERLAG FOR OPPDRAGET	85
7.1.1	Generelt	85
7.1.2	Månadleg vederlag	85
7.1.3	Einingsprisar.....	85
7.1.4	Vederlag knytt til energiinfrastruktur på definerte kaier	85
7.1.5	Vederlag knytt til stramframføring.....	86
7.1.6	Vederlag knytt til stramframføring og energiinfrastruktur på andre kaier	86
7.1.7	Vederlag for ombygging av kai og tilpassing av anløpsområde	86
7.1.8	Vederlag knytt til eventuelt fortøyingssanlegg på kai.....	87
7.1.9	Vederlag for evt brikkelesing og lengdemålingsutstyr.....	87
7.2	Prisregulering	87
7.2.1	Talet på reguleringar og grunnlag for regulering	87
7.2.2	Generelt om bruk av vektmatriser	87
7.2.3	Regulering av kapitalkostnader knytt til energiinfrastruktur på kai	88
7.2.4	Regulering av kapitalkostnader knytt til eventuell fortøyingssanlegg på kai	89
7.2.5	Regulering av einingsprisar	89
7.2.6	Regulering av vederlagsjustering knytt til Endringsordre	89
7.2.7	Regulering av gebyrsatsar og trekk	90
7.2.8	Ekstraordinær regulering	90
7.2.9	Endringar i indeksar.....	90
7.2.10	Oppdragsgevars rett til å pålegge Operatør å inngå fastprisavtale for stram	90
7.3	Fakturerings- og betalingsvilkår	91
7.3.1	Betalingsvilkår.....	91
7.3.2	Elektronisk faktura	91

7.3.3	Faktureringsvilkår.....	91
7.3.4	Gebyr og avgifter.....	91
7.4	Bonus, trekk OG GEBYR.....	91
7.4.1	Føremål.....	91
7.4.2	Grunnlaget for trekk og gebyr	92
7.4.3	Bonus og trekk for punktleg drift	93
7.4.4	Trekk i vederlag ved Innstilt ruteproduksjon	94
7.4.5	Trekk i vederlag ved bruk av Reservefartøy utover 21 dagar	95
7.4.6	Trekk i vederlag ved bruk av fartøy med for låg PBE- kapasitet.....	95
7.4.7	Gebyr	95
7.4.8	Oppdragsgjevars rett til å nytte kontraktens reglar for kontraktsbrot og sanksjonar	98
8	Samspel mellom partane og oppstartsførbuingar.....	99
8.1	Strategisk samarbeid	99
8.2	Samarbeid og samspel ved oppstart av oppdraget	99
8.2.1	Rapportering knytt til handlingsreglar og krav til løns- og arbeidsvilkår	99
8.2.2	Førebels framdriftsplan.....	99
8.2.3	Endeleg framdriftsplan	99
8.2.4	Statusrapport og varslingsplikt	100
8.2.5	Oppstartsmøte og koordineringsmøter	100
8.2.6	Særskilte førebuingskrav	101
8.2.7	Avvik i oppstartsførebuinga	103
8.3	Samarbeid gjennom kontraktperioden.....	104
8.3.1	Faste samhandlingsmøter mellom partane	104
8.3.2	Ruteplanmøte.....	104
8.3.3	Andre samhandlingspunkt mellom partane	104
8.3.4	Samarbeid og samhandling ved avslutning av Oppdraget.....	105
8.3.5	Andre føresegn	105

1 KONTRAKTSVILKÅR

1.1 ALMINNELIGE VILKÅR

1.1.1 Generelt

Desse kontraktsvilkåra, inkludert øvrige kontraktsdokument, regulerer partanes rettar og plikter ved gjennomføring av Oppdraget som er omfatta av denne Kontrakten.

1.1.2 Kontraktsdokument

Med mindre anna er avtalt er Kontrakten sett saman av følgjande dokument:

Kapittel 1 Kontraktsvilkår

Kapittel 2 Leveransekrav

Kapittel 3 Krav til fartøy

Kapittel 4 Ruteproduksjon

Kapittel 5 Energi og utslepp

Kapittel 6 Kaier og infrastruktur

Kapittel 7 Vederlag, trekk og gebyr

Kapittel 8 Samspel og oppstartsførebuingar

Vedlegg ikkje del av RFI – med unnatak av rutetabellar

- Vedlegg 1A Datahandsamaravtale
- Vedlegg 1B-1 Handlingsreglar om menneskerettar, miljø og etikk
- Vedlegg 1B-2 Krav til løn- og arbeidsvilkår
- Vedlegg 1C Påkravsgaranti
- Vedlegg 2A Rapporteringsskjema
- Vedlegg 2B HMT-rapport
- Vedlegg 2C Statistikk
- Vedlegg 2D Sanntid og datastraumar
- Vedlegg 2E Fristar og frekvens
- Vedlegg 2F Transaksjonsformat
- Vedlegg 2G AutoPASS transaksjonsavtale
- Vedlegg 2H AutoPASS-regulativ
- Vedlegg 3A Universell utforming av fartøy
- Vedlegg 4A Rutetabellar
- Vedlegg 5A Rammevilkår batteridimensjonering
- Vedlegg 6A-1 Informasjon om kaiene
- Vedlegg 6A-2 Varslingsrutinar
- Vedlegg 6B Krav til bygg
- Vedlegg 6CFøresetnader og vilkår knytt til nettoppgraderingsmodellen og areal for energiinfrastruktur
- Vedlegg 7A Prisskjema
- Vedlegg 7A-1 Døme indeksering

Kapittel 10 Endringar, presiseringar og suppleringar frå Oppdragsgjevar (avklarings skjema, forhandlingsreferat, annan korrespondanse)

Kapittel 11 Operatøren sitt endelege tilbod

Kapittel 12 Oppdragsgjevars endringsordre utstedt etter Kontraktsinngåing

1.1.3 Definisjonar

APC	Automatisk passasjertelling (Automatic Passenger Counting). Funksjon som teller påstigande og avstigande passasjerar, basert på sensorar plassert ved fartøyets naturlege åtkomstar.
B-ferje som seglande reserve	Fartøy som inngår i ordinær ruteproduksjon på sitt heimesamband, og som i tillegg utgjør primær reservekapasitet for andre samband i same rutepakke når det oppstår reelle driftsavbrot. B-ferje skal oppfylle alle krav som gjeld for Hovudfartøyet på heimesambandet, med mindre anna er fastsett. Når B-ferje vert nytta som reserve, skal ho i dette tidspunktet reknast som Reservefartøy i kontraktsrettsleg tyding, men med dei avgrensingane som følgjer av: a) At ho kan vere i transitt frå heimesambandet b) At heimesambandet vil ha redusert kapasitet i perioden c) At responstida vert målt frå i samsvar med punkt 2.7.3.1, jf. 2.7.3.3.1. d) At Klimakrav gjeld ikkje så lenge ho er i oppdrag som reserve
Bemanningsberedskap	Den bemanning av fartøy i Oppdraget som etter Operatør etter Kontrakten skal sikre uavhengig av fastsett Rutetabell, og som skal mogleggjere drift, beredskap og naudsynte operasjonar innanfor dei tidsrammene som følgjer av kapittel 2.
Driftsdøgn	Eit driftsdøgn vert rekna frå kl. 04:00 på natt til kl. 03:59 påfølgjande natt.
Forseinka framkomst	Når fartøyet anløper kai 3 til 20 minutt seinare enn fastsett tid for framkomst definert i Rutetabell.
Framkomst	Tidspunktet ferja skal vere kome fram til den einskilde kai definert i Rutetabellen. Ferja er kome fram når ferja ligg i ro ved kaia.
Hovudfartøy	Fartøy som er planlagt nytta for å gjennomføre Oppdraget. Hovudfartøy skal oppfylle alle krav definerte i kapittel 3.
Innstilt ruteproduksjon	Planlagde rutekilometer og/eller rutetimar som ikkje vert gjennomført. Dersom framkomst er over 20 minutt forseinka vil relevante tal rutetimar og rutekilometer utgjere Innstilt ruteproduksjon.
Klimakravet	Klimakravet regulerer kor stor del av Ruteproduksjonen per samband som skal gjennomførast med dokumentert fornybar energi og kor mykje klimagassutslepp fartøya kan sleppe ut ved gjennomføring av Oppdraget.
Kontrakten	Dette dokument inkludert alle vedlegg.
Kontraktsinngåing	Dato for signering av Kontrakten.
Ny pandemi	Eit nytt sjukdomsutbrot som spreier seg over store deler av verda, og som Verdens helseorganisasjon (WHO) definerer som ein pandemi.
Operatør	Juridisk eining som har signert Kontrakten og som har ansvaret for gjennomføring av Oppdraget.
Oppdraget	Dei til ein kvar tid gjeldande tenester og leveransar som Operatør skal levere i samsvar med Kontrakten.
Oppdragsgjevar	Vestland fylkeskommune v/ Skyss.
Oppstartsdato	Dato for oppstart av Ruteproduksjon som inngår i Oppdraget.

Opningstid	Eit samband si opningstid vert rekna frå start for første avgang i Rutetabell til framkomst siste avgang innanfor eit Driftsdøgn.
Planlagde rutekilometer	Tal kilometer estimert av Oppdragsgjevar er basert på berekna seglingsavstand mellom kaiar i sambandet og dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane inkludert heilagdaysproduksjon og inkludert bruk av alle bestillingsstopp/bestillingsturar. Planlagde rutekilometer inneheld ikkje kilometer knytt til posisjonskøyring eller verkstadkøyring. Planlagde rutekilometer er på tidspunktet for Kontraktssignering definert i Prisskjema og kap 4.
Reservefartøy	Fartøy som skal nyttast når Hovudfartøy ikkje kan drifte sambandet. Det er tre kategoriar Reservefartøy: a) B-ferje som reserve, b) Reserveferje c) Passasjerbåt For b) og c) skal Reservefartøyet tilfredsstille minstekrava i punkt 3.12.
Ruteområdet	Det geografiske området Oppdraget skal utførast i.
Ruteproduksjon	Gjennomføring av dei til ein kvar tid gjeldande Rutetabellane som inngår i Oppdraget.
Samband	Dei Turar som skal køyrast innanfor eit avgrensa område mellom definerte kaiar. Sambanda i Oppdraget er lista opp i punkt 2.1.1.
Rutekilometer	Kilometer som inngår i sambanda i Oppdraget. Posisjonskøyring eller verkstadkøyring inngår ikkje i Rutekilometer.
Rutetabell	Tabell med oversikt over samtlege Turar per samband som inngår i Oppdraget. Rutetabellen viser avgang og framkomst frå kvar kai som alltid skal anløpast.
Rutetime	Tal timar og minutt frå tidspunktet sambandet har sin første tur i rutetabellen til framkomst av siste tur i rutetabellen, inkludert alle eventuelle bestillingsstopp/bestillingsturar og justert for heilagdaysproduksjon.
Sanntidssystem	Eit sentralisert, landside/bakside kunde- og passasjerinformasjonssystem. Systemet samanstillir rådata frå fartøy med rutedata, bereknar og oppdaterer køyretider, og kommuniserer dette tilbake til fartøy og til andre kudekanalar.
Delstrekning	Dersom ein Tur består av fleire enn to kaiar, vert Turen delt inn i fleire delstrekningar, til dømes Ruteproduksjon mellom kai A til B, B til C, A til C etc.
Tur	Ruteproduksjon mellom to eller fleire kaiar definert i Rutetabellen som skal anløpast på gjevne tidspunkt. Til dømes ruteproduksjon frå kai A til C via B.
Utførde rutekilometer	Faktisk tal Rutekilometer Operatør har gjennomført i Oppdraget.

1.1.4 Partanes sine representantar

Kvar av partane skal utpeike ein person som representerer dei i spørsmål vedrørande Kontrakten (representant).

Oppdragsgjevars hovudkontakt	
Namn	Christian Vig
Telefonnummer	99 09 62 39
E-post	christian.vig@skyss.no
Operatørs hovudkontakt	
Namn	
Telefonnummer	
E-post	

Alle varsel og krav, og svar på desse, som skal meldast frå om etter føresegner i Kontrakten, skal framsetjast skriftleg til partanes representantar, jf. pkt.1.1.4, eller til avtalte adresser.

1.1.5 Kontraktperiode

Kontrakten for rutepakke Austevoll og Gulen, Bjørnafjorden og Hardangerfjorden vil gjelde frå Kontraktsinngåing til og med 31.03.2045. Oppstartsdato for drifta skal vere 01.04.2030.

Kontrakten for rutepakke Sunnhordland vil gjelde frå kontraktsinngåing til og med 31.03.2045. Oppstartsdato for drifta skal vere 01.04.2030.

Kontrakten for Kystsambanda, Innaskjers og Masfjorden vil gjelde frå kontraktsinngåing til og med 31.03.2040. Oppstartsdato for drifta skal vere 01.04.2030.

I perioden etter kontraktssignering og fram til Oppstartsdato skal Operatør utføre dei førebuingar til oppstart som er naudsynte for å sikre god og forsvarleg oppfylling av Kontrakten, jf. kapittel 8.

1.2 UTFØRING AV OPPDRAGET

1.2.1 Generelt

Operatør plikter å levere dei tenester og leveransar som er skildra i Kontrakten med vedlegg og bere alle kostnadane knytt til dette, med mindre noko anna er særskilt avtalt i Kontrakten. Operatør tek på seg ansvaret for at hans ytingar på ein heilskapleg måte dekker dei føremål og spesifikasjonar som er gjeven i Kontrakten. Oppdraget omfattar såleis alle aktivitetar som er naudsynte for oppfylling av krava i Kontrakten, sjølv om dei ikkje er uttrykkeleg nemnd i Kontrakten.

Operatør skal utføre alle oppgåver knytt til Kontrakten på ein fagmessig og aktsam måte i samsvar med krava i Kontrakten, og skal legge vekt på tryggleik slik at skade eller tap på person eller eigedom vert unngått.

Ved utføring av Oppdraget er kunden i sentrum. Begge partar skal anstrenge seg for å oppnå ein så god kundeoppleving som mogeleg, for å stimulere til auka bruk av kollektivtrafikk. Oppdraget må stadig utviklast vidare for å oppnå dette. Partane pliktar å samarbeide og vise lojalitet under gjennomføringa av Kontrakten.

Oppdragskrava er nærare skildra i Kontrakten sine ulike kapittel.

1.2.2 Bruttokontrakt

Kontrakten er ein bruttokontrakt. Dette inneber at billettinntekter frå køyretøy og evt. passasjer, eventuelle reklameinntekter og andre inntekter tilkjem Oppdragsgjevar. Operatør vil motta vederlag for tenesta i samsvar med Kapittel 7.

Operatør kan utføre godstransport i samsvar med punkt 2.11. Operatør må sjølv fakturere kundane for slik transport, og får sjølv behalde alle godsinntekter. Eventuelle inntekter frå beredskapsturar og eventuell sal av kioskvarer tilfelle Operatør.

1.2.3 Leveransekrav

Krav til planlegging og gjennomføring av Oppdraget er skildra i Kapittel 2.

1.2.4 Krav til fartøy

Krav til utforming av fartøy som skal nyttast i Oppdraget går fram av kapittel 3.

1.2.5 Ruteproduksjon

Krav til Ruteproduksjon i Kontraktområdet går fram av kapittel 4.

1.2.6 Energi og utslepp

Krav til energi og utslepp går fram av kapittel 5.

1.2.7 Kai og infrastruktur

Ansvarsfordeling knytt til kai og infrastruktur går fram av kapittel 6.

1.2.8 Vederlag for Oppdraget

Operatør vert godtgjort i samsvar med Kapittel 7. Ved kontraktsbrot har Oppdragsgjevar rett til å gjennomføre trekk i vederlag, pålegge Operatør gebyr og eventuelle andre sanksjonar. Ved god punktlegheit vil Oppdragsgjevar utbetale bonus.

1.2.9 Samspel og oppstartsførebuing

I perioden frå Kontraktsinngåing og fram til Oppstartsdato skal Operatør oppfylle dei krav som går fram av Kapittel 8. Ved forseinkingar og avvik frå prosjektplan, samt andre former for kontraktsbrot under oppstartsførebuingane, vil Oppdragsgjevar nytte kontraktsbrot, tiltaksplan og sanksjonar i punkt 1.14.

Operatør skal utan ugrunna opphald varsle Oppdragsgjevar om moglege forseinkingar knytt til framdrifta i oppstartsførebuingane.

1.3 RETTSLEG RAMMEVERK FOR UTFØRING AV OPPDRAGET

1.3.1 Overhalde lover, forskrifter, vedtak og krav

Operatør skal halde seg informert om og overhalde dei til ei kvar tid gjeldande lover, forskrifter og myndigheitsvedtak og -krav som er av betydning for utføringa av Oppdraget.

Operatør skal vidare halde seg informert om og rette seg etter alle andre krav og pålegg som er fastsett av offentlege myndigheiter, og skal i rett tid innhente og oppretthalde dei godkjenningar og tillatingar som er naudsynt for utføring av Oppdraget. Dersom Operatør ikkje innehar naudsynte godkjenningar og tillatingar som er naudsynt for utføring av Oppdraget, til dømes løyve, vil dette kunne utgjere eit vesentleg kontraktsbrot.

1.3.2 Krav til løyve

Operatør skal til ei kvar tid oppfylle vilkåra for utøving av persontransport gjeve i forskrift av 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innanlands med motorvogn og fartøy, og Operatør skal til ein kvar tid oppfylle vilkåra for ruteløyve.

1.3.3 Verksemdoverdraging

Operatør skal sørgje for at gjeldande regelverk om verksemdoverdraging vert følgd.

Oppdragsgjevar er ikkje part i forholdet mellom eksisterande operatør, ny operatør eller deira tilsette, og har ikkje ansvaret for at eventuelt vidareformidla informasjon knytt til ovannemnde forhold er korrekt opplyst frå tidlegare Operatør.

1.3.4 Handlingsreglar om menneskerettar, etikk og miljø

Operatør og underleverandør(ar) pliktar å oppfylle Oppdragsgjevars krav til menneskerettar, etikk og miljø som går fram av Vedlegg 1B-1.

1.3.5 Krav til løns- og arbeidsvilkår

Operatør skal syte for at alle tilsette som direkte arbeider med å oppfylle Kontrakten, får løns- og arbeidsvilkår som ikkje er dårlegare enn det som følgjer av dei gjeldande landsomfattande tariffavtalene for transportsektoren i Norge. Tilsvarande plikt gjeld også for Operatørs eventuelle underleverandør.

Krav til løns- og arbeidsvilkår som gjeld for Kontrakten, sjå Vedlegg 1B-2.

1.3.6 Handsaming av personopplysningar

Operatør skal inngå Databehandlaravtale, Vedlegg 1A, med Oppdragsgjevar som regulerer handsaming av personopplysningar. Operatør er i tillegg pliktig til å følgje Oppdragsgjevar sine til ein kvar tid gjeldande internkontrollrutinar for etterleving av Personvernreglane.

1.4 ANSVAR OG FORSIKRING

Operatør er ansvarleg og ber risikoen for

- skade på og tap av fartøy, utstyr og materiell som vert eigd av Oppdragsgjevar
- skade på og tap av gods
- skade på personell og passasjerar som oppstår ved utføringa av Oppdraget
- skade på natur og miljø
- skade på Oppdragsgjevars eller tredjemanns person, anlegg/kai eller eigedom

Oppdragsgjevar er ikkje under nokon omstende ansvarleg for skader på Operatørs fartøy.

Operatøren skal halde Oppdragsgjevar skadelaus for eventuelle kostnader påført Oppdragsgjevar i samband med dette, også økonomisk tap påført som følgje av søksmål og/eller dom mot Oppdragsgjevar.

Operatør skal ha gyldig og tilstrekkeleg forsikring, med dette ansvarsforsikring (P&I) og kaskoforsikring, for det ansvar som følgjer av dette kontraktspunkt. Operatør skal på førespurnad frå Oppdragsgjevar straks kunne dokumentere forsikringsdekning.

1.5 GARANTI

Operatør skal for eigen rekning stille ein garanti for sine kontraktpliktar, forseinkingsrente og inndrivingskostnader. Garantien skal stillast av bank, forsikringsselskap eller annan kredittinstitusjon med godkjenningar for bank- og finansieringsverksemd av Finanstilsynet i Noreg eller tilsvarande konsesjon gitt innanfor EØS-området. Garantien skal stillast utan ugrunna opphald, og seinast innan 30 dagar etter Kontraktssignering.

Garantien skal vere ein påkravsgaranti og vere utforma som angitt i Vedlegg 1C. Garantien skal gjelde frå Kontraktsinngåing til 6 månader etter utløpet av kontraktperioden. Garantibeløpet avgrensar ikkje Oppdragsgjevars rett til å krevje ytterlegare tap dekt frå Operatør.

Bankgarantien skal dekkje alle krav Oppdragsgjevar måtte verte påført som følgje av Operatørs brot på Kontrakten eller som følgje av at Operatør går konkurs.

Oppdragsgjevar skal ikkje stille nokon form for garanti eller annan sikkerheit overfor Operatøren.

1.6 OPPHAV- OG EIGEDOMSRETT TIL DATA

1.6.1 Ulike typar data

Operatør skal rapportere tal, data og informasjon (heretter «data») knytt til gjennomføringa av Oppdraget i samsvar med Kontraktens leveransekrav. Kva data og korleis desse skal rapporterast, kan endrast av Oppdragsgjevar gjennom kontraktperioden. Data som ikkje vert overført automatisk til Oppdragsgjevar, skal på førespurnad overførast av Operatør, til avtalt tid og i avtalt format. Oppdragsgjevar står fritt til å be om ytterlegare data som kan vere relevant for dimensjonering/optimering og utvikling av rutetilbodet, og for planlegging og gjennomføring av framtidig anbodskonkurranse.

Operatør pliktar å gje Oppdragsgjevar tilgang til relevant data frå Operatørs underleverandørar eller tredjepartar på same vilkår som Operatør sjølv får data frå sine underleverandørar eller tredjepartar.

1.6.2 Oppdragsgjevars adgang til å nytte data til internt føremål

Oppdragsgjevar kan nytte all data som Operatør eller Operatørs underleverandørar produserer som ledd i utføringa av Oppdraget, til internt føremål. Dette omfattar data som vert rapportert i samsvar med Kontrakten, og data Operatør har oversendt Oppdragsgjevar på førespurnad.

1.6.3 Oppdragsgjevars adgang til å dele data med tredjepartar

Oppdragsgjevar kan dele all data som vert rapportert i samsvar med Kontrakten med tredjepartar, så langt dette ikkje er opplysningar underlagt teieplikt etter Offentleglova § 13, jf. Forvaltningslova § 13 fyrste ledd nr. 2.

Den lovbestemte teieplikta er ikkje til hinder for at Oppdragsgjevar kan dele Operatørs rekneskapsinformasjon som informasjon knytt til Operatørens kostnader og inntekter per samband per år, og vederlag frå Oppdragsgjevar fordelt per samband per år.

Den lovbestemte teieplikta er heller ikkje til hinder for at Oppdragsgjevar kan dele følgjande data:

- omfanget av gjevne sanksjonar (trekk og gebyr) per avvik per hending, per månad og per år.
- tal på- og avstigande passasjerar per tur, per samband, per kai, eller per delstrekning
- omfang av posisjonskøyning per samband per år
- energiforbruk og tilhøyrande utslepp for posisjons- og rutekøyning per samband innanfor eit bestemt geografisk område.

1.6.4 Operatør og underleverandør/underoperatørs adgang til å nytte og dele data i og etter kontraktperioden

Operatør og underleverandør har bruksrett til dei same data i den utstrekning det er naudsynt for å optimalisere eigen tenesteyting. Operatør og underleverandør har rett til å behalde data for dette føremålet, også etter utløp av Kontrakten. Operatør eller underleverandør har

imidlertid ikkje rett til å endre eller dele data utan skriftleg samtykke frå Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar kan ikkje avvise slike førespurnader utan sakleg grunn.

1.7 MILJØSERTIFISERING AV OPERATØR

Operatør skal frå Oppstartsdato vere miljøsertifisert gjennom ei av dei offisielle ordningane for miljøsertifisering (Miljøfyrtårn, ISO-14001, EMAS, eller liknande). Eventuelle andre sertifiseringsordningar enn dei som er nemnd i dette punkt skal godkjennast av Oppdragsgjevar.

Leverandøren skal årleg dokumentere prestasjon knytt til sertifiseringa.

Operatør er ansvarleg for handtering av eige avfall.

1.8 BRUK AV UNDEROPERATØR/UNDERLEVERANDØR

Operatør har rett til å la deler av sine kontraktpliktar bli utført av ein underleverandør. Operatørs kontraktansvar overfor Oppdragsgjevar vert ikkje endra ved bruk av slik underleverandør. Til dømes vil ikkje eventuelt kontraktsbrot, forseinkingar, konkurs eller liknande hos underleverandør frita Operatør frå sitt ansvar etter denne Kontrakten.

Før Operatør inngår kontrakt med underleverandør, skal Operatør underrette Oppdragsgjevar om kva deler av Oppdraget som vil verte utført av underleverandør, og kva underleverandørar han vil bruke.

Oppdragsgjevar kan nekte å godta Operatørs val av underleverandør. Oppdragsgjevar vert ikkje ansvarleg for Operatørs meirkostnader som følgje av at Operatør må velgje ein annan underleverandør, med mindre nektinga var usakleg grunna. Oppdragsgjevars godkjenning av vald underleverandør fritenk ikkje Operatør frå sitt ansvar etter denne føresegnas første ledd.

Dersom Operatør i konkurransefasen støtta seg på andre verksemdar for å oppfylle krava til faglege kvalifikasjonar eller krava til relevant fagleg erfaring, skal desse verksemda utføre arbeida som krev slike kvalifikasjonar, jf. FOA § 16-10 (5).

1.9 KVALITETSSIKRING, KONTROLL- OG OPPLYSNINGSPLIKT

1.9.1 Oppdragsgjevars rett til å føre kontroll

Oppdragsgjevar, eller representant for Oppdragsgjevar, har rett til å føre slik kontroll med fartøy, utstyr/infrastruktur og utføring av Oppdraget som Oppdragsgjevar finn naudsynt. Dersom Oppdragsgjevar vert merksam på at fartøy, utstyr/infrastruktur eller utføringa av Oppdraget avviker frå krava fastsett i Kontrakten, skal Oppdragsgjevar straks melde frå til Operatør.

Operatør pliktar å gje Oppdragsgjevar naudsynte opplysningar slik at Operatørs utføring av Oppdraget kan vurderast. Operatør skal ved førespurnad kunne godtgjere at fartøya tilfredsstiller alle kontraktens krav. Oppdragsgjevar har blant anna rett til innsyn i Operatørs GA-planar og skift- og turnusplanar, samt rett til å krevje framlagt naudsynt dokumentasjon for å vurdere tilstand, funksjonar og standard på fartøya.

Kontrollar kan utførast av Oppdragsgjevar eller personar som etter fullmakt har rett til å opptre på vegne av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar skal innan rimeleg tid gis tilgang til Operatørs fartøy og Operatørs system som er relevant for gjennomføring av Oppdraget. Operatør plikter i samband med dette å stille naudsynte ressursar vederlagsfritt til disposisjon.

Operatør skal på førespurnad frå Oppdragsgjevar utlevere statistikk og ein kvar annan informasjon om økonomiske forhold og om den operative drifta som Oppdragsgjevar

vurderer som naudsynt for å kontrollere utføringa av Oppdraget, eller som Oppdragsgjevar vurderer som naudsynt i samband med kontraktstolking. Operatør skal gjere informasjonen tilgjengeleg for Oppdragsgjevar på dei skjema og på det format som Oppdragsgjevar fastset. Oppdragsgjevar har også rett til å krevje opplysningar frå Operatør i samband med førespurnader frå offentlege instansar for forskings- og utgreiingsføremål. Oppdragsgjevar kan nytte desse opplysningane for forskings- og utgreiingsføremål i samarbeid med andre fylkeskommunar.

Oppdragsgjevar kan kontrollere at korrekt billettinnkreving blir gjennomført både med egne eller innleigde kontrollørar og automatisk telleutstyr.

Oppdragsgjevars kontrollar kan vere melde og ikkje-melde, vere retta mot både Operatør og underleverandør, og kan verte gjennomført ved lokasjonen der tenesta vert utført. Slik kontroll inkluderer innsyn i løns- og personalsystem.

1.9.2 Krav til kvalitetssikringssystem

Operatør skal ha eit kvalitetssikringssystem for å sikre høg kvalitet på utføringa av Oppdraget gjennom heile kontraktperioden. Operatøren skal seinast ved Oppstartsdato ha eit iverksett og tilfredsstillande kvalitetssikringssystem godkjent av uavhengig tredjepart.

Operatør pliktar å gje Oppdragsgjevar innsyn i kvalitetssikringssystemet på førespurnad. Oppdragsgjevar, eller den han gjer mynde, har rett til å gjennomføre kvalitetsrevisjon og verifikasjon av Operatøren og eventuelt Underoperatøren/underleverandørens kvalitetssikringssystem.

Dersom Oppdragsgjevar avdekker avvik, pliktar Operatøren innan rimeleg tid å rette avviket for eigen rekning.

1.9.3 Revisjonar

Oppdragsgjevar, eller den Oppdragsgjevar utnemner, har rett til å gjennomføre revisjonar, inspeksjonar og kontrollar av alle forhold som vedkjem Operatørens utføring av Oppdraget. Døme på forhold er rutinar og prosedyrar knytt til drifta (eksempelvis personalforvaltning, skiftplanlegging, trafikkleiing, kommunikasjon med mannskap) og handtering av billettinntektene.

1.10 OVERDRAGING AV KONTRAKT

Operatør kan ikkje overdra sine rettar og pliktar etter Kontrakten utan at Oppdragsgjevar på førehand har gjeve sitt skriftlege samtykke.

Oppdragsgjevar kan heilt eller delvis overdra sine rettar og plikter etter Kontrakten til eit anna selskap eller organisasjon, som då har rett til å tre inn i Kontrakten på tilsvarande vilkår. Til dømes kan endringar i det offentlege si organisering og ansvarsforhold innan samferdsel og kollektivtrafikk medføre at anna selskap eller organisasjon trer inn i Oppdragsgjevars rolle som part i denne kontrakt.

1.11 INFORMASJONSTRYGGLEIK

Operatør skal opptre i samsvar med Databehandlaravtalen. Operatør skal handsame Oppdragsgjevars data og personopplysningar slik at data ikkje vert manipulert eller kjem på avvege. Dette gjeld også for Operatørens underleverandør(ar).

Operatøren er ansvarleg for at det ligg føre oppdatert risikovurdering, og at det til ein kvar tid vert gjennomført eigna tekniske og organisatoriske tiltak slik at ein til ein kvar tid tek omsyn til sikkerheitsrisikoen.

Oppdragsgjevar kan krevje å få lagt fram risikovurderingane som er utført og tiltak som er sett i verk.

1.12 KONFIDENSIALITET

Partane pliktar, både under Kontraktens varigheit og seinare, ikkje å bringe vidare/dele til tredjepartar konfidensiell informasjon om partanes forretningsmessige forhold, personopplysingar om kundar og andre opplysingar om den andre part som vert motteke i samband med oppfylling av Kontrakten. Partane pliktar å sette i verk rimelege tiltak for å hindre at slike opplysingar kjem til tredjeparts kunnskap gjennom partanes tilsette, leiing, styre, innleigde konsulentar eller andre personar eller verksemdar med tilknytning til partane. Oppdragsgjevar er underlagt offentleglova og har ikkje rett til å halde tilbake dokument det kan krevjast innsyn i etter dette regelverket.

1.13 ENDRINGAR

1.13.1 Generelt om endringar

1.13.1.1 Oppdragsgjevars rett til å påleggje endringar

Oppdragsgjevar har til ei kvar tid rett til å gje pålegg om endring av Oppdraget. Døme på dette kan vere at Operatør skal yte noko i tillegg eller staden for det avtalte, at ytingas karakter, kvalitet, art eller utføring skal endrast eller at avtalte ytingar skal utgå. Ei endring må stå i samband med det Kontrakten omfattar og ikkje føre til at Oppdraget blir av vesentleg anna art enn det opphavlege avtalte Oppdraget.

Dersom endringa medfører at Oppdragsgjevar har behov for tilgang til Operatørs fartøy, til dømes for å installere utstyr eller liknande, skal Operatør stille fartøyet til Oppdragsgjevars disposisjon vederlagsfritt.

Dersom ein type endring kan gjennomførast med grunnlag i fleire av Oppdragsgjevars kontraktar, kan Oppdragsgjevar velje å halde ein konkurranse mellom dei ulike operatørane om tildeling av den aktuelle endringsordre i den respektive kontrakten.

1.13.1.2 Endringar initiert frå Operatør

Operatør kan foreslå endring av Oppdraget. Slike forslag skal fremjast skriftleg overfor Oppdragsgjevar.

Forslaget skal innehalde eit tilstrekkeleg grunnlag for vurdering, herunder ei oversikt over foreslått endring, vurderte konsekvensar for drift og ruteproduksjon, og økonomiske konsekvensar, kostnad eller eventuelle innsparingar.

Dersom Oppdragsgjevar ønskjer endringa gjennomført skal Oppdragsgjevar utferde ein endringsordre i samsvar med punkt 1.13.1.4.

Eventuell vederlagsjustering som følgje av endring etter dette punkt skal skje i samsvar med relevant punkt i 1.13 eller på betre vilkår til fordel for Oppdragsgjevar.

1.13.1.3 Verknader av endring av Oppdraget

Endring av Oppdraget medfører ingen endring i Operatørens plikter eller Kontraktens vilkår, med mindre det er særskilt avtalt.

1.13.1.4 Framgangsmåte ved endring

Endringar i Oppdraget skal skje skriftleg på Oppdragsgjevars til ein kvar tid gjeldande skjema eller elektronisk system for endringsordre.

Før endringsordre vert utferda, kan Oppdragsgjevar krevje at Operatør utarbeider endringskonsekvensar og overslag over den justering av vederlaget som endringa medfører. Dette omfattar mellom anna konsekvensar for tid, kostnad og kvalitet. Endringskonsekvensar og overslag skal sendast Oppdragsgjevar innan 10 verkedagar.

Dersom Oppdragsgjevar vil gjennomføre endringa skal Oppdragsgjevar fylle ut skjema for Endringsordre. Endringsordren skal innehalde informasjon om:

- Kva endringa består av,
- Tidspunkt endringa gjeld frå og eventuell varigheit,
- Avtalt eller estimert beløp for justering av vederlaget,
- Justering av vederlaget, varig eller berre for eit definert år/tidsrom,
- Korleis justering av vederlaget eventuelt vert fordelt på dei ulike reguleringskategoriene, informasjon om justeringsbeløpet er endeleg fastsett eller om det skal gjerast ei avrekning etter ein definert tidsperiode,
- Eventuelle justeringar knytt til Klimakrav og klimagebyr

Når Operatør har motteke eit skriftleg pålegg om endring i Oppdraget, vert Operatør forplikta til å iverksetje ei kvar slik endring i samsvar med Oppdragsgjevar sitt pålegg.

Ingen endring pålagt av Oppdragsgjevar, herunder endringar som er foreslått av Operatør, skal iverksettast før det ligg føre skriftleg endringsordre om vedkommande endring. Endringar som Operatør utfører utan skriftleg endringsordre vil ikkje verte kompensert.

Endring og tidspunkt for iverksetting av endring vil gå fram av endringsordre. Dersom tidspunkt ikkje er fastsett, skal Operatør setje i verk endringa utan ugrunna opphald etter at endringsordre er motteke. Dette gjeld sjølv om verknadene av endringa etter punkt 1.13.1.3 ikkje er endeleg fastsett. For tidsfristar knytt til endringar i Ruteproduksjon, sjå punkt 1.13.2.5.

1.13.1.5 Usemje om det ligg føre endring

Dersom Oppdragsgjevar krev utført yting som etter Operatør si oppfatning inneber endring av Oppdraget, skal Operatør skriftleg krevje at Oppdragsgjevar utformar kravet som ein endringsordre etter punkt 1.13.1.4. Eit slikt krav må framsettast innan rimeleg tid. Dersom Operatør ikkje fremjar kravet innan rimeleg tid, seinast innan 30 verkedagar etter at han har forstått eller burde ha forstått at det ligg føre eit forhold som utgjer ei endring, vert ytinga rekna som ein del av pliktene etter Kontrakten, og Operatør taper retten til å gjere gjeldande at det ligg føre endring.

Når Oppdragsgjevar mottek varsel, skal han innan rimeleg tid, seinast innan 30 verkedagar, enten utferda endringsordre, eller skriftleg gje eit grunngjeven svar på kvifor forholdet ikkje utgjer ei endring. Dersom Oppdragsgjevar ikkje gjev eit slikt svar innan fristen, sjåast forholdet som ei endring som kan gje grunnlag for endring av vederlaget.

Dersom det oppstår tvist om det ligg føre endring i Oppdraget eller usemje knytt til vederlaget ved endring, skal Operatør likevel utføre det som vert kravd utført.

Oppdragsgjevar skal foreta ein skjønnsmessig og førebels justering av vederlaget frå endringa vert iverksett til tvisten er avgjort. Ein parts eventuelle krav om etterbetaling eller

tilbakebetaling følger dei avtalte betalingsvilkåra i Kapittel 7 med mindre anna vert særskilt avtalt. Renter etter Lov om renter ved forseinka betaling m.m. (forsinkelsesrentelova) kan bereknast.

1.13.2 Varige endringar av Ruteproduksjonen

1.13.2.1 Oppdragsgjevars rett til å gjere varige endringar i Ruteproduksjonen

Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett til å påleggje endringar i form av auke eller reduksjon i Ruteproduksjonen. Endringar i Ruteproduksjonen kan mellom anna vere:

- Endring i tal Turar
- Omgjering av bestillingsstopp til faste stopp og faste stopp til bestillingsstopp
- Flytting av kai
- Fleire/færre anløpskaier
- Auke eller reduksjon i overfartstider
- Forskyving av framkomst- og/eller avgangstider
- Endring av liggjetider ved kai
- Endring av ladetid/fylletid
- Omstrukturering av ruter
- Oppretting/nedlegging av ruter
- Forlenging, avkorting og/eller samanslåing av ruter

Operatør må pårekne endringar i Ruteproduksjonen kvart år, innanfor rammene av dette kapittelet. Med «endring i tal Turar» meinast både reduksjon og auke i tal Rutetimar og/eller Planlagde rutekilometer. Døme på auke i tal Turar kan vere fleire turar/rundturar per dag/veke. Dersom auke i tal Turar krev drift av fleire fartøy, sjå Kontraktens punkt 1.13.4.

Rammene for energikonsept er skildra i punkt 5.4. Så lenge Oppdragsgjevar sine endringar etter punkt 1.13.2.1 fell innfor desse rammevilkåra, kan Oppdragsgjevar gjennomføre endringane utan at dette utløyser plikt til vederlagsjustering knytt til dimensjonering av energilager eller fartøy, og/eller endring av Klimakravet. Dersom endringar etter punkt 1.13.2.1 går utover rammevilkåra for Operatørens energikonsept, skal Oppdragsgjevar justere Klimakravet eller kompensere Operatør økonomisk for konsekvensane, jf. punkt 5.5.

1.13.2.2 Endring i vederlag som følgje av varige endringar i Ruteproduksjonen

Operatørs vederlag frå Oppdragsgjevar skal justerast basert på den meir-/mindrekostnad som endringa medfører for Operatør. Vederlaget skal justerast ut frå dei faktiske, relevante og dokumenterte meir/mindrekostnadane som endringa medfører, til dømes Operatørs eventuelle auke lønskostnader som følgje av produksjonsauke.

Operatør skal utarbeide ei kostnadsberekning for kva endringa vil medføre (herunder konsekvensar på til dømes tid, kostnader, kvalitet etc), før endringsordre i samsvar med 1.13.1.4 eventuelt vert utstedt. Overslaget skal sendast Oppdragsgjevar så raskt som mogeleg.

Dersom endringa medfører behov for ombygging/justering av fartøy eller ekstra investering i energilager, skal vederlaget justerast basert på Operatør sine estimerte meirkostnader knytt til slik ombygging/justering.

Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett på innsyn i alle tilhøve som er relevant for kvalitetssikring av Operatørs overslag. Dette kan mellom anna omfatte skiftplanar, relevante kostnader og forbrukstal knytt til aktuelle energikjelder, tekniske simuleringar og bruksdata knytt til eventuelt batteri- og ladekonsept, og rekneskap for samband og fartøy.

Oppdragsgjevar tek atterhald om rett til å samanlikne Operatørs estimerte kostnader med tilsvarande kostnader i marknaden/bransjen, ved til dømes å sjølv innhente prisar eller ved å innhente prisvurdering frå uavhengig takstmann. Operatør har ikkje krav på dekning av kostnader som ikkje var naudsynte som følgje av endringa eller som overstig det nivå som er vanleg i marknaden/bransjen.

Begge partar kan krevje at meir-/mindrekostnadane skal avreknast etter ein definert tidsperiode basert på Operatørs faktiske og dokumenterte meir-/mindrekostnader.

Meir- eller mindrekostnadene skal fordelast som eit månadleg beløp over resterande del av gjeldande Kontraktsperiode.

1.13.2.3 Endring i Klimakravet som følgje av varige endringar i Ruteproduksjonen

Dersom Oppdragsgjevar gjer endringar i Ruteproduksjonen som gir Operatør lengre overfarttid, meir ladetid og/eller færre Rutekilometer per Driftsdøgn, kan Oppdragsgjevar krevje justering av Klimakravet (dvs. redusere tal CO₂-ekvivalentar per Utførde rutekilometer) for å oppretthalde balansen mellom Oppdragsgjevars Klimakrav og Operatørs energibehov for å gjennomføre Oppdraget. Ved slike endringar skal justeringa i Klimakravet ta utgangspunkt i Operatørs energikonsept og simuleringar av kva konsekvensar endringa vil få for energiforbruket. Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett på innsyn i alle tilhøve som er relevant for kvalitetssikring av Operatørs berekningar. Oppdragsgjevar kan nytte tredjepart til å gjennomføre kvalitetssikring og vurderingar.

1.13.2.4 Varig endring ved reduksjon av Ruteproduksjonen – heilt eller delvis avbestilling

1.13.2.4.1 Overordna

Dersom Oppdragsgjevar gjer ein varig reduksjon av Ruteproduksjonen som inneber at tal Rutetimar eller tal Rutekilometer for den einskilde Rute vert redusert med meir enn 70 prosent samanlikna med Rutetabellen ved Kontraktsinngåing, [alt. presisering: anten ved eitt tiltak eller gjennom fleire varige reduksjonar over tid], vil Operatør ha krav på erstatning for det økonomiske tapet Operatøren lir som følge av reduksjonen. Dette skal inkludere eventuelt estimert fortentestap dersom dette er tilstrekkeleg dokumentert av Operatør.

Oppdragsgjevar avgjer om heile eller delar av erstatninga vert fordelt jamt over Kontraktens resterande varigheit eller utbetalt som ein eingongskostnad. Dersom Oppdragsgjevar vel å utbetale erstatninga fordelt over kontraktens resterande varigheit, skal denne inkludere eventuelle finansieringskostnader.

Erstatning omfattar ikkje:

- Tap som er fjerne og avleidd som dømevis tap av marknadsposisjon eller andre indirekte konsekvensar som ligg utanfor det direkte økonomiske tapet knytt til reduksjonen.

1.13.2.4.2 Varig reduksjon av Ruteproduksjonen i samsvar med 1.13.2.4.1 som inneber færre fartøy

Dersom Oppdragsgjevar gjer ein varig reduksjon av Ruteproduksjonen som inneber at Operatør må redusere tal Fartøy i eit samband, omfattar erstatninga i tillegg til punkt 1.13.2.4.1 følgjande:

- Eventuelle resterande fartøyinvesteringar som var planlagd nedskriven over Kontraktens tiltenkte varigheit, dokumentert ved:
 - o investeringsbeløp ved kontraktsoppstart
 - o plan for nedskriving

o verdiar som er nedskriven fram til endringstidspunktet, samt eventuelle attverande verdiar som ikkje er nedskriven på dette tidspunktet.

Erstatninga skal under ein kvar omstende ikkje overstige den resterande delen av det totale avtalte kontraktsvederlaget for den aktuelle Ruta, med frådrag for Operatørs sparte kostnader. Med «sparte kostnader» meinast kostnader som Operatør faktisk og dokumenterbart ikkje lenger har som følgje av avbestillinga. Faste kostnader, kapitalkostnader, bindingar i mannskap, fartøy eller langsiktige avtalar skal ikkje reknast som sparte kostnader med mindre dei reelt kan avviklast utan urimeleg kostnad eller binding for Operatør.

Dersom reduksjonen i Ruteproduksjonen utover 70 prosent leiar til færre Fartøy i Ruta, og Fartøyet vert nytta i anna oppdrag for tredjepart eller avhenda, skal den utmålte erstatninga frå Oppdragsgjevar avkortast eller betalast tilbake. Dette gjeld under føresetnad om at vederlaget frå tredjepart tilsvara eller overstig den utmålte erstatninga frå Oppdragsgjevar etter dette punkt.

1.13.2.4.3 Operatør sin tapsavgrensningsplikt for tilfelle som nemnd i punkt 1.13.2.4.1 og 1.13.2.4.2

Operatør har plikt til å treffe rimelege tiltak for å avgrense sitt økonomiske tap, herunder å selje, leige ut, eller nytte Fartøy til andre oppdrag dersom dette er mogleg. Tapsavgrensningsplikta omfattar også Operatørens plikt til å treffe rimelege tiltak for reduksjon av mannskapskostnader og andre tapskostnader.

1.13.2.5 Fristar ved varige endringar av Ruteproduksjon

Oppdragsgjevar skal varsle om varige endringar av Ruteproduksjon innan rimeleg tid før dei vert iverksett.

For justeringar som ikkje krev auke av mannskap, skal Oppdragsgjevar varsle minimum 2 veker før iverksetting av endringane.

Ved endringar som krev auke i mannskap, gjeld ein frist på minimum 4 månader.

1.13.3 Kortvarige endringar i Ruteproduksjonen

1.13.3.1 Oppdragsgjevars rett til å pålegge kortvarige endringar i Ruteproduksjonen

Oppdragsgjevar kan pålegge Operatør å gjennomføre kortvarige endringar i Ruteproduksjonen, herunder til dømes:

- Endring i tal Turar
- Fleire/færre anløpskaier
- Flytting av kai
- Auke eller reduksjon i overfartstider
- Forskyving av framkomst og/eller avgangstider
- Endring av liggjetider ved kai
- Endring av ladetid/fylletid
- Omstrukturering av samband
- Oppretting/nedlegging av samband
- Forlenging, avkorting og/eller samanslåing av samband

Med kortvarige endringar meinast periodar på inntil 4 samanhengande veker. Dersom endringa skal skje årleg, vert endringa likevel rekna som ei varig endring omfatta av punkt 1.13.2.1. Dersom det etter at endringsordre er utferdta viser seg at perioden likevel varer i meir

enn 4 samanhengande veker, skal vederlaget for den overskytande perioden justerast i samsvar med punkt 1.13.2.2.

Endringar etter dette punkt inneber at Oppdragsgjevar kan pålegge Operatør å iverksette endringar i Ruteproduksjonen ved planlagde og ikkje-planlagde avvikssituasjonar i Ruteområdet omfatta i Oppdraget, men også i andre områder innanfor Oppdragsgjevars administrasjonsområde. Det er opp til Oppdragsgjevar å fordele bestillingar av ekstraproduksjon mellom operatørane som Oppdragsgjevar har kontrakt med.

Føresetnaden for slike endringar er at ansvarsforholdet som kviler på den einskilde part ikkje vert endra, til dømes høve knytt til arbeidsgjevaransvaret.

For kortvarige endringar i Ruteproduksjonen innanfor gjeldande Opningstid skal Oppdragsgjevar justere Operatør sitt vederlag basert på endringane i tal Planlagde rutekilometer:

Operatør sitt vederlag skal bereknast slik:

Tal Utførde rutekilometer som inngår i kortvarig endring x pris per Planlagde rutekilometer for aktuelt samband

For kortvarige endringar i Ruteproduksjonen utanfor gjeldande Opningstid skal Oppdragsgjevar justere Operatør sitt vederlag basert på endringane i både tal Rutetimar og Planlagde rutekilometer.

Operatør sitt vederlag skal bereknast slik:

Tal Utførde rutekilometer som inngår i kortvarig endring x pris per Planlagde rutekilometer for aktuelt samband

+

Tal Rutetimar som inngår i kortvarig endring x (pris per Rutetime for aktuelt samband x 1,5)

Grunnlag for kompensasjonsberekninga er dei relevante einingsprisane for aktuell rute, jf. Punkt 7.1.3.

Innstilte rutetimar og/eller Innstilte rutekilometer som ikkje vert gjennomført som følgje av kortvarig endring skal gå til frådrag frå Operatørs vederlag. Vederlagsjusteringa som følgje av Innstilte rutetimar og/eller Innstilte rutekilometer skal bereknast slik:

Tal Innstilte rutekilometer x pris per Planlagde rutekilometer for aktuell rute

+

Tal Innstilte rutetimar x pris per Rutetime for aktuell rute

Sjå punkt 7.1.3 og Vedlegg 7.2 for pris per Rutetime og pris per Planlagde rutekilometer for aktuelle samband.

Tal Utførde rutekilometer som inngår i kortvarig endring etter dette punkt skal ikkje påverke Klimakrav og klimagebyret. Dersom kortvarig endring går utover rammevilkåra fastsett i punkt 5.4, skal Oppdragsgjevar justere Klimakravet eller kompensere Operatør økonomisk for konsekvensane, jf. punkt 5.5 og 1.13.2.2.

1.13.3.2 Oppdragsgjevars rett til å nytte Reservefartøy ved kortvarige endringar

Oppdragsgjevar har rett til å be Operatør setje inn Reservefartøy i sambandet i tillegg til Hovudfartøy. Slik bruk skal ikkje omfattast av tal dagar Operatør kan nytte Reservefartøy, jf. punkt 2.7.3.3. Bruk av Reservefartøy etter dette punkt skal ikkje inngå i grunnlaget for oppfølging av Klimakravet. Operatør sitt vederlag skal i slike tilfelle justerast basert på Operatørs relevante og faktiske meir-/mindrekostnader i samsvar med punkt 1.13.2.2.

1.13.4 Større fartøy og/eller ekstra fartøy

Oppdragsgjevar kan krevje at Operatør tek i bruk eit større fartøy og/eller set inn eit ekstra fartøy på eitt eller fleire av sambanda. I løpet av kontraktperioden har Oppdragsgjevar opsjon på å setje inn eit ekstra fartøy på sambandet Krokeide-Hufthamar og Hatvik-Venjanaset. Oppdragsgjevar pliktar å gje Operatør rimeleg tid frå varsel om endring vert utstedt til større/ekstra fartøy skal vere på plass.

Oppdragsgjevar har rett til å krevje at Operatør driftar eit fartøy i Oppdraget som vert eigd eller vert framleigd av Oppdragsgjevar.

Operatør sitt vederlag skal i så tilfelle justerast basert på Operatør sine relevante og faktiske meirkostnader som følgje av endringa. Vederlagsjusteringa skal elles skje i samsvar med punkt 1.13.2.2. Dersom Operatør og Oppdragsgjevar ikkje vert samd om vederlagsjusteringa, har Oppdragsgjevar rett til å gjennomføre konkurranse om drift av eit ytterlegare fartøy i aktuell rute.

1.13.5 Byte av fartøy

Dersom Operatør ønskjer å byte ut fartøy som vert nytta i Ruteproduksjon i eit samband, skal eit slikt byte godkjennast av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar kan ikkje nekte slikt byte utan sakleg grunn. Oppdragsgjevar skal i så tilfelle varslast i god tid før eit byte er aktuelt og Operatør skal kunne dokumentere at det aktuelle fartøyet oppfyller alle krav stilt i Kontrakten.

Byte av fartøy i samsvar med dette punkt på initiativ frå Operatør gjev ikkje rett på justering av vederlaget.

Oppdragsgjevar har rett til å be om å få framlagt ei oversikt over krav fartøy som kan bli aktuelle for drift i sambandet og dokumentasjon som stadfestar at desse fartøya oppfyller alle krava som er stilt i Kontrakten.

1.13.6 Byte til fornybart drivstoff

Oppdragsgjevar har til ei kvar tid rett til å krevje at Operatør nyttar fornybart drivstoff (til dømes biodiesel) i staden for fossilt drivstoff i forbrenningsmotor. Då må Oppdragsgjevar kompensere Operatør for eventuelle energi-meirkostnader.

1.13.7 Endringar knytt til teknologiutvikling (eksklusiv energiberar og framdriftssystem)

1.13.7.1 Endringar initiert av Oppdragsgjevar

1.13.7.1.1 Overordna

Den teknologiske utviklinga vil fortsetje dei neste åra. Dette vil stille store krav til innovasjon, og Oppdragsgjevar har derfor rett til å krevje endringar i utføringa av Oppdraget for å ta i bruk ny teknologi.

Operatør skal saman med Oppdragsgjevar jobbe aktivt med å implementere ny teknologi og bruke nye digitale løysingar for å løyse utfordringar, problemstillingar og behov som blir identifiserte i Oppdraget for å nå følgjande målsettingar:

- Utvikle eit meir berekraftig og miljøvennleg tilbod
- Leverer ei teneste som er sikrare, av høgare kvalitet og regularitet
- Utvikle ei betre kundereise og kundeoppleving
- Gi ei betre teneste til reduserte kostnader

1.13.7.1.2 Ny teknologi

Oppdragsgjevar har rett til å endre Oppdraget for å kunne løyse deler av transportbehovet på ein annan måte eller med annan teknologi. Dette kan til dømes vere ønskje om uttesting og bruk av heil eller delvis autonome løysingar.

1.13.7.1.3 IT-tenester

Oppdragsgjevar har rett til å krevje at Operatør tar i bruk løysingar for å dekkje forretningsbehov knytt til kundeinnsikt, kommunikasjon og rapportering. Dette kan til dømes vere utviding eller endring av eksisterande system, installasjonar av elektronisk utstyr som beacons, eller etablering av fleire datastraumar.

Ved endringar etter dette punkt vil Oppdragsgjevar blant anna spesifisere type data og kommunikasjons- og kvalitetskrav til løysinga. Ansvar knytt til kjøp, installasjon, eigarskap, drift og vedlikehald av utstyr har Oppdragsgjevar rett til å påleggje Operatør.

1.13.7.1.4 Internett

Oppdragsgjevar har rett til å krevje at bandbreidde og teknologi for internettleveransen tilgjengeleg for dei reisande og/eller internettdistribusjonen på fartøya vert oppgradert i løpet av kontraktsperioden.

Ved krav om endring frå Oppdragsgjevar skal Operatør føreslå ny teknologisk løysing som møter Oppdragsgjevar sine nye krav til internettleveransen. Operatør vil ha ansvar for gjennomføring av endringa, herunder for innkjøp av naudsynt utstyr, montering og implementering. Operatør skal framlegga ein plan for gjennomføring av endringa, som skal godkjennast av Oppdragsgjevar. **Planen skal innehalde akseptansekriterium, test- og pilotanlegg, avbrotsvindauge og tilbakefallsplan.**

1.13.7.1.5 Immaterielle rettar og bruksrettar

Ved endringar omfatta av punkt 1.13.7.1 skal dei immaterielle rettane og bruksrettane knytt til kjøp og/eller utvikling av nye løysingar liggje hos Oppdragsgjevar. **Operatør skal likevel ha royaltyfri, ikkje-eksklusiv bruksrett til dei elementa som er naudsynte for å oppfylle Kontrakten, i kontraktsperioden og for naudsynt etterfølgjande dokumentasjon.**

1.13.7.1.6 Vederlagsjustering som følgje av endring i punkt 1.13.7.1

Operatørs vederlag ved endringar etter punkt 1.13.7.1 skal justerast i samsvar med punkt 1.13.9 andre og tredje ledd. **I tillegg kan Operatør også krevje eit risikopåslag tilsvarande**

- 5 prosent av investeringskostnadane ved endringar med låg til moderat kompleksitet og risiko, eller**
- 8 prosent av investeringskostnadene ved endringar med høg kompleksitet og/eller høg risikoprofil.**

Kompleksitet og risikoprofil skal vurderast i endringsprotokoll basert på predefinerte kriterium (teknologimodenheit, integrasjonsgrad, tredjepartavhengigheit, omfang av testing/stans) og grunngjevast kort i endringsordren. Vederlaget skal dessutan inkludere

dokumenterte følgjekostnader som integrasjon, opplæring, akseptansetesting, mellombelse driftsavbrot og eventuelle lisensar/abonnement.

1.13.7.1.7 Avgrensing av ansvar ved pålagt teknologi

For teknologi og løysingar som er pålagt av Oppdragsgjevar etter punkt 1.13.7.1. og der val av løysing heilt eller delvis er bestemt av Oppdragsgjevar, har Operatør ikkje ansvar for:

- a) Funksjonelle manglar ved teknologien
- b) Manglande gevinstreallisering
- c) Forhold knytt til vidareutvikling, interoperabilitet eller framtidig kompatibilitet

Operatør sitt ansvar er avgrensa til korrekt implementering og drift i samsvar med spesifikasjonar fastsett av Oppdragsgjevar, føresett at spesifikasjonane er eigna til føremålet. Operatør har ikkje ansvar for manglar eller konsekvensar som skuldast krav, spesifikasjonar eller teknologival fastsett av Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevar ber ansvaret for krav- og spesifikasjonsfeil ved pålagde løysingar. Operatør skal gje varsel ved openberre feil; manglande varsel kan avkorte ansvarsfritak tilsvarende den delen av tapet som kunne vore unngått.

1.13.7.2 Endringar initiert frå Operatør

Operatør kan leggje fram forslag til nye digitale løysingar eller bruk av ny teknologi som er relevant for gjennomføring av Oppdraget. Dersom Oppdragsgjevar ønskjer å gjere ei endring i Oppdraget i samsvar med Operatør sitt forslag, skal Operatør sitt vederlag justerast i samsvar med punkt 1.13.9 andre og tredje avsnitt. I tillegg kan Operatør også krevje eit tillegg tilsvarende 10 % av meirkostnadene som endringa inneber.

Oppdragsgjevar tek atterhald om rett til å kunne avtale fordeling av kostnader, risikofordeling av eventuelle kostnadsoverskridingar, og fordeling av immaterielle rettar og bruksrettar i det einskilde tilfelle.

1.13.8 Endringar i krav om administrative tenester

1.13.8.1 Generelt om endringar i krav om administrative tenester

Oppdragsgjevar har i Kontrakten kapittel 2 skildra fleire typar administrative oppgåver som Oppdragsgjevar skal utføre, og ansvarsfordeling mellom Oppdragsgjevar og Operatør. Oppdragsgjevar tek atterhald om rett til å overføre desse eller andre administrative oppgåver/tenester knytt til Oppdraget til Operatør. Oppdragsgjevar tek også atterhald om rett til å fjerne eller redusere Operatørs administrative oppgåver/tenester i Oppdraget, eller be Operatør løyse oppgåvene på ein annan måte.

1.13.8.2 Vederlagsjustering som følge av endring etter punkt 1.13.8.1

Operatørs vederlag ved endringar etter punkt 1.13.8.1 skal justerast i samsvar med punkt 1.13.9 andre og tredje avsnitt.

1.13.9 Oppdragsgjevars rett til å påleggje Operatør andre endringar

Oppdragsgjevar har rett til å påleggje endringar i Oppdraget ut over det som framkjem av punkt 1.13.2 til 1.13.8, så langt dei ikkje er vesentlege. Slike endringar kan innebere at Operatør skal yte noko i tillegg eller i staden for det avtalte, at ytingas karakter, kvalitet, art eller utføring vert endra eller at avtalte ytingar skal utgå frå Oppdraget. Døme på slik endring

kan vere at Oppdragsgjevar endrar ved ansvarsfordelinga knytt til eigarskap eller drift av utstyr og software for sanntidsdata. Ei endring må stå i samanheng med det Kontrakten omfattar og ikkje føre til at Oppdraget vert av ein vesentleg annan art enn det opphavleg avtalte Oppdraget.

Ved endringar i samsvar med punkt 1.13.9 skal vederlaget justerast basert på den faktiske meirkostnad eller innsparing som endringa medfører. Operatør skal gje Oppdragsgjevar eit spesifisert estimat på kva endringa vil medføre i vederlagsjustering.

Oppdragsgjevar tek atterhald om retten til å samanlikne Operatørs dokumenterte kostnader med tilsvarende kostnader i marknaden/bransjen, ved til dømes sjølv å innhente prisar eller ved å innhente prisvurdering frå uavhengig takstmann. Oppdragsgjevar har rett til å avrekna vederlagsjusteringa dersom dei estimerte meir-/mindrekostnadane avvik frå dei dokumenterte faktiske kostnadane og/eller frå tilsvarende kostnader i marknaden.

Operatør skal med rimelege midlar avgrense tap og førebyggje verknadane som kjem av pålegg om endringar under Kontrakten.

1.14 KONTRAKTSBROT, TILTAKSPLAN OG SANKSJONAR

1.14.1 Kva er kontraktsbrot

Det ligg føre kontraktsbrot frå Operatørens side dersom utføring av Oppdraget avvikar frå dei forpliktingar, krav, fristar mv. som følgjer av Kontrakten.

Det ligg føre kontraktsbrot frå Oppdragsgjevars side dersom Oppdragsgjevar ikkje oppfyller dei pliktar som er tillagt Oppdragsgjevar i samsvar med Kontrakten.

1.14.2 Informasjonsplikt

Dersom ein av Partane vert forhindra, eller har grunn til å tru at han vil bli forhindra, frå å oppfylle sine plikter etter Kontrakten skal han straks skriftleg varsle den andre part. Varselet skal opplyse om årsaka til hindringa og skal så vidt mogleg opplyse om kva tid ytinga kan gjennomførast, samt opplysningar om korleis hindringa kan utbetrast. Tilsvarende gjeld dersom det er grunn til å tru at ytterlegare hindringar vil inntreffe etter at første varsel er gitt.

1.14.3 Reklamasjon

Ved kontraktsbrot skal den part som krev rett som følgje av kontraktsbrotet reklamere innan rimeleg tid frå han oppdaga eller burde ha oppdaga kontraktsbrotet.

1.14.4 Retting og tiltak

Dersom det ligg føre kontraktsbrot, skal Operatør på eige initiativ, snarast mogleg og for eigen rekning, rette avviket han oppdagar, sjølv om avviket ikkje er oppdaga eller påpeika av Oppdragsgjevar.

Operatør har rett og plikt til å utbetre avvik som er påpeikt av Oppdragsgjevar slik at Operatør si yting til ei kvar tid er i samsvar med Kontrakten. Operatør skal innan 14 dagar etter motteke varsel/reklamasjon gje Oppdragsgjevar melding om dei tiltak han tek sikte på å utføre for å rette på tilhøva, og tidspunkt for gjennomføring. Oppdragsgjevar skal utan ugrunna opphald gje Operatør melding om sitt syn på Operatør sine planar om retting.

Oppdragsgjevar kan pålegge Operatøren å utføre bestemte tiltak for å unngå kontraktsbrot. Det kan også krevjast at Operatøren utarbeidar tiltaksplan for å unngå kontraktsbrot. Tiltak kan relatere seg til alle typar administrative og operative forbetringar i tilknytning til utføringa av Oppdraget, også haldningsarbeid i Operatørens organisasjon. Operatøren kan ikkje krevje vederlag for utarbeiding av tiltaksplan eller utføring av tiltak.

Etterlevinga av pålagde tiltak og/eller tiltaksplan, vil kunne vere eit element ved Oppdragsgjevarar vurdering av om det skal påleggast trekk i vederlag, gebyr eller klimasanksjon ved kontraktsbrot i samsvar med punkt 1.14.5.

Dersom Operatør ikkje oppfyller sine pliktar etter Kontrakten, eller det er naudsynt å få avvika retta raskare enn kva Operatør klarar, har Oppdragsgjevar høve til sjølv å rette avvika eller til å la ein tredjemann gjere dette. I så fall skal Operatør betale naudsynte og relevante kostnader knytt til rettinga, så langt Oppdragsgjevar går fram på ein rimeleg måte. Oppdragsgjevar skal varsle Operatør før Oppdragsgjevar ber ein annan part rette avvika.

1.14.5 Trekk, gebyr og klimasanksjon

Ved kontraktsbrot har Oppdragsgjevar rett til å gje trekk i vederlaget, gebyr som går fram av kapittel 7 og klimasanksjonar. Oppdragsgjevar kan krevje at slike trekk, gebyr og klimasanksjonar fortløpande vert trekt frå vederlaget ved bruk av kreditnota frå Operatør.

Dersom Oppdragsgjevarar tap som følgje av Operatørs avvik i utføringa av Oppdraget er vesentleg høgare enn fastsett trekk/gebyr/klimasanksjon, eller Operatørs avvik varar ved i ein periode på meir enn 50 kalenderdagar, har Oppdragsgjevar rett til å ta i bruk Kontraktens andre misleghaldssanksjonar. Med tap meinast her økonomisk tap, omdømmetap eller reduksjon i kontraktsverdi og/eller miljøtying.

1.14.6 Krav mot Operatør ved forseinka oppstart av Ruteproduksjon

1.14.6.1 Dersom Operatør sin risiko

Dersom heile eller deler av drifta ikkje kan starte opp til rett tid med dei fartøya som er fastsett, av årsaker som Operatør ber risikoen for og som ikkje utgjør force majeure etter punkt 1.14.14.1, skal Operatør sørge for å utføre tenesta med alternative fartøy. Dei alternative fartøya skal oppfylle Kontraktens krav til Reservefartøy, jf. punkt 3.12. Ved bruk av alternative fartøy i samsvar med dette punkt vil ikkje slik bruk inngå i grunnlaget for berekning av Klimakrav og heller ikkje ilegging av klimagebyr dei første 3 månadane etter Oppstartsdato. Tal dagar med bruk av alternative fartøy etter dette punkt vil ikkje inngå i tal dagar Operatør kan nytte Reservefartøy per år jf. Punkt 2.7.3.5. Så fremt alternative fartøy oppfyller krav til Reservefartøy, vil ikkje Operatør få gebyr for bruk av slike fartøy etter dette punkt dei to første månadane.

Dersom Oppdragsgjevarar opplever at det er risiko for at Operatør ikkje vil kunne setje inn alternative fartøy eller at fartøya som vert sett inn avviker vesentleg frå krava til Reservefartøy, kan Oppdragsgjevarar la andre operatørar utføre Ruteproduksjonen inntil Operatør sine Hovudfartøy kan utføre Ruteproduksjon. Operatør skal dekkje alle Oppdragsgjevarar meirkostnader knytt til dette punkt.

Bruk av alternative fartøy i samsvar med dette punkt vil inngå i Oppdragsgjevarar vurdering av ilegging av gebyr, jf. Punkt 1.14.4 fjerde avsnitt.

1.14.6.2 Dersom Oppdragsgjevar sin risiko

Dersom heile eller delar av drifta ikkje kan starte opp til rett tid med dei fartøya som er fastsett, av årsaker som Oppdragsgjevarar ber risikoen for og som ikkje utgjør force majeure etter punkt 1.14.14.1, kan Oppdragsgjevarar påleggje Operatør å utføre tenesta med alternative fartøy eller andre transportmiddel. Oppdragsgjevarar vil dekkje Operatørs relevante og naudsynte meirkostnader som følgje av slike bøtetiltak, til dømes leigekostnad for alternative fartøy, energikostnader, opplagskostnader etc. Det skal gjerast frådrag for innsparingar Operatør har som ein følgje av at kontraktpliktene blir suspendert i den aktuelle perioden. Vidare har Oppdragsgjevarar i slike situasjonar rett til å redusere Ruteproduksjonen i Oppdraget. Reduksjon i Ruteproduksjon etter dette punkt vert ikkje omfatta av avbestillingsterskelen definert i punkt 1.13.2.4. Operatørs vederlag skal ved slike

produksjonsendringar justerast i samsvar med endringsreglane for varige endringar i Ruteproduksjonen, jf. Punkt 1.13.2.2. Dersom Oppdragsgjevar vurderer at det er risiko for at Operatør ikkje gjennomfører avhjelpstiltak i samsvar med Oppdragsgjevar sine pålegg, kan Oppdragsgjevar la andre operatørselskap utføre avhjelpstiltak.

Tal dagar med bruk av alternative fartøy etter dette punkt vil ikkje inngå i tal dagar Operatør kan nytte Reservefartøy, jf. punkt 2.7.3.5.

Bruk av midlertidig materiell i samsvar med dette punkt vil gje fritak for Kontraktens gebyr knytt til klima.

Operatør vil vere fritatt for relevante gebyr dersom avviket som gebyret knytt seg til skuldast forhold som Operatør ikkje rår over.

1.14.7 Prisavslag

Ved kontraktsbrot frå Operatør kan Oppdragsgjevar krevje prisavslag. Storleiken på prisavslaget skal fastsetjast på grunnlag av den reduksjon av Oppdraget sin verdi som avviket representerer for Oppdragsgjevar. Dette kan til dømes omfatte tap av omdøme. Prisavslag skal minimum svare til den innsparinga Operatør har oppnådd som ein følgje av at utføringa ikkje er i samsvar med Kontrakten.

Pålagde gebyr og/eller trekk relatert til avviket kjem til fråtrekk ved utmålinga av prisavslag.

Er Oppdragsgjevars tap større enn det prisavslag Oppdragsgjevar kan krevje etter første ledd, kan Oppdragsgjevar krevje erstatning for det overskytande tapet.

1.14.8 Dagbot

Dersom Operatør ikkje gjennomfører retting i samsvar med punkt 1.14.4 ved kontraktsbrot, har Oppdragsgjevar rett til å krevje dagbot. Dagbota løpar fram til Operatør har retta avviket, men maksimalt i 100 kalenderdagar. Dagbota per kalenderdag per avvik kan maksimalt utgjere ein promille av årleg vederlag for det/dei aktuelle sambanda/ane som kontraktsbrotet knyt seg til.

Oppdragsgjevar kan krevje at slik dagbot fortløpande vert trekt frå Oppdragsgjevars vederlag ved bruk av kreditnota frå Operatør.

1.14.9 Brot på løns- og arbeidsvilkår

Ved brot på vilkåra knytt til løns- og arbeidsvilkår, sjå Vedlegg 1B-2.

1.14.10 Partane si rett til å krevje erstatning

Oppdragsgjevar kan ved kontraktsbrot frå Operatør krevje dekke det dokumenterte økonomiske tapet kontraktsbrotet har medført. Trekk, gebyr og/eller eventuelle gjevne dagbøter knytt til same kontraktsbrot går til frådrag ved erstatningsutmålinga.

Oppdragsgjevar kan krevje erstatning for eitkvart tap, også tap som skuldast meirarbeid eller andre kostnader knytt til Operatørs kontraktsbrot. Det kan ikkje krevjast erstatning for indirekte tap. Nemnde erstatningsavgrensing gjeld ikkje i tilfelle av grov aktløyse eller forsettleg handling utvist av Operatør eller nokon han er ansvarleg for.

Operatør kan krevje erstatning for tap han er påført som følgje av Oppdragsgjevars kontraktsbrot. Operatør kan ikkje krevje erstatning for indirekte tap. Dette gjeld ikkje i tilfelle av grov aktlause eller forsettleg handling utvist av Oppdragsgjevar.

Skadevoldande part plikter å innbetale erstatningskravet til skadelidne part innan 14 dagar rekna frå den dato skadelidne part har sette fram kravet skriftleg til skadevoldande part.

Ein part vil ikkje vere erstatningspliktig dersom parten kan påvise at det låg føre ein hindring frå å kunne oppfylle Kontrakt grunna omstende som parten ikkje råda over og ikkje med

rimelegheit kunne vente, unngå eller avhjelpe med rimelege midlar og kostnader (kontrollansvar) eller der kontraktsbrotet skuldast skadelidne part. Nemnde erstatningsavgrensing gjeld ikkje i tilfelle av grov aktløyse eller forsett utvist av Operatør eller nokon han er ansvarleg for.

1.14.11 Krav frå kundar

Dersom det ligg føre kontraktsbrot og Oppdragsgjevar som følgje av det mottok krav om erstatning eller kompensasjon direkte frå kundar, skal kravet dekkast av Operatør innan ti (10) verkedagar frå tidspunktet Oppdragsgjevar har sett fram kravet skriftleg med vedlagt dokumentasjon. Krav frå kundane kjem ikkje til frådrag i anna standardiserte gebyr, prisavslag eller erstatning overfor Oppdragsgjevar.

1.14.12 Manglande rapporteringar og overføring av data

Dersom Operatør ikkje rapporterer og overfører data i samsvar med punkt 2.16 og 2.17, har Oppdragsgjevar rett til å halde tilbake betaling inntil forholdet er retta opp. Oppdragsgjevar kan likevel ikkje halde igjen eit beløp som er uforholdsmessig stort sett i høve det kontraktsbrotet omhandlar.

1.14.13 Tilbakehaldsrett og motrekning

Oppdragsgjevar har rett til å motrekne vederlaget eller eitkvart anna beløp Oppdragsgjevar måtte skylde til Operatør mot eitkvart forfallen uteståande beløp Operatør eller Operatørs kontraktsmedhjelparar skulder Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar er ikkje pliktig til å gje noko føregåande varsel for å kunne nytte motrekningsretten.

Operatør seiar frå seg retten til å motrekne krav mot Oppdragsgjevar.

1.14.14 Force Majeure

1.14.14.1 Force majeure

Dersom ein av partane vert forhindra frå å oppfylle sine pliktar etter Kontrakten som følgje av forhold som ligg utanfor hans kontroll, slik som til dømes krig, naturkatastrofar, terror, nasjonal streik eller lockout, offentlege påbod og forbod, vert parten fritatt frå sine pliktar i denne Kontrakten så lenge forholda utgjer eit hinder for parten i å gjennomføre sine pliktar etter Kontrakten. Manglande oppfylling av Kontrakten som følgje av force majeure er ikkje kontraktsbrot.

For at ein part skal kunne krevje rett etter force majeure, må han ikkje med rimelegheit kunne ha forutsett force majeure-hendinga og verknaden av hendinga, og heller ikkje med rimelegheit kunne ventast å unngå eller overvinne verknaden av hendinga.

Oppdragsgjevar betalar ikkje for leveransar som ikkje blir utført.

Den av partane som vil krevje rett etter force majeure plikter å gje skriftleg varsel til den andre parten om dette utan ugrunna opphald.

Kvar av partane skal dekkje eigne kostnader forbunde med den ekstraordinære situasjonen. Partane plikter i tilfelle av force majeure utan ugrunna opphald å informere om tilhøve som kan vere av betydning for den andre parten. Parten plikter å medverke til å avgrense verknaden av force majeure.

1.14.14.2 Tiltak for å bøte på force majeure

Dersom heile eller deler av drifta ikkje kan gjennomførast som følgje av force majeure omfatta av punkt 1.14.14.1, kan Oppdragsgjevar påleggje Operatør å utføre tenesta med alternative fartøy eller andre transportmiddel.

Kostnader Operatør har med å setje i verk slike tiltak ved force majeure skal dekkjast av Oppdragsgjevar. Kostnader utover dette er Operatør sitt ansvar.

Det skal gjerast frådrag for innsparingar Operatør har som følgje av at kontraktpliktene blir suspendert i den aktuelle perioden. Vidare har Oppdragsgjevar i situasjonar kor Operatør berre kan utføre tenesta med alternative fartøy eller andre transportmiddel rett til å redusere Ruteproduksjonen i Oppdraget. Operatørs vederlag skal ved slike produksjonsendringar justerast i samsvar med punkt 1.13.2.2 og Kapittel 7.

Dersom Oppdragsgjevar meiner at det er risiko for at Operatør ikkje gjennomfører tiltak for å bøte på situasjonen i samsvar med Oppdragsgjevar sine pålegg, kan Oppdragsgjevar la andre operatørselskap utføre bøtetiltaka.

1.14.15 Betalingsmisleghald

Ved betalingsmisleghald har kreditor krav på rentar i samsvar med forsinkelsesrenteloven.

1.14.16 Heving av kontrakt

1.14.16.1 Heving som følgje av vesentleg kontraktsbrot frå Operatør

Ved vesentleg kontraktsbrot, eller dersom det er klart at vesentleg kontraktsbrot vil skje, har Oppdragsgjevar rett til å heve Kontrakten eller deler av denne med umiddelbar verknad, og krevje erstatning.

Døme på forhold som vil vere vesentleg kontraktsbrot (lista er ikkje uttømmande):

- Operatør ikkje innehar naudsynte løyver, forsikringar, bankgarantiar eller sertifikat.
- Operatør er gjeven dagbøter som samla overstig 10 % av Kontraktens årlege vederlag.
- Operatør i tre påfølgjande kalendermånader vert belasta med gebyr i tråd med kapittel 7 som utgjer meir enn 10 % av det månadlege vederlaget frå Oppdragsgjevar.
- Forseinka oppstart av Ruteproduksjon dersom forseinkinga overstig 15 dagar.

Oppdragsgjevar kan krevje full erstatning for tap som følgje av hevinga sjølv om det aktuelle kontraktsbrotet før heving eventuelt har medført krav om gebyr, trekk, prisavslag og/eller erstatning.

Heving skjer ved at Oppdragsgjevar gjev Operatør skriftleg melding om dette.

Når heving skjer, skal:

- a) Operatør avslutte utføringa av Oppdraget og forlate sambanda/ane på det tidspunkt Oppdragsgjevar fastset. Oppdragsgjevar har rett til å disponere over Operatør sine fartøy og anna materiell nytta i Oppdraget i opptil 18 månader etter at Operatør har avslutta si drift. Oppdragsgjevar skal gje Operatør eit rimeleg vederlag for slik bruk.
- b) Oppdragsgjevar godtgjer Operatør for det som er kontraktmessig utført etter kontraktens prisar. Av dette vederlaget kan Oppdragsgjevar halde tilbake det som er naudsynt for å dekke krav etter bokstav c) og d).
- c) Operatør betale erstatning for dei meirkostnader som hevinga medfører for Oppdragsgjevar.
- d) Operatør betale erstatning for tap ut over meirkostnadene nemnd i bokstav c), dersom kontraktsbrotet har sin årsak i forsettleg eller grov aktlause frå Operatør si side.

Ved heving kan kvar av partane skriftleg krevje at det straks vert avhalden ei registreringsforretning, der det i protokoll vert nedteikna kva Operatør har utført av

kontraktarbeid og kven som er til stades. Unnlèt ein part å møte utan gyldig grunn, kan den annan part gjennomføre registreringsforretninga aleine.

1.14.16.2 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør

Går Operatør konkurs, eller dersom han bevisleg blir eller erkjenner å vere insolvent, kan Oppdragsgjevar skriftleg heve kontrakten, med mindre det utan ugrunna opphald vert godtgjort at Oppdraget vil bli fullført i samsvar med Kontrakten.

1.14.16.3 Heving som følgje av vesentleg kontraktsbrot frå Oppdragsgjevar

Operatør har rett til å heve kontrakten dersom Oppdragsgjevar vesentleg misligheld sine kontraktpliktar eller det er klart at vesentleg kontraktsbrot vil skje.

Før heving kan skje skal Operatør varsle Oppdragsgjevar skriftleg. Varselet skal innehalde ein rimeleg frist for Oppdragsgjevar til å rette opp kontraktsbrotet. Fristen skal ikkje vere kortare enn ein månad.

Når heving skjer

- a) kan Operatør innstille utføringa av Oppdraget innan ei rimeleg frist etter at Oppdragsgjevar har motteke Operatørs skriftlege beskjed om heving
- b) skal Oppdragsgjevar betale Operatør for den del av Oppdraget som er kontraktmessig utført, Operatør sine avviklingskostnader og eventuelle tap som Operatør vert påført på grunn av kontraktpliktar ovanfor Operatør sine underleverandørar
- c) skal Oppdragsgjevar betale Operatør erstatning for tapt fortjeneste som han etter kontrakten ville ha hatt på den gjenståande delen av Oppdraget
- d) skal Oppdragsgjevar betale erstatning for ytterlegare tap såframt kontraktsbrotet har si orsak i forsetteleg eller grovt aktlause frå Oppdragsgjevars si side.

Ved heving kan kvar av partane skriftleg krevje at det straks vert avhalden ei registreringsforretning, der det i protokoll vert nedteikna kva Operatør har utført av kontraktarbeid og kven som er til stade. Unnlèt ein part å møte utan gyldig grunn, kan den annan part gjennomføre registreringsforretninga aleine.

1.15 TVISTAR

1.15.1 Lovval

Partanes rettigheter og plikter etter denne Kontrakten vert regulert etter norsk rett.

1.15.2 Forhandlingar

Dersom det oppstår tvistar mellom partane om tolking eller rettsverknadene av denne Kontrakten skal tvisten først søkjast løyst ved forhandlingar. Fører ikkje slike forhandlingar fram, skal saka avgjerast av dei ordinære domstolane, med mindre partane vert samd om å bringe saka inn for avgjerd ved skilssdom (voldgift). At ei tvist er brakt inn til avgjersle for domstol eller ved skilssdom, fritar ikkje partane frå å oppfylle sine pliktar etter Kontrakten.

1.15.3 Vernetting

Hordaland tingrett er vernetting for alle tvistar under denne Kontrakten.

2 LEVERANSEKRAV

2.1 OPPDRAGET OG ANSVARSFORDELING

2.1.1 Oppdraget

Kontrakten består av følgjande samband:

Rutepakke Austevoll og Gulen:	Leirvåg-Sløvåg Hufthamar-Krokeide
Rutepakke Bjørnafjorden:	Halhjem-Våge Hatvik-Venjanaset
Rutepakke Hardangerfjorden:	Kvanndal Utne (Kinsarvik dersom trekantsamband) Jondal-Tørvikbygd Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes
Rutepakke Sunnhordland:	Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo Ranavik-Skjersholmane Utåker-Matre-Skånevik
Rutepakke Kystsambanda:	Langevåg-Buavåg Husavik-Sandvikvåg Fedje-Sævrøy
Rutepakke Innaskjers:	Hjellestad-Lerøy-Bjelkarøy-Klokkarvik Sydnes-Fjelberg-Borgundøy-Utbjoa Kinsarvik-Utne
Rutepakke Masfjorden:	Masfjordnes-Duesund

2.1.2 Ansvarsfordeling knytt til drift

Oppdragsgjevar vil ha hovudansvaret for:

- Planlegging av rutetilbodet
- Marknadsføring- og kundekommunikasjon
- Trafikantinformasjon

Operatør har ansvar for:

- Gjennomføring av den til ei kvar tid gjeldande Ruteproduksjonen som inngår i Oppdraget
- Gjennomføring av andre aktivitetar som inngår i Oppdraget, medrekna sal av billetter
- Bidra med kundehandtering, marknadsføring og formidling av reiseinformasjon
- Sal- og billetteringsløyising

2.2 KRAV TIL PLANLEGGING

Oppdragsgjevar har ansvar for planlegginga av rutetilbodet. Operatør er ansvarleg for den planlegginga som er naudsynt for å kunne gjennomføre Oppdraget.

Oppdragsgjevars ansvar:

- Kontakt med mynde (for kontakt med planmynde i samband med bruk av kai, sjå punkt 6.2.2.2)
- Planlegging av rutetilbodet
- Syte for at naudsynte leigeavtaler er inngått for kai til bruk for anløp

Operatørs ansvar:

- Planlegging av fartøydisponering
- Planlegging av skiftplanar
- Gjennomføring av den daglege drifta
- Verkstadsplan
- Løyver knytt til plassering av energiinfrastruktur
- Kjøp, etablering og drift av eventuell energiinfrastruktur på kai

2.2.1 Ruteplanlegging

2.2.1.1 Kollektivtilbodet

Oppdragsgjevar har ansvaret for planlegging av det heilskaplege kollektivtilbodet. Oppdragsgjevar vil ha hovudansvaret for å følgje med på marknadsutviklinga og endre tilbodet deretter. Dette inneber kva kaier sambanda skal nytte, overfartstid, frekvens og opningstid på tilbodet.

Oppdragsgjevar ønskjer at Operatør løpande kjem med innspel til arbeidet basert på erfaringar med den daglege drifta.

2.2.1.2 Rutetabellar og fartøyplaner

Oppdragsgjevar er ansvarleg for utarbeiding av Rutetabellane. Alle ruteendringar skjer på datoar fastsett av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar skal som hovudregel sende varsel om endring av Ruteproduksjon skriftleg seinast 4 veker før ruteendringa trer i kraft. I samband med endring i skuleskyss, eller ved kortvarige endringar må Operatør kunne gjennomføre naudsynte endringar på kortare varsel enn 4 veker.

Oppdragsgjevar er ansvarleg for å levere gjeldande rutedata til Operatør.

Operatør kan til ei kvar tid føreslå endringar i Ruteproduksjonen.

Operatør er ansvarleg for utarbeiding av fartøyplaner. Operatør er ansvarleg for at dei til ei kvar tid gjeldande fartøyplanane er tilgjengelege for Oppdragsgjevar minst 4 veker før endringa finn stad. Årleg verkstadsplan skal utan oppfordring sendast Oppdragsgjevar kvart år.

2.2.1.3 Skift og bemanningsplanar

2.2.1.3.1 Generelt

Operatør er ansvarleg for å utarbeide og halde ved lag skift- og bemanningsplanar som sikrar tilstrekkeleg og lovleg bemanning av fartøya i Oppdraget.

Skift- og bemanningsplanane skal til ei kvar tid vere i samsvar med gjeldande regelverk for arbeids- og kviletid, og eventuelle dispensasjonar frå Sjøfartsdirektoratet. Operatør har ansvar for å følgje opp endringar i regelverk og praksis i kontraktperioden.

Oppdragsgjevar har rett til innsyn i skift- og bemanningsplanane som del av oppfølging av kontrakten.

Operatør må leggje til grunn at skift- og bemanningsplanar kan måtte justerast i kontraktperioden for å sikre stabil drift, etterleving av kviletidsreglar og eit robust rekrutteringsgrunnlag.

Eventuelle endringar i skift- eller vaktordning som er naudsynte for å oppfylle desse krava, er Operatør sitt ansvar og gjev ikkje rett til særskilt kompensasjon.

2.2.1.3.2 Særskilt krav – samband med utvida bemanningsbehov

For samband med utvida bemanningsbehov, skal Operatør uavhengig av fastsett Rutetabell, planleggje og dimensjonere bemanninga slik at det ligg føre mannskapsdekning som mogleggjer drift, beredskap og naudsynte operasjonar i minimum 20 timar per døgn per fartøy, dersom dette er naudsynt.

Kravet gjeld fartøy i følgjande rutepakkar:

- Rutepakke Austevoll og Gulen
- Rutepakke Bjørnafjorden
- Rutepakke Hardangerfjorden
- Rutepakke Sunnhordland
- Rutepakke Kystsambanda

2.2.2 Planlegging av infrastruktur

Oppdragsgjevar skal ivareta interessene til kollektivtrafikken i samband med at offentlege styresmakter driv planarbeid og annan utøving av mynde knytt til terminal, kaier/anløp og informasjonssystem.

Operatør skal setje seg inn i, og innrette seg etter, offentlege vedtak og avgjerder som endrar, hindrar eller på andre måtar påverkar trafikkavviklinga av kollektivtransporten innanfor Ruteområdet. Operatør må også gjere seg kjend med, og innrette seg etter, planarbeid og andre offentleg tilgjengelege vedtaks-/avgjerdsprosessar som er sett i verk før gjennomføringa av denne konkurransen og som kan få betydning for leveransane etter denne Kontrakten.

Operatør skal ivareta interessene til eigen trafikk i høve til offentlege styresmakter når det gjeld forhold som påverkar den daglege drifta. Operatør skal halde Oppdragsgjevar informert om eventuelle avviklingsproblem. Oppdragsgjevar ønsker at Operatør skal kome med framlegg til løysingar for dette når slike situasjonar oppstår.

Operatør skal delta i møter og på synfaringar som skjer i regi av Oppdragsgjevar eller andre offentlege verksemdar, der det vurderast som føremålstenleg. Det vert ikkje gjeve økonomisk vederlag for slik deltaking.

2.3 KRAV TIL UTFØRINGA AV OPPDRAGET

2.3.1 Generelt

Operatør skal syte for at kvaliteten på Oppdraget er slik at den er i tråd med kunden sitt behov for ei sikker, trygg og behageleg reiseoppleving. Operatør er Oppdragsgjevars representant og skal ha eit kundefokus som sikrar ein leveranse i samsvar med kontrakt. Operatør skal yte god service ovanfor dei reisande.

Oppdragsgjevar kan til ei kvar tid gjennomføre målingar og registreringar av kvaliteten på gjennomføringa av Oppdraget. Oppdragsgjevar kan i tillegg foreta passasjerteljingar og/eller andre marknadsundersøkingar om bord på fartøya.

2.3.2 Transportvilkår

Operatør må ha oppdaterte transportvilkår om transportørens ansvar for passasjer og reisegods på sine nettsider. Transportvilkåra følgjer Lov om sjøfarten.

2.4 KRAV TIL GJENNOMFØRING AV RUTEPRODUKSJONEN

2.4.1 Driftsleiing og operativt ansvarleg

Oppdragsgjevar skal kunne oppnå kontakt med ein ansvarleg representant for Operatør heile døgnet, alle dagar.

Operatør si trafikkleiing skal i hovudsak vere retta mot forhold som varetek trafikkavviklinga og dei reisande sine interesser, som til dømes:

- Iverksetje avbøtande tiltak ved trafikkforstyrringar
- Melde frå til kaieigar om manglande snøbrøyting eller skade på kai
- Vurdere tiltak ved fråkøyring av køyretøy/ passasjerar ved siste tur dersom det har vore innstilt ruteproduksjon.
- Løpande rapportering i samsvar med krava i punkt 2.16 og 2.17
- Setje i verk tiltak ved brot i dataoverføring ref. pkt. 2.16
- Informere Oppdragsgjevar ved driftsforstyrringar som påverkar kundane, herunder ved Forseinka framkomst, fråkøyringar og Innstilt ruteproduksjon
- Informere Oppdragsgjevar dersom mannskap eller andre melder inn manglar på kai.
- Mannskap- og fartøydisponering
- Sikre innsetjing av Reservefartøy ved Innstilt ruteproduksjon.

Operatør er pliktig til å sette av ein dag per år for alle på operativt leiarnivå til deltaking i kurs/samling i regi av Oppdragsgjevar relatert til køyreoppdraget. Operatør har ikkje krav på særskilt vederlag knytt til slike samlingar/kurs.

Ved større endringar i Operatørs eigarstruktur eller dersom Operatør skiftar dagleg leiar, hovudkontaktperson for Kontrakten, økonomiansvarleg eller personar med spesielle kvalitetsansvar, skal Oppdragsgjevar orienterast skriftleg om dette før endringa vert gjennomført.

2.4.2 Krav til etterleving av Rutetabellar

Operatør skal utføre Oppdraget i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane under alle påreknelege vêrtilhøve. Tider opplyst om i Rutetabellane utgjer avgangstider og framkomsttider. Overfartstid, manøvrering til og frå kai og ombord- og ilandstiging/-køyring

må til saman ikkje ta meir tid enn at framkomst- og avgangstidspunkta kan haldast. Dette gjeld uavhengig av faktisk bruk av bestillingsstopp. Sjå punkt 4.3 om Bestillingsstopp.

Ingen avgangar skal gå tidlegare enn oppsett tid i Rutetabellane.

Framkomst mellom 3 til 20 minutt etter definert framkomsttid i rutetabellen, vert definert som ei forseinka Tur. Sjå punkt 7.4.3 og 7.4.7 om trekk og gebyr. På anløpsstadar der det i rutetabellen ikkje er oppført framkomsttid, vert forseinking målt ut frå etterfølgjande avgangstid.

Planlagde rutekilometer og/eller rutetimar som ikkje vert gjennomført, utgjer Innstilt ruteproduksjon. Dersom framkomst (evt. avgang der berre det er oppgitt) er over 20 minutt forseinka, vil tal rutetimar og Utførde rutekilometer frå forseinka Tur utgjere Innstilt ruteproduksjon. Oppdragsgjevar kan i slike høve gjennomføre trekk i vederlag i samsvar med punkt 7.4.4 eller 7.4.2.1.

Dersom Operatør innstiller rutekilometer og rutetimar i løpet av opningstida, skal Operatør gjennomføre ekstra tal Turar etter avslutta opningstid dersom det er attståande køyretøy etter siste Tur aktuell dag. Tal ekstra turar skal tilsvare tal innstilte Turar, såframt dette let seg gjennomføre innan oppstart av første avgang neste driftsdøgn. Operatør kan maksimalt ha 10 minutt liggjetid på ladekaiene mellom kvar ekstra Tur. Utførte rutekilometer som følgje av slike ekstra turar inngår i Klimakravet. Operatør pliktar å gjennomføre den til ein kvar tid gjeldande ruteproduksjonen påfølgjande dag, sjølv om det vert gjennomført ekstra Turar etter opningstid dagen før. Operatør har ansvar for eventuelle konsekvensar dette får for bemanning, skiftordning, ladetid og oppfylling av Klimakravet.

Ved driftsstans, sjukdom og liknande skal Operatør foreta naudsynte tiltak for at produksjonen skal kunne utførast i samsvar med Rutetabellen. Operatør skal arbeide systematisk med oppfølging av punktlegheit og avviksårsak, og har ansvar for at årsakene til regelmessig førekomande forseinkingar og uregelmessigheit ar som skuldast driftsmessige tilhøve blir analysert og løyst.

2.4.3 Forholdet til annan korresponderande trafikk

Oppdragsgjevar fastset kva som er korresponderande trafikk/avgangar. Operatør pliktar å gjere seg kjend med alle korrespondansar knytt til det einskilde samband. Operatør pliktar å etablere kommunikasjon med operatør av korresponderande transportmiddel. Ved forseinkingar som vil kunne få betyding for korresponderande trafikk, pliktar Operatør å informere den korresponderande operatøren.

Operatør pliktar å vente inntil 10 minutt på korresponderande transportmiddel. Dersom korresponderande transportmiddel er meir enn 10 minutt forseinka når fartøyet skal gjennomføre siste avgang for dagen, skal Operatør avklare løysing med Oppdragsgjevar og operatør av korresponderande transportmiddel. Forseinkingar på grunn av korrespondansar skal hentast inn att snarast råd der det er opphald ved kai utover tid til av- og påkøyring eller der det er opphald ved ladekai utover minste garanterte liggjetid på ladekai som regulert i rammevilkåra for energikonseptet fastsett i punkt 5.4. Det er med dette ikkje krav om at fartøy skal stå over ei planlagt lading for å køyre inn forseinking som følgje av korrespondanse, men skal redusere liggje- og ladetid på ladekai med tilsvarande tid som Oppdragsgjevar etter rammevilkåra for energikonseptet fastsett i punkt 5.4 kan ta vekk. Oppdragsgjevar vil ikkje gje gebyr for eventuelle forseinkingar som Operatør ikkje kan innhente som følgje av minimum ladetid etter punkt 5.4. Forseinkingar skal rapporterast i samsvar med punkt 2.16 og 2.17.

2.4.4 Bestilling av bestillingsstopp

For samband der det i Rutetabell ligg inne anløp og/eller turar som berre vert køyrd ved bestilling, skal passasjerar kunne bestille bruk av desse anløpa/turane direkte til Operatør via telefon eller Operatørs eige system for bestilling. Operatør kan sette fristar for slik bestilling. Frist skal ikkje vere lengre enn 60 minutt før anløp/tur med mindre anna er oppgitt i Rutetabellane.

2.5 OPPDRAG FOR TREJEPART

Operatør kan ta mindre oppdrag for tredjepart dersom det ikkje kjem i konflikt med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane. Oppdrag for tredjepart skal ikkje påverke Operatør si plikt til å oppfylle rammevilkåra for energikonseptet fastsett i punkt 5.4.

Energiforbruk og slitasje på energisystem/-lager (til dømes batteri, Brenselcelle) knytt til eventuelle oppdrag for tredjepart skal dokumenterast og rapporterast i samsvar med punkt 2.16/2.17. Oppdragsgjevar skal haldast informert om slike oppdrag. Operatør ber risikoen for eventuelle kostnader knytt til slitasje eller redusert levetid som skuldast slik bruk.

2.6 BEREDSKAP

2.6.1 Oppgåver knytt til beredskap

AMK (akuttmedisinsk kommunikasjonssentral) kan ved akutt behov kjøpe ekstra Turar på sambanda Hatvik-Venjanaset, Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes, Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo, Fedje-Sævrøy og Masfjordnes-Duesund når som helst i døgnet. Dette betyr at mannskapet skal vere tilgjengeleg på telefon og VHF og kunne gjennomføre beredskapsturar snarleg etter bestillinga er mottatt.

2.6.2 Kostnader knytt til beredskapsordninga

Alle kostnader knytt til beredskapsordninga, til dømes løns- og energikostnader, skal dekkast av aktuell bestillar. Som grunnlag for dei variable kostnadane skal Operatør nytte dei til ei kvar tid gjeldande takstar for beredskapsturar i Autopassregulativet. Faste kostnader skal fakturerast basert på dei årlege kostnadane som er avtalt Prisskjema.

Eventuelle inntekter for beredskapskøyning tilfall Operatør.

2.6.3 Energikjelde ved beredskapsturar

Ved gjennomføring av beredskapsturar kan Operatør nytte fossilt drivstoff i forbrenningsmotor. Utslepp frå slike Turar inngår ikkje i grunnlaget for berekning av Klimakravet.

2.6.4 Beredskapstur utanfor sambandet si opningstid

Operatør pliktar å gjennomføre den til ei kvar tid gjeldande Ruteproduksjon påfølgjande dag, sjølv om det vert gjennomført ekstra Turar knytt til beredskap i Operatørs planlagde kviletid utanfor sambandet si opningstid. Operatør har ansvar for eventuelle konsekvensar dette får for bemanning og skiftordning. Dersom gjennomføring av ekstraturar knytt til beredskap gir Operatør mindre nattladetid enn 60 min, kan Operatør erstatte manglande ladetid med bruk av fossilt drivstoff i forbrenningsmotor ved gjennomføring av ordinær Ruteproduksjon neste driftsdøgn (sjå også punkt 5.4.3). Meirkostnader knytt til slik ekstra bruk av fossilt drivstoff skal inngå i Operatør sine kostnader knytt til beredskapsturar. jf. punkt 2.6.3.

2.6.5 Beredskapstur innanfor sambandet si opningstid

Dersom gjennomføring av beredskapstur innanfor sambandets opningstid hindrar Operatør i å gjennomføre Ruteproduksjon i samsvar med gjeldande Rutetabell, skal Ruteproduksjon så snart som mogeleg takast opp att etter beredskapstur er gjennomført.

Dersom gjennomført beredskapstur innanfor opningstid fører til innstilt ruteproduksjon eller forseinka framkomst over 20 minutt, vil Oppdragsgjevar gjennomføre trekk i samsvar med punkt 7.4.2.1 (trekk ved ekstremt krevjande vêrtilhøve). Dersom gjennomført beredskapstur førar til forseinka framkomst under 20 min på etterfølgjande turar, vil ikkje Oppdragsgjevar gje gebyr for forseinkinga.

Dersom Operatør innstiller Ruteproduksjon i løpet av ein dag som følgje av gjennomføring av beredskapstur, skal Operatør gjennomføre ekstra Turar etter avslutta opningstid dersom det er attståande køyretøy etter siste Tur. Tal ekstra Turar skal tilsvare tal innstilte Turar (så lenge der er attståande køyretøy), likevel avgrensa til 60 minuttar før opningstid til neste driftsdøgn. Desse siste 60 minuttar kan fartøyet lade, uansett kor mange Turar var innstilt (sjå også punkt 5.4.3). Operatør kan maksimalt ha 10 minutt liggjetid på ladekaiene mellom kvar ekstra Tur. Utførte rutekilometer som følgje av slike ekstra Turar etter ordinær opningstid inngår i Klimakravet. Operatør skal segle vanleg ruteproduksjon neste driftsdøgn.

2.6.6 Statistikk over tal beredskapsturar

Hatvik – Venjaneset

2020	2021	2022	2023	2024	2025
13	23	18	47	37	40

Jektavik – Nordhuglo – Hodnanes

2020	2021	2022	2023	2024	2025
40	74	185	227	143	183

Fedje – Sævrøy

2020	2021	2022	2023	2024	2025
1	12	21	16	3	10

Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes

2020	2021	2022	2023	2024	2025
2	9	17	22	12	25

Masfjordnes – Duesund

2020	2021	2022	2023	2024	2025
20	19	18	21	9	16

2.7 HANDTERING AV AVVIKSSITUASJONAR

2.7.1 Tryggleik og krisehandtering

Operatør skal arbeide systematisk og heilskapleg i eiga verksemd for å kunne handtere uønskte hendingar, herunder hendingar som avviker frå det normale, og som har ført til, eller kan føre til tap av liv eller skade på helse, miljø eller materielle verdiar.

Operatør skal ha gjennomført risiko- og sårbarheitsanalyse som syner kva risiko Operatør står overfor, samt utforma ein førebygging- og beredskapsplan for handtering av uønskte hendingar. Planen skal innehalde varslingsrutinar internt og til Oppdragsgjevar. Planen skal innehalde førebyggjande tiltak, behov for eventuelt lager for reservedelar til fartøy og/eller energiinfrastruktur, samt tiltak for å avgrense skadeverknader viss ei uønskt hending skulle oppstå. Planen skal vere dokumentert, gjort kjend i verksemda, aktivt nytta som styringsverktøy, oppdatert minst årleg og etter alvorlege hendingar. Operatør skal

gjennomføre jamlege beredskapsøvingar relevante for Oppdraget, og dokumentere gjennomføring og evaluering.

Oppdragsgjevar har rett på innsyn i Operatørs til ei kvar tid gjeldande risiko- og sårbarheitsanalyse, samt førebygging- og beredskapsplan.

Operatør skal ha rutinar for handtering av mistenkeleg oppførsel, gjenglemt bagasje og mistenkelege gjenstandar om bord på fartøya og i samband med gjennomføring av Oppdraget. Desse rutinane skal vere godt kjende i verksemda til Operatør og følgjast av mannskapet. Oppdragsgjevar har rett på innsyn i desse rutinane.

2.7.2 Varsling ved ikkje-planlagde avvikssituasjonar

Operatør skal ved driftsavvik, til dømes Forseinka framkomst og Innstilt ruteproduksjon, sørge for at Oppdragsgjevar vert varsla så snart som mogleg, men seinast innan 15 minutt etter at Operatør forstod eller med rimelegheit burde forstå at driftsavvik ville oppstå. Operatør skal samstundes sørge for at kundane vert gjeven god og rettidig informasjon. Dette gjeld også ved planlagd og ikkje-planlagd nedetid i nett og energiinfrastruktur. Tilsvarande varsel skal gis til Vegtrafikksentralen (VTS).

Operatør skal ha eit fast vaktnummer som Oppdragsgjevar kan bruke ved avvikssituasjonar.

Operatør skal varsle avvik til Oppdragsgjevar i samsvar med punkt 2.16 og 2.17, samt via Oppdragsgjevars webbaserte rapporteringsskjema. Varsel og rapportering skal innehalde tydeleg og tilstrekkeleg informasjon om avviket, herunder forventa varigheit og detaljar om Reservefartøy når det blir sett inn. Ved større hendingar som ulykke/krise skal Operatør ta kontakt via telefon i tillegg til rapporteringsløyisinga.

Operatør skal tilby SMS-varsling til reisande med informasjon ved driftsavvik, med mindre Oppdragsgjevar tilbyr dette gjennom egne system.

Manglande eller forseinka varsling etter dette punktet vert rekna som sjølvstendig avvik og kan utløyse trekk, gebyr eller sanksjonar etter kapittel 7, uavhengig av om sjølve driftsavviket var uunngåeleg.

2.7.3 Innsetting av Reservefartøy og responstid

2.7.3.1 Overordna

Operatør pliktar å gjere tiltak for å sikre at Oppdraget vert gjennomført i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane. Dersom Rutetabellen ikkje kan gjennomførast med Hovudfartøy, skal Operatør setje inn Reservefartøy.

For kvar rutepakke er det fastsett éin primær reserve-modell for innsetting av reservefartøy ved handtering av driftsavbrot, heretter omtala som Reservefartøy.

Reservefartøy for den einskilde rutepakka går fram av punkt 2.7.3.1 og kan vere:

- a) B-ferje som reservefartøy
- b) Reserveferje
- c) Passasjerbåt

Responstid vert rekna frå tidspunktet for varsling etter punkt 2.7.2, med dei særlege presiseringane som følgjer av punkt 2.7.3.3.

Responstid etter dette kapittel er oppfylt når Reservefartøyet er fysisk på plass i sambandet og klar til å utføre Oppdraget, jf. den reservemodellen som gjeld for rutepakka.

Operatør pliktar å gjennomføre naudsynte tiltak for å sikre at Rutetabellen vert halden. Dersom Hovudfartøy ikkje kan nyttast, skal Reservefartøy setjast inn innan fastsett responstid for sambandet.

Føresegna i dette punktet regulerer innsetting av Reservefartøy i avvikssituasjonar. Vidare bruk av Reservefartøy er regulert særskilt i punkt 2.7.3.5 og følgjande.

2.7.3.2 Reservefartøy per rutepakke

Det fastsette Reservefartøyet gjeld eksklusivt for den aktuelle rutepakka. Andre reserve-modellar kan berre nyttast dersom Oppdragsgjevar har sitt særskilt skriftleg samtykke.

Rutepakke Austevoll og Gulen:

B-ferje som går i ordinær ruteproduksjon på sambandet Leirvåg-Sløvåg skal settast inn som Reservefartøy for Krokeide-Hufthamar.

Rutepakke Bjørnafjorden:

B-ferje som går i ordinær ruteproduksjon på sambandet Halhjem-Våge skal settast inn som Reservefartøy for Hatvik-Venjanaset

Rutepakke Hardangerfjorden:

B-ferje som går i ordinær ruteproduksjon på sambandet Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes skal settast inn som Reservefartøy for Kvanndal-Utne og Jondal-Tørvikbygd

Rutepakke Sunnhordland:

Eigen Reserveferje skal settast inn som Reservefartøy for sambanda i rutepakka.

Kystsambanda:

Eigen Reserveferje skal settast inn som Reservefartøy for sambanda Fedje-Sævrøy og Husavik-Sandvikvåg.

Innaskjers:

Eigen Reserveferje skal settast inn som Reservefartøy for sambanda i rutepakka.

Masfjorden:

Passasjerbåt skal settast inn som Reservefartøy for sambandet i rutepakka.

2.7.3.3 Responstidskrav – differensiert etter reservemodell

2.7.3.3.1 Samband med B-ferje som Reservefartøy

For samband der B-ferje er fastsett som Reservefartøy, gjeld følgjande særlege presisering av responstida, jf. punkt 2.7.3.1:

Responstida vert rekna frå det tidspunktet Operatør har fullført naudsynte pågåande operative oppgåver på heimesambandet og er klar til avgang i transitt mot sambandet med driftsavbrot. Tidspunktet for varsling etter punkt 2.7.2 er utgangspunktet for når Operatør pliktar å setje i gang naudsynte tiltak, men responstida i tabellen i punkt 2.7.3.3.3 vert rekna frå B-ferja er klar til transitt.

Naudsynte pågåande operative oppgåver er avgrensa til det som er kravd for trygg og forsvarleg avslutning av ruteproduksjonen på heimesambandet.

Operatør skal ved avgang i transitt informere Oppdragsgjevar og reisande om estimert framkomsttid for B-ferja, dokumentert gjennom AIS der dette er tilgjengeleg.

For kvart samband med B-ferje som Reservefartøy er det fastsett ei responstid basert på normal fart, seglingsdistanse og lei under ordinære vêrforhold.

2.7.3.3.2 Samband med dedikert Reserveferje/passasjerbåt

Operatør skal sikre at aktuelt Reservefartøy er fysisk på plass i sambandet den skal utføre Oppdrag i og klar til å gjennomføre Rutetabellen innan fastsett responstid for sambandet.

2.7.3.3.2.1 Krav om innsetting av passasjerbåt – rutepakke Sunnhordland

Dersom Rutetabellen ikkje kan gjennomførast med Hovudfartøy og Reservefartøy ikkje er satt inn i sambandet innan 4 klokkeimar rekna frå det tidspunktet Operatør forstod eller med rimelegheit burde forstå at driftsavbrot ville oppstå, pliktar Operatør å sette inn ei passasjerbåt i sambandet. Kravet til bruk av passasjerbåt gjeld fram til Hovudfartøy eller Reservefartøy er sett inn i sambandet.

Innsetting av passasjerbåt etter dette punktet reknast ikkje som oppfyljing av responstidskravet for Reservefartøy.

Sjå punkt 3.12 for krav til passasjerbåt.

2.7.3.3.3 Oversikt over responstid

Tabell med oversyn over Reservefartøy, samband som skal betenast og krav til responstid:

Rutepakke	Reservefartøy	Samband som skal betenast	Responstid
Austevoll og Gulen	B-ferje Leirvåg-Sløvåg*	Krokeide-Hufthamar	< 6 timar
Bjørnafjorden	B-ferje Halhjem-Våge*	Hatvik-Venjanaset	< 90 minutt
Hardangerfjorden	B-ferje Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes*	Kvanndal-Utne	< 4 timar
		Jondal-Tørvikbygd	< 2 timar
Sunnhordland	Reserveferje	Ranavik-Skjersholmane	< 12 timar
		Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo	< 12 timar
		Skånevik-Matre-Utåker	< 12 timar
Kystsambanda	Reserveferje	Fedje-Sævrøy	< 2 timar
		Husavik-Sandvikvåg	< 6 timar
Innaskjers	Reserveferje	Hjellestad-Klokkarvik	12 timar

		Fjelbergsambandet	12 timar
		Kinsarvik-Utne	12 timar
Masfjorden	Passasjerbåt	Masfjordnes-Duesund	4 timar

*For samband med B-ferje som Reservefartøy vert responstida rekna frå B-ferja er klar til avgang i transitt, jf. punkt 2.7.3.3.1.

Dersom Hovudfartøy ikkje kan gjennomføre Ruteproduksjon som følgje av nedetid i nett, sjå krav til vidare drift i punkt 2.7.4.

For krav til Reserveferje og Passasjerbåt, sjå punkt 3.12.

For krav til B-ferje som seglande reserveferje, sjå definisjonen i punkt 1.1.3.

2.7.3.4 Oppdragsgjevars rett til å sette inn Reservefartøy der dette er Reserveferje eller Passasjerbåt

Dersom Reservefartøy, der dette er Reserveferje eller Passasjerbåt, ikkje er satt inn i sambandet innan fastsett responstid, jf. punkt 2.7.3.3.3, har Oppdragsgjevar rett til utan opphald å sette inn alternativt materiell for å sikre vidare drift. Nettokostnader ved innsetting av alternativt materiell kan belastast Operatør i samsvar med punkt 7.4.6.

2.7.3.5 Bruk av Reservefartøy

2.7.3.5.1 Generelt

Reservefartøy kan berre nyttast i eit samband dersom Hovudfartøyet for aktuelt samband eller tilhøyrande energiinfrastruktur har behov for vedlikehald eller reparasjon, eller dersom Oppdragsgjevar har godkjent ei særskilt omdisponering etter 2.7.3.5.2 eller 2.7.3.5.3 nedanfor.

Reservefartøy som skal nyttast i Oppdraget skal kunne nyttast til dei aktuelle kaiene og oppfylle kontraktens krav til Reservefartøy.

Rutetabellane skal haldast ved bruk av Reservefartøy og passasjerbåt.

Eit Hovudfartøy kan ikkje erstattast av Reservefartøy for ein tidsperiode som overstig 21 dagar per kalenderår, med mindre Reservefartøyet oppfyller alle minstekrava for Hovudfartøy stilt i Kontrakten – i så fall kan perioden forlengjast etter avtale med Oppdragsgjevar. Sjå for øvrig punkt 2.7.3.5.2 for B-ferje som Reservefartøy, punkt 2.7.3.5.3 for dedikert reservefartøy og 2.7.3.5.3 for Passasjerbåt.

Ved bruk av Reservefartøy utover maks tal dagar, sjå gebyr i punkt 7.4.7. Kontraktens trekk, gebyr og sanksjonsføresegn gjeld også for desse dagane.

2.7.3.5.2 Særleg om B-ferje som Reservefartøy

For rutepakkar der det er fastsett at Reservefartøy er B-ferje som Reservefartøy, jf. tabell punkt 2.7.3.3.3, skal A-ferja på heimesambandet oppretthalde ruteproduksjonen i samsvar med rutetabellen for fartøyet. I slike tilfelle har heimesambandet redusert kapasitet samanlikna med normal to-fartøys drift.

Oppdragsgjevar kan godkjenne at B-ferja vert omdisponert til teneste i eit anna samband i same rutepakke. B-ferja trer då inn som Reservefartøy i det andre sambandet for den perioden omdisponeringa varer.

2.7.3.5.3 Særleg om dedikert Reserveferje

For rutepakkar med dedikert Reserveferje skal denne mobiliserast ved driftsavbrot på Hovudfartøy i rutepakka innan fastsett responstid.

Oppdragsgjevar kan også i særskilte tilhøve godkjenne at eit Hovudfartøy vert omdisponert til teneste i eit anna samband i same rutepakke, og at dedikert Reserveferje trer inn i dette sambandet for den perioden omdisponeringa varer.

2.7.3.5.4 Særleg om Passasjerbåt

For rutepakke med Passasjerbåt som Reservefartøy kan eit Hovudfartøy ikkje erstattast for ein tidsperiode som overstig 15 dagar per kalenderår.

2.7.3.5.5 Bruk av Reservefartøy ved planlagde avvikssituasjonar

Ved årlege verkstadopphald og andre planlagde driftsavbrot skal Reservefartøy vere i drift i sambandet før Hovudfartøyet vert teken ut av drift. Operatør skal søkje å leggje årlege verkstadopphald til trafikksvake periodar. Operatør pliktar å gje Oppdragsgjevar minimum 30 dagars skriftleg varsel om fartøybyte eller innsetjing av Reservefartøy ved planlagt verkstadopphald.

2.7.3.5.6 Gebyr ved Innstilt ruteproduksjon

Ved Innstilt ruteproduksjon som følgje av avvikssituasjonar skal Oppdragsgjevar gjennomføre trekk i vederlag og/eller gje gebyr i samsvar med kapittel 7, herunder vurderinga etter punkt 7.4.2 og trekk-/gebyrreglane i punkt 7.4.4. Innstilt ruteproduksjon skal ikkje inngå i oppfyllinga av Klimakravet.

2.7.4 Gjennomføring av Ruteproduksjon ved nedetid i nett

Ved planlagd eller ikkje-planlagd nedetid i nett skal Operatør fortsette Ruteproduksjonen med bruk av forbrenningsmotor.

Dersom nedetid påverkar Operatørs moglegheit for å lade på kaiene omfatta av punkt 6.2.3 og Operatør kan dokumentere nedetid i nett, skal Tal Utførde rutekilometer og tilhøyrande energiforbruk omfatta av slike hendinga ikkje inngå i Klimakravet og berekninga av Klimagebyr. Oppdragsgjevar skal i slike tilfelle også dekke Operatørs relevante og dokumenterte meir-/mindrekostnader knytt til bruk av reserveløysing.

Dersom nedetida omfattar lading på kaiene omfatta av punkt 6.2.4 og Operatør kan dokumentere nedetid i nett, skal Tal Utførde rutekilometer og tilhøyrande energiforbruk omfatta av slike hendinga ikkje inngå i Klimakravet og berekninga av Klimagebyr. Operatør må likevel sjølv dekke sine eventuelle meirkostnader knytt til bruk av reserveløysing.

2.8 KRAV TIL MANNSKAPET

2.8.1 Språk

For passasjerskip i rutefart mellom norske hamner må mannskap som skal rettleie passasjerar i beredskaps- og naudsituasjonar beherske engelsk og eit skandinavisk språk, jf. forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjonar og sertifikat for sjøfolk.

2.8.2 Uniformering

Operatørs mannskap som har kundekontakt skal bere uniform. Uniformen skal til ei kvar tid vere heil og rein. Operatør dekkjer uniformkostnadene.

Operatør kan sjølv fastsetje utforminga av uniform. Oppdragsgjevar tek atterhald om rett til å kunne stille krav til utforming og profilering på mannskapet sin uniform.

I tillegg skal mannskapet om bord vere uniformert i samsvar med Operatør sitt uniformsreglement slik at trafikantane i ein kvar situasjon skal kunne identifisere desse. Ved manuell dirigering skal synbart vernetøy nyttast og dette skal vere i samsvar med EN ISO 20471, klasse 3.

2.8.3 Lærlingar/kadettar

Det er eit krav at Operatør er tilknytt ei lærling-/kadettordning, at minst ti prosent av arbeidet (målt i arbeidande timar knytt til kontraktrelevant aktivitet) utførast av lærlingar, og at minst éin person av dei som deltek i arbeidet med å oppfylle kontrakten, skal vere lærling, jf. lov om offentleg anskaffingar § 5h.

Kravet kan oppfyllest av Operatør eller ein eller fleire av hans underleverandørar. Kravet gjeld likevel ikkje sambanda Hjellestad-Lerøy-Bjelkarøy-Klokkarvik og Kinsarvik-Utne (Rutepakke Innaskjers) og Sambandet Masfjordnes-Duesund (Rutepakke Masfjorden).

Utanlandske selskap kan oppfylle lærling- og kadettkravet ved å nytte lærlingar/kadettar som er tilknytt offentlig godkjent lærling-/kadettordning i Noreg eller tilsvarende lærlingordning i opphavslandet eller tilsvarende ordning i anna EU/EØS-land. Operatør skal ved oppstart, og på anmodning under gjennomføringa av Oppdraget, dokumentere at krava er oppfylt.

Kravet gjeld ikkje dersom Operatør kan dokumentere reelle forsøk på å inngå lærling-/kadettkontrakt utan å lukkast. Tilsvarende gjeld dersom Operatør har inngått lærling-/kadettkontrakt, men på grunn av forhold som skuldast lærlingen/kadetten ikkje kan nytte vedkommande under Oppdraget. Dette føreset at Operatør kan dokumentere reelle forsøk på å inngå ny lærling-/kadettkontrakt utan å lukkast.

Oppdragsgjevar dekkjer lønskostnader for lærling-/kadettårsverk per år basert på den til ei kvar tid gjeldande tariff-løn. Operatør sine lønskostnader knytt til lærlingar/kadettar skal ikkje inngå i årsvederlaget, men fakturerast Oppdragsgjevar årleg.

Operatør skal ved avslutning av kvart kalenderår dokumentere bruk av lærlingar/kadettar inkludert tal timar utført arbeid og timelister. Oppdragsgjevar har rett til å gjennomføre naudsynt kontrollar, og brot på krav om bruk av lærlingar vert sanksjonert etter reglane i punkt 1.14 flg.

2.8.4 Kurs og opplæring

Mannskapet skal ha naudsynt kompetanse, vere serviceinnstilt og ha ein god tone overfor kundane. Operatør er ansvarleg for opplæring av eige personell. Operatør skal som ein del av kvalitetssikringssystemet sitt ha ein opplæringsplan for mannskapet. Tilsvarende er Operatør ansvarleg for at personalet innfrir kompetansekrav gjennom heile kontraktsperioden. Opplæringsplanane skal vere tilgjengeleg for Oppdragsgjevar.

Operatør skal ha ein kontaktperson/ansvarleg for opplæring og kurs.

Oppdragsgjevar nyttar ein digital lærings- og kommunikasjonsplattform som kan gjerast tilgjengeleg for Operatør ved behov. Operatør vil då vere ansvarleg for å legge inn nye brukarar og slette brukarar i plattformen som har avslutta arbeidsforholdet hos operatør. Operatør kan kome med innspel til ønska opplæring. Oppdragsgjevar og Operatør kan saman utvikle og planleggje kurs innanfor ulike emne/tema.

Operatør skal ha rutinar som sikrar at alle tilsette til ei kvar tid har tilgang til oppdatert informasjonen. Mannskapet skal til ei kvar tid ha naudsynt kunnskap om:

- Billettsal og Autopassregulativ
- Detalj-kunnskapar om sambanda Operatør betener, i tillegg til korresponderande/samkøyrande ruter
- God kunnskap om rutetilbodet elles i ruteområdet

- Transportvilkåra
- Varslingsrutinar og beredskapstiltak ved større ulykker og brann
- Krisehandtering
- Oppdragsgjevarers retningslinjer for kundebehandling og servicenivå

Operatør skal stille alt personell vederlagsfritt til disposisjon for Oppdragsgjevar inntil to dagar kvart kalenderår. Dette for supplerande opplæring innan dei område Oppdragsgjevar finner naudsynt.

Dersom Oppdragsgjevar arrangerer samlingar for personell omtala i punkt første og andre ledd, refunderer ikkje Oppdragsgjevar reiseutgifter eller kompensasjon for reisetid og diett.

2.8.5 Trafikkdirigering og lasting av køyretøy

Operatør må til ei kvar tid vurdere behovet for trafikkdirigering på kai og oppstillingsområde. Operatør har ansvar for å halde orden på oppstillingsplass slik at ombordkøyring kan gjennomførast i samsvar med gjeldande regelverk. På samband med mykje trafikk i periodar må Operatør rekna med at det kan vera behov for dagmenn på kaiane. Oppdragsgivar kompenserer ikkje ekstra for dette.

Operatør skal ha tilstrekkeleg mannskap for å kunne laste/losse fartøyets godkjente kapasitetar (PBE/VTE/Pax) på ein god og sikker måte. Operatør plikter å utnytte fartøyets deksareal og lasteevne maksimalt, slik at Operatør unngår attståande køyretøy. I dei tilhøve sambandet opplev attståande køyretøy, har Oppdragsgjevar rett til å be Operatør dokumentere at fartøyets lasteevne og PBE-kapasitet var fullt utnytta. Fartøyets fulle lastekapasitetar skal alltid nyttast i ruteproduksjonen, også om fartøyet har høgare kapasitet enn kontraktens minstekrav. Dersom Operatør nyttar fartøy med meir enn 25% større lastekapasitet enn minstekrav og fullasting av fartøyet medfører forseinkingar, vert Operatør fritatt for gebyr for inntil 3 forseinka framkomstar etter aktuell fullasta avgang.

2.8.5.1 Avstand mellom køyretøy på fartøy

For avstand mellom køyretøy i bredda, vert det vist til forskrift av 15. juni 1987 nr.507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektre § 13. Sjå for øvrig punkt 3.10.

For sambandet med berre to kaiar skal alle køyretøy skal vere plassert i køyreretning. I tillegg skal plasseringa ikkje krevje rygging/vending ved på/avkøyring.

2.8.5.2 Separasjon av passasjerar og køyretøy

Gåande passasjerar skal haldast skilt frå køyretøya under ombord- og ilandstiging. Dette kan anten gjerast med gangveg med rekkverk om bord, eller ved manuell trafikkdirigering ved ombord- og ilandstiging.

2.9 AVVIK RELATERT TIL HELSE, MILJØ OG TRYGGLEIK

Avvik relatert til HMT skal rapporterast til Oppdragsgjevar. Ein månadleg rapport fordelt per samband skal innehalde tal for siste månad og totalt for inneverande år innanfor følgjande kategoriar:

- Personskade med fråvær (her må det også oppgjævast antatt og verkeleg tal fråværsdagar utover skadedagen)
- Personskade utan fråvær
- Nestenulykke og farleg forhold
- Personskade passasjer/3.part
- Skadar på biler/last
- Støytiskadar

- Utslepp Ytre miljø (luft/vann)
- Sjukefråvær (korttidsfråvær, langtidsfråvær og total) for aktuell månad og akkumulert for året

Ovannemnde skal rapporterast i samsvar med vedlagte mal - vedlegg D Registrering av HMT-hendingar. Dersom Operatør har eigne og innarbeida system som viser tilsvarende informasjon og data på ein oversiktleg måte, så kan desse nyttast i staden for skjemaet i vedlegg D.

På bakgrunn av dei innrapporterte tala, reknar Oppdragsgjevar ut HMT-indikatorar som vist nedanfor. HMT - indikatorane framkjem slik:

$H1 = \text{tal personskadar med fråvær (eigne tilsette)} \times 1000000 / \text{Ant arbeidstimar (eigne tilsette)}$

$H2 = \text{tal personskadar med fråvær} + \text{ant. personskadar utan fråvær (eigne tilsette)} \times 1000000 / \text{Ant arbeidstimar (eigne tilsette)}$

$F = \text{tal fråværsdagar pga. personskade (eigne tilsette)} \times 1000000 / \text{Ant arbeidstimar (eigne tilsette)}$

$N = \text{Ant. Nestenulykke} \times 1000000 / \text{tal arbeidstimar (eigne tilsette)}$

Ved uønskte hendingar skal Operatør kommentere kva hendingar dette er og kva tiltak som er satt i verk for å unngå at liknande skjer igjen. Operatør bør kommentere utviklinga av resultat, trendar o.l.

Alvorlege ulykker skal rapporterast til Oppdragsgjevar når det skjer. På førespurnad ønskjer Oppdragsgjevar å få tilgang til Sjøfartsdirektoratet sine rapportar etter alvorlege uhell med ferjer.

Rapportering til Oppdragsgjevar skal skje innan den 15. i påfølgjande månad.

Oppdragsgjevar atterhald seg retten til å leggje til, fjerne eller endre kva kategoriar det skal rapporterast på, samt endring av rapporteringsform/rapporteringverktøy.

2.10 KRAV TIL SAL AV BILLETTAR

2.10.1 Ansvar for sal av billetter

Operatør er ansvarleg for at alle køyretøy vert billettet. Billetteringa skal gjennomførast på ei trafikal effektiv og sikker måte. Operatør kan velje om gjennomføring av billettering skal skje under overfarten og/eller før ombordkøyring.

Billetteringa skal gjennomførast i samsvar med Oppdragsgjevars til ein kvar tid gjeldande retningslinjer for takstar og rabattar. Sambandet er del av ordninga med nasjonalt autopass-ferjekort og billetteringa skal skje i samsvar med til det ei kvar tid gjeldande AutoPASS-regulativet. Sjå Vedlegg 2.8 AutoPASS regulativ. Oppdragsgjevar har rett til å endre ved dette regulativet i løpet av kontraktperioden.

Mannskap som skal kunne gi dei reisande tilfredsstillande informasjon om rutetilbod, takstar, vedtekter etc.

Oppdragsgjevar pliktar å informere Operatør skriftleg når endringar skjer i reglement for takstar og rabattordningar.

Ettersom billettinntektene skal overførast til Oppdragsgjevar, skal Oppdragsgjevar vere formell seljer av billett til kunde. Dette inneber at det er Oppdragsgjevar sitt namn og organisasjonsnummer som skal prege salskvitteringa til kunde. Dersom Operatør har behov

for å vere formell seljar av billett, skal Operatør inngå ein kommisjonæravtale med Oppdragsgjevar. Operatør ber alt ansvar for at ei slik kommisjonæravtaleløysing oppfyller gjeldande krav til skatt, mva og bokføring mv. Oppdragsgjevar kan krevje at Operatør innhentar ei stadfesting på løysinga frå Skatteetaten (BFU e.l.).

2.10.2 Frikort

Det er berre Oppdragsgjevar som kan innvilge fri reiserett. Oppdragsgjevar tilbyr ikkje frikortordning for Operatørs personale.

2.10.3 Kontroll av billettering

Operatør er ansvarleg for at alle reisande har gyldig billett under heile overfarten. Dersom Operatør ikkje utfører billettering, er dette å betrakte som ein mangel ved leveransen. Oppdragsgjevar, eller representant for Oppdragsgjevar, kan på eige initiativ gjennomføre teljing, registrering og kontroll av billetteringa på ferjekai og om bord på fartøy på utvalde avgangar. Oppfølgjande kontroll kan gjennomførast i eventuelt vegkantutstyr, baksystem og Sentral tenesteleverandør sitt sentralsystem. Oppdragsgjevar skal underrette Operatør skriftleg om eventuelle feil ved gjennomføringa av billettering, og Operatør plikter utan opphald å rette slike feil. Feil eller manglande billettering kan føre til gebyr, jf. punkt 7.4.7.2. Eventuelle bøter til reisande som ikkje kan vise fram gyldig billett vert rekna som billettinntekt til Oppdragsgjevar.

2.10.4 Billettsystem og utstyr

Operatør skal ha ei billetteringsløysing med moglegheit for betaling med brikker (AutoPASS og EasyGo+), autopassferjekort og/eller kjennemerke/bilskilt. Billetteringsløysing for betaling med kjennemerker føreset at dette er tillate gjennom lov eller forskrift. I tillegg skal Operatør tilby løysing for manuell betaling (debetkort, kredittkort og kontantar) av køyretøy utan gyldig brikke, for dei som ønsker å reise anonymt eller har behov knytt til takstregler der automatisk betaling med brikke ikkje er tilstrekkeleg.

Operatør skal ikkje utstede AutoPASS-brikker.

Operatør kan ha utstyr for automatisk klassifisering av køyretøy i samsvar med Oppdragsgjevars AutoPASS-regulativ for brikkepasseringer.

Operatør skal foreta ei sjølvstendig vurdering av at billetteringsløysinga tilfredsstillar Oppdragsgjevars krav. Løysingane kan variere for dei ulike ferjekaiområda/sambanda. Operatør skal innan 12 månader før Oppstartsdato leggje fram forslag til billetteringsløysing for Oppdragsgjevar. Operatørs ansvar for billetteringsutstyret omfattar kjøp, drift, vedlikehald og etablering av sjølvve billettsystemet (maskiner, baksystem og software), drift av datalinjer, straumkablar/-skap, varsellys/skilt knytt til passering etc.

Operatørs valde løysing for brikkelesing og lengdemåling skal minst ha ein oppetid på minimum 99 % pr. måned. Operatør skal rapportere oppetidsprosent per måned. Evt. lengdemålingssystemet skal ha maksimalt avvik på +/- 25 cm i 99 % av utførte lengdemålingar.

Alle køyretøy skal billetterast. For å sikre dette, også ved nedetid av eventuelt automatisk system, skal Operatør etablere reserveløysing for lengdemåling og registrering av brikker. Dette kan innebære både automatiske og manuelle løysingar.

Manuell betaling (debetkort, kredittkort og kontantar) skal handsamast av Operatør sitt eige baksystem.

Operatør skal ha eit system, og/eller utstyr, som gir tilstrekkeleg dokumentasjon for ein god klagehandtering. Systemet skal ved klagehandtering ivareta at den reisande blir korrekt billettert. Passering i automatisk betalingsfelt skal dokumenterast med foto som skal følgje transaksjonane som vert overført Sentral tenesteleverandør. Slik dokumentasjon skal berre nyttast ved klagehandtering. Det skal utifrå foto vere mogleg å definere korrekt takstgruppe for køyretøy. All fotografering/filming skal skje i samsvar med regler om personvern.

Kostnader som Sentral Tenesteleverandør har knytt til korreksjon av transaksjonar blir fakturert Operatør.

Operatør skal følgje definert sendeskjema for filoverføring (transaksjonsfiler og valideringsfiler) for å sikre avrekning og kontostatus til korrekt tid, jf. Vedlegg 2.5 «Fristar og frekvens» og Vedlegg 2.6 «Transaksjonsformat».

2.10.4.1 Kontroll av eventuell automatisk løysing

Operatør skal rapportere oppetidsprosent på eventuell automatisk løysing per månad. Oppdragsgjevar kan gjennomføre kontroller i vegkantutstyr og hos Sentral tenesteleverandør for å avdekke nedetid på automatisk løysing. Brot på oppetidskravet kan føre til trekk i vederlag, jf. punkt 7.4.7.2

2.10.5 Brikkelesing, transaksjonar og Sentral tenesteleverandør

Brikkelesing, brikkebehandling og brikketransaksjonar skal følgje gjeldande krav som AutoPASS-systemet er underlagt, sjå www.autopass.no.

Format på ferdig rabatterte returtransaksjonar frå Sentral tenesteleverandør til statistikkformål skal følgje skildringane i Vedlegg 2.5 og Vedlegg 2.6.

Operatør skal nytte Sentral tenesteleverandør for dei funksjonar som går fram av Vedlegg 2.5 og Vedlegg 2.6. Oppdragsgjevar krev at Operatør inngår avtale med Sentral tenesteleverandør, jf. Vedlegg 2.7. Operatør må innarbeide alle kostnader knytt til integrasjon og test med Sentral tenesteleverandør og må dekke alle kostnader knytt til bruk av Sentral tenesteleverandør.

Operatør er ansvarleg for at det vert inngått naudsynte tilslutningsavtaler til andre bompengeselskap – easyGO, AutoPASS Samordnet betaling etc.

2.10.6 Personvern

Operatør skal sørge for at vald løysing er i tråd med det til ei kvar tid gjeldande regelverk for behandling av personopplysningar. Operatør er også ansvarleg for at det blir inngått naudsynte datahandsamaravtalar med relevante parter. dersom det er naudsynt med dialog med Datatilsynet om valde løysing skal Operatør sjølv stå for denne, men Oppdragsgjevar har rett til innsyn i all kommunikasjon mellom Operatør og Datatilsyn

Operatør er ansvarleg for at det vert inngått naudsynte tilslutningsavtaler til andre bompengeorganisasjonar – EasyGO, AutoPASS Samordnet betaling osv.

2.11 FRAKT AV GODS

Operatør skal frakte gods, som ikkje vert transportert med bil/hengar, i den grad lokale tilhøve tilseier det er eit behov, så lenge det er plass og det ikkje går utover frakt av passasjar og køyretøy. Inntektene for denne tenesta vil gå til Operatør. Operatør fastset dei til ei kvar tid gjeldande takstreglane for frakt av gods. Desse skal godkjennast av Oppdragsgjevar. Operatør er sjølv ansvarleg for eventuell betalingsløyising for frakt av gods.

2.12 KRAV TIL HANDSAMING AV HITTEGODS

Operatør skal handtere og ta vare på hittegoods i samsvar med gjeldande lover og forskrifter. Kvar einskild gjenstand skal merkast med nøyaktig utfylt hittegodslapp med informasjon om dato, klokkeslett og funnstad/rutenummer.

Operatør skal ha gode rutinar for handteringa og føre ein logg over hittegoods slik at det er mogeleg å spore når og kor det er funnet, og informasjon om når det er henta av eigar.

2.13 KRAV TIL REINHOLD OG VEDLIKEHALD

Operatør har ansvar for at reinhold og vedlikehald vert utført på fartøya. Fartøya skal til ei kvar tid ha godt reinhold og vedlikehald.

2.13.1 Dagleg reinhold

- Golvflater og toalett skal minimum reingjerast 1 gang i døgnet. Ved synleg smuss skal innvendige vegger og vindaug reingjerast dagleg.
- Ved tilgrising av passasjersalong og toalett (til dømes oppkast), skal dette reingjerast så snart som mogeleg.
- Sete skal være reingjort og utan synleg smuss til ei kvar tid.
- Fartøya skal være fri for tagging, både ut- og innvendig,
- Golv skal, i tillegg til å vere vaska, vere reingjort for tyggjegummi, tagging og liknande.
- Utvendig vask av fartøya skal utførast dagleg dersom behov for å gje eit godt heilskapleg inntrykk. Ved saltsprut på vindaug til passasjersalong skal vindaug reingjerast dagleg så langt det lar seg praktisk gjere.
- Mannskapet skal gå igjennom fartøyet og plukke laust søppel minst ein gang per Tur.

2.13.2 Periodisk reinhold

- Alle vindaug skal reingjerast innvendig minimum 1 gong per måned.
- Fartøyet skal minimum reingjerast utvendig 1 gong per måned.
- Innvendig heilvask, som reinsing av alle setetrekk, blir utført minimum 2 gonger pr. år.

Periodisk reinhold skal kunne dokumenterast ovanfor Oppdragsgjevar.

2.13.3 Dagleg vedlikehald

- Fartøy i trafikk skal syna seg utan skader på overflater/maling, skrog eller innreiingsdetaljar og interiør.
- Punkterte vindaug skal skiftast så snart som mogleg.
- Vindaug med riss-skadar skal skiftast så snart som mogleg.

2.14 KRAV TIL MARKNADSFØRING OG KUNDEINFORMASJON

2.14.1 Marknadsføring

Oppdragsgjevar er ansvarleg for marknadsføring av kollektivtrafikken i Vestland.

Oppdragsgjevar har rett til å gjennomføre passasjerteljingar og/eller andre marknadsundersøkingar om bord.

2.14.1.1 Oppdragsgjevar sitt ansvar

Informasjon om kollektivtransporten og rutetilbodet er Oppdragsgjevars ansvar. Det omfattar:

- Annonsering av rutetilbodet, og dertil kommunisere informasjon om endringar i trafikkavviklinga som følgje av planlagde avvik (knytt til infrastruktur o.l.).
- Informasjon om rutetilbodet og prisar i aktuelle kanalar, som:
 - Digitale informasjonskanalar (app, innhald til skjerm m.m.)
 - Produksjon av ruteplakatar

2.14.1.2 Operatør sitt ansvar

Operatør har den direkte kundekontakten og skal medverke i informasjonsarbeidet. Operatør har i den samanheng ansvar for følgjande:

- Operatør skal kommunisere relevant informasjon på alle fartøy sine digitale flater etter retningslinjer som Oppdragsgjevar fastset, dette inkluderer skjermar som elles vert nytta til framvising av tryggleiksinformasjon.
- Skjerm for passasjerinformasjon. Sjå skjermkrav i punkt 3.8.2.2
- Operatør har ansvaret for at skjerm og PC fungerer tilfredsstillande i sambandets opningstid.
- Sørge for at kundeinformasjon frå Oppdragsgjevar vert plassert og distribuert på fartøya. Det må vera mogleg å henge opp plakatar om bord.
- Sørge for at informasjon om ruteendringar og anna informasjon frå Skyss vert kunngjort etter dei retningslinjer som Oppdragsgjevar fastset. Operatør skal i den samanheng også gje skriftleg tilbakemelding til Oppdragsgjevar om at oppgåva er utført.
- Vedlikehald og utskifting av rutekassetar på kai.
- Eventuell utplassering og løypande utskifting til siste utgåve av ruteinformasjon/plakat på aktuelle kaier i sambanda.

Oppdragsgjevar kan i tillegg påleggje Operatør å kommunisere naudsynt publikumsinformasjon direkte til kundane ved ikkje-planlagde avvikssituasjonar. Dersom Operatør vert pålagt denne oppgåva skal kommunikasjonen skje på vegne av Oppdragsgjevar etter nærare retningslinjer frå Oppdragsgjevar (t.d. SMS-varsling). Eventuelle meirkostnader som følgje av eit slikt pålegg vert kompensert i samsvar med punkt 1.13.9.

Oppdragsgjevar skal ha tilgang til å kunne publisere til fartøyets digitale flater, og Oppdragsgjevar har rett til å stille krav til kva publiseringssystem som Operatør skal bruke til desse digitale flatene. Operatør skal sørge for skjermar, tilhøyrande utstyr og publiseringssystem.

Operatør skal vidareformidle all relevant informasjon frå Oppdragsgjevar til sine tilsette. Informasjonen skal formidlast ved bruk av eigna formidlingskanalar, evt. etter nærare retningslinjer frå Oppdragsgjevar.

2.14.2 Tryggleiksinformasjon om bord

Operatør har ansvar for å annonsere tryggleiksinformasjon ved alle avgangar i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande lover, forskrifter og pålegg frå offentlege myndigheiter.

2.14.3 Reklamerettar

Operatør plikter å stille med fartøy utan reklame og/eller gjeldande reklameavtalar. Oppdragsgjevar har alle rettar til reklame i og på fartøya.

Alle reklameinntekter i kontraksperioden tilhøyrar Oppdragsgjevar. Det er den til ei kvar tid gjeldande reklameoperatør som forvaltar Oppdragsgjevar sine reklamerettar, og som er ansvarleg for den praktiske gjennomføringa av reklameringa.

Sal av andre produkt enn billetter, skal ikkje skje om bord på i fartøyet, med mindre Oppdragsgjevar har godkjent slikt sal.

Informasjon og reklame om servering/kiosksal om bord er tilet etter avtale med Oppdragsgjevar.

2.14.4 Krav til mediakommunikasjon

Operatør skal bidra til å sikre god dialog mellom Oppdragsgjevar og Operatør og strekkje seg etter å ha ei kvalitetssikra og samordna haldning eksternt i mediasaker av ei viss betydning for kontrakten.

2.14.4.1 Kontaktpersonar

Operatør skal primært kontakte følgjande kontaktpunkt hos Oppdragsgjevar:

- I spesifikke saker - kontraktsforvaltar
- Ved meir akutte saker – kollektivvakt
- I meir generelle saker – pressekontakt
- Ved større saker/ulykker – pressekontakt, kollektivvakt og direktør

Operatør skal ha faste kontaktpersonar som Oppdragsgjevar kan kontakte når det oppstår akutte mediasaker. Operatør er ansvarleg for at Oppdragsgjevar til ein kvar tid har ei oppdatert liste over kontaktpersonar med:

- Ansvarsområde/tema,
- Namn,
- Kontaktdetaljar

Operatør bør ha fast(e) talsperson(er) for uttale til media.

2.14.4.2 Medieførespurnader

Dersom Operatør får ein førespurnad frå media som vedkjem Oppdraget eller andre tilhøve i Kontrakten, skal Operatør tilstrebe å samordne svar og handtering av medieførespurnaden med Oppdragsgjevar før uttale vert gitt. Oppdragsgjevar skal få melding om slike medieførespurnader snarast mogeleg.

Kravet om samordning med oppdragsgjevar gjeld ikkje dersom mediekontakten gjeld mindre trafikkavvik av låg alvorsgrad.

2.14.4.3 Eigne initiativ overfor media

Alle initiativ frå Operatør skal avtalast og samordnast med Oppdragsgjevar i god tid i forvegen (minst fire veker).

2.15 KRAV TIL KUNDEHANDTERING OG REISEINFORMASJON

2.15.1 Kundehandtering

Operatør har ansvar for at alle kundar blir møtt på en serviceorientert og kundesvennleg måte. Blant anna skal mannskap vere behjelpelig når rullestolbrukarar og personar med nedsett funksjonsevne skal om bord og i land.

Operatør pliktar å handtere alle førespurnadar om reisa frå kundar, også klagar eller liknande, på ein kundevennleg måte. Mannskapet skal ha relevant kompetanse, positiv serviceinnstilling og god kundeservice.

I tillegg blir følgjande kravd:

- Mannskapet skal kunne kommunisere godt på norsk språk og beherske engelsk
- Mannskapet skal vere særskilt merksam og hjelpe personar med nedsett funksjonsnivå og reisande med barnevogner

2.15.2 Informasjon på kaianlegg

Operatør har ansvar for vedlikehald og utskifting av rutekassetar på kaiene etter retningslinjer frå Oppdragsgjevar.

Operatør er i tillegg ansvarleg for utplassering og utskifting av ruteinformasjon på kaier slik at dei til ein kvar tid er siste utgåve.

2.16 OVERFØRING AV DATA OG RAPPORTERING

2.16.1 Sanntidsinformasjon

For at Oppdragsgjevar skal kunne tilby passasjerar reise- og passasjerinformasjon i sanntid, i tillegg å gjere fartøya synlege i regionale og nasjonale sanntidsreisesøk, må fartøya levere sanntidsdata til Oppdragsgjevar. Dette føreset at alle fartøy som skal nyttast i Oppdraget er kopla på Operatør sitt sanntidssystem.

Sanntidssystemet skal sende trafikkdata kontinuerleg til Oppdragsgjevar, og skal nyttast til annonsering og informasjon retta mot reisande. Et slikt system kommuniserer med fartøyas eigne system. Trafikkdata til Oppdragsgjevar må leverast over ei SIRI-teneste som følgjer informasjonselement beskrevet i Håndbok N801 og nyttar NSR koder for anløp/kai.

Krav til sanntidsutstyr i fartøy og dataleveransar er skildra i Vedlegg 2.4.

2.16.2 Datastraumar

For å få eit betre, heilskapleg trafikalt og innsiktsbasert overblikk over gjennomføringa av Oppdraget, skal Operatør tilgjengeleg gjere sensoriske og hendingsbaserte datastraumar frå fartøya til Oppdragsgjevars API. Oppdragsgjevars API og krav til innhald og leveransar av datastraumar er skildra i Vedlegg 2.4.

For hendingsbaserte datastraumar skal Operatør registrere årsak og tiltak knytt til hendinga. Sjå Vedlegg 2.4 for krav til slik registrering.

EMNESKILDRING FOR ENERGIFORBRUK/BUNKRING VIL BLI OPPDATERT.

2.16.3 Endringar i overføring av data og rapportering

Oppdragsgjevar vil med jamne mellomrom og i løpet av kontraktsperioden kome med nye versjonar av emneskildringane for kva som skal rapporterast og overførast av data. Slike endringar kan omfatte nye emnar og endringar på eksisterande emnar. Alle endringar og alle emnar vil bli gitt versjonsnummerering. Det vil si at heile API-skildringa med nye, endra og uendra emnar vil få eit nyare versjonsnummer. Oppdragsgjevar vil til ei kvar tid leggje til rette for at Operatør kan levere emnar på eldre versjonar enn nyaste. Alle versjionsendringar på Oppdragsgjevars API vil bli skriftleg varsla til Operatør. Nye versjonar som inneheld mindre endringar vil Oppdragsgjevar som utgangspunkt ikkje krevje at Operatør oppdaterer til.

Det kan bli gjort endringer i løpet av kontraksperioden som Oppdragsgjevar vil krevje at Operatør oppdaterer til. I slike høve vil Oppdragsgjevar utferde endringsordre i samsvar med reglane i punkt 1.13.1 og 1.13.7 Endringer knytt til teknologiutvikling.

2.16.4 Supplerande løysingar for sanntid- og datastraumar

Dersom kombinasjonen av sanntidsinformasjon i samsvar med pkt. 2.16.1 og datastraumar i pkt. 2.16.2 ikkje gjev Oppdragsgjevar den informasjon om avvik og avvikshandtering som Oppdragsgjevar finn naudsynt, kan Oppdragsgjevar i tillegg krevje at Operatør nyttar Oppdragsgjevar sitt webbaserte rapporteringsskjema– (Skyssloggen eller tilsvarande) for rapportering eller utfyllande informasjon. Slik rapportering skal i så fall skje på dei vilkår og fristar Oppdragsgjevar fastset, og utan ekstra kompensasjon.

2.17 ANDRE RAPPORTERINGSBEHOV

2.17.1 Kvalitetskontroll og dokumentasjon

Oppdragsgjevar kan ta i bruk eit webbasert system for registrering av resultat frå kvalitetskontrollar utført i regi av Oppdragsgjevar. Operatør skal leggje inn den informasjon Oppdragsgjevar finn relevant i dette systemet og rapportere om utbetring av avvik. Oppdragsgjevar kan krevje at dette systemet vert utvida til å inkludere rapportering av andre forhold og/eller informasjonsdeling og dokumentasjon.

2.17.2 Periodisk rapportering

Behov rapportering frå operatør	Detaljnivå	Frekvens
Billetteringsdata	Alle detaljar (tal, type, Tur, ombordsal, førehandssal etc.)	Månadleg innan den 15.
Billettinntekter	Per samband	Månadleg innan den 15.
HMT rapport jf. pkt. 2.9	I samsvar med punkt 2.9 og vedlegg 2.2 HMT rapporteringsmal	Månadleg innan den 15.
Tal kilometer fordelt på kategoriane - Utførte rutekilometer - Oppdrag frå tredjepart - Kortvarig endring - Innstilte rutekilometer - Verkstadkøyning - Posisjonskøyning	Per samband og total. Aktuell månad og hittil i år	Månadleg innan den 15.
Grunnlag gebyr og trekk	Sum, inkl grunnlag	Månadleg innan den 15.
Tal forseinka framkomstar	Per samband og total.	Månadleg innan den 15.
Dokumentasjon, energiopphav	Berekraftsertifisering, opphavsgarantiar eller tilsvarande for energivolum, tilsvarande energiforbruk	Årleg, seinast innan utløpet av januar
Dokumentasjon på oppfylling av krav i kontrakt	På førespurnad, via den til ei kvar tid gjeldande rapporteringskanal	På førespurnad, og evt. ved endring/oppdatering av dokumentasjon

Revisorbekrefta kontraktsrekneskap jf. vedlegg 2.1	På kontrakt-, Rute- og fartøynivå jf. vedlegg 2.1	Årleg, innan 15. april for året før.
Energiforbruk etter bunkra energitype per dato Fordelt på - Rute - Kortvarig endring - posisjonskøyning - verkstadskøyning - evt. oppdrags tredjepart Tala skal rapporterast i rapporteringsskjema fastsatt av Oppdragsgjevar. Tala skal kategoriserast per Rute og per fartøy OPPDRA GSGJEVAR VIL SUPPLERE MED RAPPORTERINGSSKJEMA FOR ENERGIFORBRUK	Energiforbruk og utslepp som følgje av bruk av Hovudfartøy, passasjerbåt og Reservefartøy	Rapporteringsskjema skal sendast inn månadleg, innan den 10. Rapporteringsskjemaet må fyllast ut per driftsdøgn, månad og hittil i år.

Rapportering etter denne tabell skal skje på det format og den kanal som Oppdragsgjevar fastset.

2.17.3 AIS- sporing

Alle fartøy, Hovudfartøy, Reservefartøy og evt. passasjerbåt, skal vere utrusta med AIS transponder. Dersom det aktuelle ferjesambandet manglar AIS- dekning, skal mottatte AIS data sendast vidare gjennom ein konverteringsboks (for eksempel MOXA boks) til Kystverkets AIS system over Internett som UDP data. Operatør skal samle inn data frå alle fartøy (i rutepakken) og sende inn AIS data til Kystverket i ein datastraum.

Oppdragsgjevar vil bruke slik AIS-sporing til å følgje med på fartøya som nyttast til å utføre Oppdraget.

3 KRAV TIL FARTØY

3.1 GENERELLE KRAV TIL FARTØY

3.1.1 Ansvar for fartøyutforming og energikonsept

Operatør ber alt ansvar og risiko for at fartøya og energikonsept oppfyller alle kontraktens krav, og at Oppdraget kan gjennomførast i samsvar med Kontrakten. Energikonsept omfattar energilager på fartøy og energiinfrastruktur på landside og planlagd bruk av desse (til dømes for batteriløysing energiforbruk, batterikapasitet, utladingsdjupne, C-rate, batterilevetid, styringssystem, ladeeffekt, på-/avkoplingstid og ladetider).

Denne kontrakten stiller krav om heilt eller delvis batterielektrisk drift. Sjå punkt 5.1 og 5.2.

Operatør skal snarast mogleg og seinast 6 månader før Oppstartsdato legge fram dokumentasjon som verifiserer at alle fartøy som skal nyttast i sambanda samsvarar med Kontraktens fartøykrav.

3.1.2 Offentlege krav og sertifikat

Alle fartøy som skal trafikkere sambandet/a skal oppfylle gjeldande minstekrav som følgje av offentlig regelverk

Fartøya skal ha gyldig sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet for farvatnet fartøyet går i.

Eventuelle pålegg frå Sjøfartsdirektoratet skal utførast innan fastsette fristar.

3.1.3 Sikkerheitsstyring

Fartøy skal oppfylle dei til ei kvar tid gjeldande krav til sikkerheitsstyringssertifikat/system.

3.1.4 Flaggstat

For fartøy med anna flagg enn norsk, skal det utferdast ei erklæring om at Sjøfartsdirektoratets krav for det aktuelle fartsområdet er tilfredsstilt. Erklæringa skal vere gjeven av ein klasseinstitusjon anerkjend av Sjøfartsdirektoratet, og inngå som ein del av fartøyet sitt sertifikat. Erklæringa skal haldast gyldig gjennom heile kontraktperioden, og er å rekne som eit tillegg til flaggstatens sertifisering.

3.1.5 Periodisk kontroll og vedlikehald

Fartøyet skal vere underlagt eit førebyggjande vedlikehaldssystem som sikrar at dei til ei kvar tid er i forskriftsmessig stand. Operatør skal kunne dokumentere dette, og Oppdragsgjevar har innsynsrett for å kontrollere vedlikehaldssystemet og dei periodiske kontrollane.

Den tekniske standarden på fartøyet inkludert framdriftssystem, og rutinar for teknisk ettersyn, skal til ei kvar tid vere slik at risikoen for driftsavbrot vert minimal.

Fartøyet skal haldast ved like slik at det er reint og presentabelt innvendig ved utføring av Oppdraget. Sjå punkt 2.13. Innvendige skadar på seter og interiør skal omgåande reparerast.

3.2 FARTØYETS HOVUDDIMENSJONAR OG LASTEEVNE

3.2.1 Hovuddimensjonar

For å sikre ei forsvarleg lasting og lossing av fartøyet skal vertikalavstanden frå vasslinje til

overkant av bildekk målt ved enden av bildekk ikkje vere mindre enn 1,70 m og ikkje meir enn 2,80 m.

Operatør må sikre seg at fartøyet kan trafikkere sambandet ved maksimal djupgang for alle tidevasstilstandar. Djupna i ferjeleiene er oppgitt i vedlegg C Ferjekaidata.

Recess skal være minimum 2/3 av kaibrua sin bredde ved normalt tillegg. Maks recessdjupn er 600 mm.

Bulb eller annan innretning må være utforma slik at den ikkje kjem i konflikt med frontbjelke og/eller sikringsbjelke på ferjekaien eller sjøbotn ved ferjekaibru (kaibåsen).

Fenderlister skal vere kontinuerlege og avsluttast med ei avfasing med vinkel 5:1. Fenderlista vert vurdert som kontinuerleg dersom den parallelt overlappar kvarandre.

3.2.2 Aksellast

Bildekksarealet skal som minimum dimensjonerast for 13 tonn aksellast på doble luftfylte hjul. Hjullasta si anleggsflate vert rekna som eit rektangel med sidene 0,2 m i køyreretninga og 0,5 m på tvers av denne, senteravstanden settast lik 2,0 m. Dekket skal dimensjonerast for det maksimale tal vogntogeiningar som kan lastast innanfor avgrensingane gitt om stabilitet og lastelinje.

Sidehusdekk og eventuelt andre areal som berre kan nyttast for stuing av personbileiningar og kan dimensjonerast for ei lågare aksellast.

3.2.3 Gjennomkøyringshøgder

Fri gjennomkøyringshøgde for personbilar skal vere minimum 2,50 m. For lastebilar og vogntog skal fri gjennomkøyringshøgde vere minimum 4,60 m.

3.2.4 Fallporter

Fallportens lengd skal vere 1,5 meter. Standard godkjent låsehake skal vere montert på fallport.

3.2.5 Skjerming av bildekk mot sjøvatn

Alle hovudfartøy skal vera slik utforma at sjøvatn ikkje slår innpå dekk under overfarten ved normale vertilhøve.

3.3 MANØVRERING

Fartøy som skal nyttast til gjennomføring av Oppdraget skal ha tilstrekkeleg sjømargin og manøvreringsmargin til at ein med fullasta fartøy kan trafikkere sambandet, oppretthalde Rutetabellane, samt manøvrere og leggje til samtlege kaiar i sambandet under alle vêr- og sjøtilstandar som kan påreknast for sambandet.

Det er Operatør si plikt å sikre seg tilgang til naudsynte vêrdata, etc. og setje seg inn i sambandet sine vêr- og sjøtilstandar. Sjå likevel trekk for Innstilt ruteproduksjon som følgje av **ekstremt krevjande vèrtilhøve i punkt 7.4.2.1.**

3.4 FARTØY OG KAI

Operatør har ansvar for at alle fartøy som skal trafikkere sambandet passar til ferjekaiene i det aktuelle sambandet.

Ferjeleiene og dets tilhøyrande anlegg er skildra i kapittel 6 og Vedlegg 6.1. Operatørs adgang til å gjere ombyggingar av kaiene er skildra i kap 6.

Av omsyn til Oppdragsgjevars kaiar, skal Operatør ved manøvrering til og frå kaiene ta omsyn til kaiene si styrke, utforming og fundamentering. For ferjer som har azimuth thruster skal Operatør så langt det er praktisk mogeleg bakke med akre thruster, samt trekke seg ut ved fremre thruster ved manøvrering til og frå ferjekai.

3.5 FARTSOMRÅDE

Dei fartøya som drifrar det einskilde samband skal oppfylle dei offentlege krava som vert stilt for fartsområdet som oppgitt under:

Delstrekning	Fartsområde
Masfjordnes - Duesund	1
Leirvåg – Sløvåg	2
Krokeide - Hufthamar	2
Hatvik - Venjanaset	2
Halhjem - Våge	2
Jektevik – Nordhuglo - Hodnanes	2
Kinsarvik - Utne	2
Kvanndal - Utne	2
Jondal - Tørvikbygd	2
Gjermundshamn – Varaldsøy - Årsnes	2
Skånevik – Matre - Utåker	2
Ranavik - Skjersholmane	2
Fjelbergsambandet	2
Husavik - Sandvikvåg	2
Hjellestad - Klokkevik	2
Langevåg - Buavåg	3
Fedje – Sævrøy	3

3.6 UNIVERSELL UTFORMING

Fartøy skal vere utforma i samsvar med krav og tilrådingar som gjeld for andre ledd i transportsystemet jf. N100 Veg- og gateutforming, V 129 Universell Utforming av vegar og gater og V 123 Kollektivhandboka. I tillegg gjeld krav til universell utforming i Vedlegg 3.1 Krav til universell utforming.

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

Ved etablering av nye handikaptalett eller heis på eksisterande fartøy gjeld MSC 735 som for nytt fartøy.

Operatør skal i designfasen av nye fartøy eller ved eventuelle ombyggingar sikre tverrfaglegheit og brukarmedverknad for å få råd om korleis fartøyet skal sikrast universell utforming.

3.7 PASSASJERAREAL OG PASSASJERSALONG

3.7.1 Generelt

Fartøy skal ha eit opphaldsrom for passasjerar. Fasilitetar for passasjerane skal som eit minimum tilfredsstillast *Forskrift om tryggleik i passasjerområde*.

Nytt fartøy: Dørken i passasjersalongen skal i sin heilskap ligge over sommerlastemerket.

3.7.2 Gevinstautomatar

Det er ikkje tillat å plassere gevinstautomatar eller liknande typar speleautomatar om bord i fartøya.

3.7.3 Hjartestartar

Alle fartøy skal vere utstyrt med minimum ein hjartestartar. Dette utstyret skal kunne betenast av opplært mannskap om bord.

3.7.4 Toalett

Samband	Minstekrav toalett
Masfjordnes - Duesund	1 UU
Leirvåg – Sløvåg	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Krokeide - Hufthamar	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Hatvik - Venjanaset	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Halhjem - Våge	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Jektevik – Nordhuglo - Hodnanes	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Kinsarvik - Utne	1 UU + 1 Herre + 1 Dame
Kvanndal - Utne	1 UU + 2 Herre + 2 Dame
Jondal - Tørvikbygd	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Gjermundshamn – Varaldsøy - Årsnes	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Skånevik – Matre - Utåker	1 UU + 2 Herre + 2 Dame
Ranavik - Skjersholmane	1 UU + 3 Herre + 3 Dame
Fjelbergsambandet	1 UU + 1 Unisex
Husavik - Sandvikvåg	1 UU + 2 Herre + 2 Dame
Hjellestad - Klokkevik	1 UU + 1 Unisex
Langevåg - Buavåg	1 UU + 2 Herre + 2 Dame
Fedje – Sævrøy	1 UU + 2 Herre + 2 Dame

Tal oppgitt i tabell er minimumskrav.

3.7.5 Sykkel

Det skal vera tilrettelagt for at reisande enkelt kan reise med sykkel.

3.7.6 Ladepunkt

Fartøya skal ha moglegheit for lading av til dømes berbar pc og småelektronikk. Desse skal vera plassert spreitt og lett tilgjengeleg i passasjersalong, men ikkje i taket.

Ved rullestolplassar skal straumuttak/USB vere innanfor rekkevidde til personen i rullestol.

3.7.7 Stoler og bord

Fartøya skal oppfylle gjeldende krav til sitteplassar. For samband/fartøy som oppfylle unntaka i forskrift slik at det ikkje er krav til sitteplassar, skal fartøyet som drifrar det aktuelle sambandet likevel ha sitteplassar for minimum 25 % av fartøyets passasjersertifikat.

- Det skal vere godt tilrettelagt med stoler og bord.
- Seter skal vera polstra og tekstil/skinntrekte.
- Setedjupn 45 cm. Setedjup målt frå framkant av sittepute til bakkant mot rygg
- Seteavstand skal være 75cm eller meir og setebreidd skal være 48cm eller meir. Seteavstand vert målt frå framsida på ein seterygg til baksida av seteryggen framfor. Setebreidd vert målt frå senter på ein stol til senter på ein stol ved sida av.

3.7.8 Internett

Alle fartøy skal ha gratis trådløst internett som dekkjer heile passasjerområdet. Nettverket skal leverast med moderne teknologi som er kompatibel med dei til ein kvar tid mest brukte produkta. Operatøren skal nytte den leverandøren som til ein kvar tid totalt sett har den beste dekninga i ruteområdet.

Nettverket skal leverast med ei yting som gjer det mogleg for passasjerane å utføre enkle oppgåver på internett frå PC, mobil e.l. Operatør skal minimum levere internett via mobilnettverket på dagens gjeldende standardar. Er det spesielle avgrensingar i mobilnettet, vil dette kravet kunne fråvikast så fremt avgrensingane kan dokumenterast av ein tredjepart. Operatør har ikkje anledning til å selja tilgang til andre nettverk med betre kvalitet på fartøyet.

Det skal vere enkelt for passasjer å nytte internett om bord utan ein komplisert registreringsportal.

3.7.9 Kioskdrift

Ved krav om servering plikter Operatør å minimum tilby sal av kaffi, mineralvatn og eit lett måltid som for eksempel påsmurt brødmatt:

Alle samband skal som minimum ha sjølvbetent kioskløysing.

Inntekter frå kioskdrift tilfall Operatør.

3.7.10 Temperatur i passasjersalong

Alle fartøy skal vere utstyrt med automatisk klimakontroll som sørger for god luftkvalitet og ein stabil og komfortabel innandørstemperatur i forhold til utandørstemperaturen.

Temperaturen skal til ei kvar tid ligge mellom 20 og 25 grader C. Det skal ikkje vere sjenerande trekk eller kuldeområde i passasjersalong.

3.7.11 Støy i passasjersalong

Støy målt i senter av passasjersalong skal ikkje overstige 50 dB(A) for nybygg og 60 dB (A) for eksisterande fartøy under alle hastigheiter, lastekondisjonar og vindstyrke 2 på Beaufort skala (inntil 3,3 meter per sekund gjennomsnittleg vindstyrke over 10 minutt).

3.8 PROFILERING OG PASSASJERINFORMASJON

3.8.1 Profilering

Operatør pliktar å profilere fartøyet i samsvar med Skyss sin profilmanual. Ved å registrere brukar på <http://profilmanual.skyss.no/> vil profilprogram for eksisterande fartøy verte

tilgjengeleg under fana «Transportmidler». Oppdragsgjevar vil utarbeide detaljert montasjeplan etter Kontraktsinngåing i samsvar med disse profilplanane. Operatør skal bere kostnadene knytt til slik profilering. Innvendig interiør skal ta utgangspunkt i fargepalletten frå profilmanualen og skal godkjennast av Oppdragsgjevar.

Haldestenger og handtak skal lakkerast i RAL-farge 2001. Ved kontrastmerking av deler av stolpe er kravet 0,8 NCS. Avvik frå fargepallett kan i enkelte tilfelle bli godkjent ved bruk av nøytrale fargar.

Oppdragsgjevar kan under kontraktperioden supplere profilmanualen eller fartøyets profilering med ulike element/kampanjeelement.

Oppdragsgjevar tek atterhald om at det kan kome mindre endringar i teikningane innan oppstart av profileringsarbeidet.

Oppdragsgjevar har retten til å påføre profilelement på energiinfrastruktur på kaiområdet.

3.8.2 Passasjerinformasjon

Operatør er ansvarleg for å ivareta at informasjonsflatar og høgtalarsystem er aktive så lenge fartøyet er i drift.

Undervegs på alle avgangar skal anløpsstadar annonserast over høgtalaranlegg og via skjerm, med mindre Oppdragsgjevar fastsett noko anna.

3.8.2.1 Lydanrop

Fartøyet skal ha høgtalarsystem for trafikantinformasjon som kan høyrast tydeleg i heile passasjerarealet. Plassering av høgtalarane skal vere slik at det gjev god lyd til alle passasjerar om bord og skal kunne bli oppfatta under krevjande forhold.

3.8.2.2 Innvendige informasjonsflatar

På elektroniske skjermar i publikumsareal skal det visast tryggleiksinformasjon, marknadsinformasjon (bilde og video), sanntid og ruteopplysningar. Skjermar skal vere synleg på stader der ein kunde naturleg kan opphalde seg om bord.

Krav til skjerm:

- Avlang skjerm til å vise avgangsinformasjon (sanntid) og marknadsinformasjon/tryggleik samstundes.
- Minimum storleik: 29 tommar
- Minimum oppløysing: Full HD X
Ved større skjerm, må høgare oppløysing vurderast for god bildekvalitet.
- Format på filer: 16:9
- Herda glas
- Innsynsvinkel $\geq 178^\circ$
- Lysstyrke $\geq 500 \text{ cd/m}^2$
- Tal farger ≥ 16 millionar
- Anti-refleks-belagt

Skjerm skal kunne støtte innhald som vises i ein nettlesar. Skjermen må kunne byte kjelde frå Operatørs publiseringsløysing og Oppdragsgjevars system.

Fartøyet skal ha dedikert areal for oppslag av ruteinformasjon med mindre ein berre bruker skjermar til dette.

3.8.2.3 Utvendige informasjonsflatar

For å gje informasjon til dei reisande skal det vere elektronisk destinasjonsskilt utvendig ved landgang. Destinasjonsskiltet skal minimum vise namn på Rute og destinasjon. Skilt utvendig skal vere plassert synleg ved landgang. Skiltkassene skal vere av LED-dot type, med «amber» farge på LED.

3.9 KVALITET

Er ikkje kvalitetskrav til materiell og utføring gitt i kontrakten, gjeld slike kvalitetskrav som er vanlege for tilsvarende materiell og tenester.

3.10 KAPASITETSKRAV FOR HOVUDFARTØY

Tabellen under fastset minimumskrav til transportkapasitet for kvart samband:

Rutepakke	Samband	Minimum PBE-kapasitet (samla kapasitet)		Minimum VTE-kapasitet	Minimum passasjerkapasitet inkl. mannskap
Austevoll og Gulen	Leirvåg-Sløvåg	120 (A-ferje)		10	299
		120 (B-ferje)		10	299
	Krokeide-Hufthamar	120 (A-ferje)		10	299
		120 (B-ferje)		10	299
Bjørnafjorden	Halhjem-Våge	120 (A-ferje)		10	299
		100 (B-ferje)		10	299
	Hatvik-Venjanaset	120		10	299
Hardangerfjorden	Kvanndal-Utne	60		6	199
	Jondal-Tørvikbygd	Total 230, ferje l min. 110	1200/115 (A-ferje)	10/10	299
			110/115 (B-ferje)	10/10	299
	Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	80 (A-ferje)		8	299
		80 (B-ferje)		8	299
Sunnhordland	Skjersholmane-Ranavik	80 (A-ferje)		8	299
		80 (B-ferje)		8	299
	Utåker-Matre-Skånevik	60		6	199
	Jektavik-Hodnaneset-Nordhuglo	80		8	299
Kystsambanda	Fedje-Sævrøy	50		4	149
	Sandvikvåg-Husavik	45		4	149
	Langevåg-Buavåg	50		4	149
Innaskjers	Hjellestad-Bjelkarøy-Lerøy-Klokkarvik	16		2	80

	Sunde-Fjelberg-Borgundøy-Utbjøa	38	3	149
	Kinsarvik-Utne	16	2	80
Masfjorden	Masfjordnes-Duesund	20	1	60

Definisjon av PBE (personbileining): Lengde: 4,30 m, bredde: 1,85 m, vekt: 1,3 tonn, tyngdepunkt: 0,75 m over bildekk.

Definisjon av VTE (vogntogeking): Lengde: 19,5 m, bredde: 2,60 m, tyngdepunkt: 2,2 m over bildekk. De to første vogntoga skal bereknast med ei vekt på 52,5 tonn, og øvrige med ei vekt på 25 tonn.

Ved berekning av PBE/VTE-kapasitet etter dette punkt skal Operatør leggje til grunn definisjon av PBE/VTE i dette punkt, samt:

- 0,25 meter fri klaring mellom kvar PBE/VTE i lengderetning, og
- 0,60 meter fri klaring mellom kvar PBE/VTE, 0,60 meter klaring mellom PBE/VTE og skott eller andre obstruksjonar og 0,60 meter fri passasje ut til sidene på fartøyet for nybygg
- 0,60 meter fri klaring mellom kvar PBE/VTE, 0,25 meter klaring mellom PBE/VTE og skott eller andre obstruksjonar og 0,60 meter fri passasje ut til sidene på fartøyet for eksisterande fartøy.
- For samband med berre to kaier: at alle køyretøy skal vere plassert i køyreretning. I tillegg skal plasseringa av køyretøy ikkje krevje rygging/vending ved på/avkøyning.

Hovudfartøy skal ikkje ha hengedekk.

Oppdragsgjevar har rett til å krevje stuasjeplan/GA-plan for dei ferjene som drifter sambandet. Slik stuasjeplan skal vise plassering og oppfylling av minimum PBE-krav. I tillegg skal planen skildre kombinasjonslast der plassering og oppfylling av minimum VTE-krav klart går fram, samt korleis PBE kan plasserast på det resterande deksarealet.

3.11 KAPASITET FARLEG LAST

Kvart fartøy skal som minimum kunne ta eit vogntog med farleg last, jf. forskrift av 1. juli 2014 nr. 944 om farleg last på norske skip. Med farleg last meiner ein stoff, materiale og varer som vert omfatta av IMDG-koden eller ADR-bestemmingane.

3.12 KRAV TIL RESERVEFARTØY

3.12.1 B-ferje som Reservefartøy

B-ferje som Reservefartøy skal oppfylle dei same krava som gjeld Hovudfartøy.

3.12.2 Krav til kapasitet for Reservefartøy der dette er reserveferje og/eller passasjerbåt

Kapasitetskrav og responstid for Reservefartøy og/eller passasjerbåt er lista opp i tabell under.

Reservefartøy i rutepakke	Kapasitetskrav reserveferje			Passasjerbåt	Tal dagar ein kan nytte reservemateriell
	PBE	VTE	Passasjerkapasitet inkl. mannskap	Passasjerkapasitet inkl. mannskap	
Sunnhordland	60	6	199	12	21
Kystsambanda	40	3	149		21
Innaskjers	10	1	80		21
Masfjorden				12	21

3.12.3 Krav til utforming av Reservefartøy der dette er reserveferje

Reservefartøy skal tilfredsstille alle krav i kontrakt med følgjande unntak/presiseringar:

3.2.3	Gjennomkjøringshøgder	For Reservefartøy gjeld: For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,30 m. Disse fartøyene skal også kunne frakte kjøretøyer opp til 4,50 m, og Operatør skal beskrive hvordan slike kjøretøyer skal fraktes
3.6	Universell Utforming	Ingen unntak
3.7	Støy	Krav til støy i passasjersalong utgår for reservefartøy
3.8.4	Toalett	For reservefartøy er det tilstrekkeleg med 1 herretoalett, 1 dametoalett og 1 toalett tilpassa UU
3.8.6	Ladepunkt	Krav til ladepunkt utgår for reservefartøy
3.8.9	Internett	Krav til internett utgår for reservefartøy
3.9.1	Profilering	Krav til profilering utgår for reservefartøy
3.9.4	Innvendige informasjonsflater	Krav til elektroniske skjermer utgår for reservefartøy
3.11	Kapasitetskrav	Under berekning av PBE/VTE kapasitet for reserveferjer er det tilstrekkeleg at det i breidda vert lagt til grunn 60cm fri klaring på den eine sida og 25 cm på den andre sida av kvar PBE/VTE. Øvrige krav til berekning av PBE/VTE kapasitet gjeld.
5.2	Krav til motorreinsing	Reservefartøya skal ikkje ha NOx-utslepp som overstig Tier II kravet i MARPOL vedlegg VI.

3.12.4 Krav til utforming av Reservefartøy der dette er passasjerbåt

Operatør må sikre at passasjerbåt er eigna for sambandet og dei relevante kaiene, samt med omsyn til tidevassforskjellar. Operatør skal i størst mogleg grad leggje til rette for at fartøyet er så universelt utforma som mogleg. Graden av universell utforming skal som eit absolutt minimum gjere det moglege for ein rullestolbrukar å reise på ein trygg måte.

4 RUTESPESIFIKASJON

4.1 RUTETILBODET OG FUNKSJON

Kontrakten omfattar desse rutene:

Rutepakke	Samband	Linjenummer
Rutepakke Austevoll og Gulen:	Leirvåg-Sløvåg	1029
	Hufthamar-Krokeide	1022
Rutepakke Bjørnafjorden:	Halhjem-Våge	1021
	Hatvik-Venjanaset	1020
Rutepakke Hardangerfjorden:	Kvanndal-Utne	1024
	Jondal-Tørvikbygd	1026
	Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	1027
Rutepakke Sunnhordland:	Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo	1033
	Ranavik-Skjersholmane	1032
	Utåker-Matre-Skånevik	1031
Rutepakke Kystsambanda:	Langevåg-Buavåg	1030
	Husavik-Sandvikvåg	1023
	Fedje-Sævrøy	1028
Rutepakke Innaskjers:	Hjellestad-Lerøy-Bjelkarøy-Klokkarvik	1035
	Sydnes-Fjelberg-Borgundøy-Utbjoa	1034
Rutepakke Masfjorden:	Masfjordnes-Duesund	1019

4.2 RUTETABELLAR

Operatør skal gjennomføre Ruteproduksjon i samsvar med dei til ei kvar til gjeldande Rutetabellar for sambanda. Rutetabellane skildrar avgangstid og framkomsttid. For nokre anløpsstadar, står det berre opplyst avgangstid i rutetabell.

Det er opp til Operatør å fastsette naudsynt fart for å halde Rutetabellen. Overfartstid, manøvrering til og frå kai og ombord- og ilandstiging/-køyring må til saman ikkje ta meir tid enn at framkomsttider blir heldt under alle vêr- og sjøtilstandar som kan påreknast for sambandet.

Sjå Vedlegg 4.1 for rutetabellar per samband.

4.3 BESTILLINGSSTOPP

Nokre av sambanda har bestillingsstopp, dvs anløp eller turar som berre skal gjennomførast dersom desse vert bestilt av kundane. Dette gjeld sambanda:

- Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes
- Sydnes-Fjelberg-Borgundøy-Utbjoa
- Masfjordnes-Duesund
- Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo
- Utåker-Matre-Skånevik

Det står oppgitt i Rutetabellane kva anløpsstadar og/eller avgangar dette gjeld for. Sjå punkt 2.4.4 for bestilling av slike bestillingsstopp.

Tal Planlagde rutekilometer i Prisskjema inkluderer bruk av alle bestillingsstoppa. Gjennomføring av bestillingsstopp, uavhengig av faktisk bruk, er inkludert i avtalt vederlag for gjennomføring av Oppdraget.

Operatør skal halde alle definerte framkomst- og avgangstider i Rutetabellane uavhengig av tal bestillingsstopp som vert bestilt og nytta.

4.4 HEILAGDAGSRUTER

Heilagdagsproduksjon kan variere frå år til år som følgje av kva kalenderdagar heilagdagane fell på det einskilde år. Justeringar for kalenderdagar det einskilde år vert ikkje Operatør kompensert for.

Eventuelle justeringar i tabell for heilagdagar skal gjennomførast i samsvar med punkt 1.13.2 eller 1.13.3.

Sjå Vedlegg xx for heilagdagsruter per samband.

4.5 PLANLAGDE RUTEKILOMETER OG RUTETIMAR

Planlagde rutekilometer og Rutetimar i samsvar med Rutetabellar, heilagdagsruter og maksimal bruk av bestillingsstopp er estimert slik per år:

Rutepakke	Samband	Planlagde Rutekilometer	Rutetimar
Rutepakke Austevoll og Gulen:	Leirvåg-Sløvåg	121 487,00	6 982,00
	Hufthamar-Krokeide	249 922,00	11 128,83
Rutepakke Bjørnafjorden:	Halhjem-Våge	167 660,00	7 799,17
	Hatvik-Venjanaset	68 558,00	3 917,60
Rutepakke Hardangerfjorden:	Kvanndal-Utne	64 962,00	4 010,00
	Jondal-Tørvikbygd	108 898,00	6 980,67
	Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	141 202,00	8038,58
Rutepakke Sunnhordland:	Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo	55 834,50	3 973,17
	Ranavik-Skjersholmane	198 795,00	9 140,00
	Utåker-Matre-Skånevik	72 084,66	4 640,08
Rutepakke Kystsambanda:	Langevåg-Buavåg	67 129,20	3 858,00
	Husavik-Sandvikvåg	71 442,60	3 451,33
	Fedje-Sævrøy	66 192,00	4 137,00
Rutepakke Innaskjers:	Hjellestad-Lerøy-Bjelkarøy-Klokkarvik	37 932,60	2 810,50
	Sydnes-Fjelberg-Borgundøy-Utbjoa	61 817,14	4 185,25
Rutepakke Masfjorden:	Masfjordnes-Duesund	12 004,50	2 667,67

Tal rutetimar er estimert basert frå tidspunktet sambandet har sin første tur i rutetabellen til framkomst av siste tur i rutetabellen, inkludert alle eventuelle bestillingsstopp/bestillingsturar og justert for heilagdagsproduksjon. Liggjetid ved kai/pausar i løpet av dagen, er ikkje inkludert i rutetimar.

Planlagde Rutekilometer er basert på berekna seglingsavstand mellom kaiar i sambandet og Rutetabellane inkludert heilagdagsproduksjon og inkludert bruk av alle bestillingsstopp/bestillingsturar. Planlagde rutekilometer inneheld ikkje kilometer knytt til posisjonskøyning eller verkstadkøyning.

Planlagde Rutekilometer og Rutetimar er på tidspunktet for Kontraktssignering definert i Prisskjema og kap 4.

Det er dette talet som vert lagt til grunn for einingsprisar.

Tal Rutetimar og Planlagde rutekilometer definert i tabellen over vil kunne avvike frå Operatørs Utførde rutekilometer og Operatørs faktiske Rutetimar per år ved gjennomføring av Rutetabellen:

- Kva kalenderdag heilagdagane det einskilde år fell på vil påverke tal Utførde rutekilometer og faktiske Rutetimar per år for Operatør.
- Faktisk bruk av bestillingsstopp vil påverke tal Utførde rutekilometer.
- Tal Planlagde rutekilometer definert over er omtrentlege og vil kunne avvike frå tal Utførde rutekilometer avhengig av Operatørs valde seglingslei.

Oppdragsgjevar vil ikkje justere tal Planlagde rutekilometer, tal Rutetimar eller vederlag for slike variasjonar og Operatør ber soleis risikoen for dette.

Dersom endringar i Ruteproduksjonen i samsvar med punkt 1.13.2 aukar eller reduserer tal Rutetimar og/eller Planlagde rutekilometer i Oppdraget, vil Oppdragsgjevar justere tal Planlagde rutekilometer og Rutetimar.

5 ENERGI OG UTSLEPP

5.1 KRAV TIL ENERGIOPPHAV

All energi Operatør nyttar til gjennomføring av Oppdraget skal vere dokumentert fornybart (eller tilsvarande). Dette gjeld likevel ikkje for hydrokarbonbasert drivstoff i forbrenningsmotor, her tillet Oppdragsgevar MGO.

- Elektrisitet: Det vert stilt krav om at Operatør kjøper opphavsgarantiar for elektrisitet frå fornybare energikjelder til elektromotor.
- Hydrogen eller anna: Det vert stilt krav om tilsvarande tiltak og dokumentert tilsvarande utsleppsnivå som for elektrisitet.

Energiopphavet skal dokumenterast ved årleg rapportering, jf. punkt 2.17.2.

5.2 KRAV TIL MOTORREINSING OG BEREKRAFTIG ENERGILAGER

Hovudfartøy med forbrenningsmotor skal, uavhengig av byggjeår, ikkje ha NO_x-utslepp som overstig Tier III-kravet i MARPOL vedlegg VI. Dette gjeld, i motsetning til MARPOL Tier-III kravet, også for forbrenningsmotorar med effekt under 130 kW. Desse motorar skal også ha NO_x utslepp under nivået som definert i Tier-III kravet i MARPOL vedlegg VI.

Reservefartøy skal ikkje ha NO_x-utslepp som overstig Tier II-kravet i MARPOL vedlegg VI. Råstoffa til energilager og -system, til dømes batteri og brenselcelle, er underlagt Oppdragsgevar sine etiske handlingsreglar, jf. punkt 1.3.4.

Operatør skal oversende dokumentasjon om krav til motor og energilager seinast 6 månader etter Kontraktsinngåing, jf. punkt 8.2.2.4.

5.3 KLIMAKRAVET

5.3.1 Maksimalt tillat klimagassutslepp

Klimakravet regulerer kor mykje klimagassutslepp Operatør kan sleppe ut knytt til bunkra energi til ordinær drift i gjennomføringa av Oppdraget.

For kvart Samband gjeld eit maksimalt tillate klimagassutslepp målt i kg CO₂-ekvivalentar per Utførde rutekilometer, jf. Tabell 1. Klimagassutsleppet vert berekna med utgangspunkt i energimengda, målt ved bunkring over skuteseide eller ved siste målepunkt på landside.

Klimakravet omfattar all drift i Ordinær ruteproduksjon i samsvar med rutetabellen for fartøyet og gjeld både energi til framdrift, hotellast, og anna energiforbruk om bord. Rapportert energibruk for kategoriane tal Utførde rutekilometer som inngår i kortvarig endring, posisjonskøyning, verkstadskøyning, beredskapsturar og oppdrag for tredjepart inngår ikkje i grunnlaget for kontroll av Klimakravet.

Oppdragsgjevar fastsett utsleppsfaktorar for dei ulike energitype, jf. Tabell 1. Kravet skal oppfyllest aggregert ved slutten av kalenderåret for kvart Samband.

OPPDAGSGJEVAR VIL SUPPLERE MED INFORMASJON OM KG CO₂-EKV/KM.

Tillate klimagassutslepp for kvart Samband vert berekna som:

$$E_t = E_{\max} \cdot R$$

Symbol	Forklaring	Eining
E_t	Tillate klimagassutslepp for sambandet	kg CO ₂ -ekv
$E_{\max}$	Tillate klimagassutslepp per rutekilometer	kg CO ₂ -ekv/km
R	Relevante rutekilometer	km

Operatør skal dimensjonere energikonseptet i samsvar med rammevilkåra skissert i punkt 5.4.

Tabell 1 - Tillate klimagassutslepp for kvart samband

Samband	Fartøy	Kg CO ₂ ekv per km
Leirvåg-Sløvåg	Fartøy A – 120 PBE	
	Fartøy B – 120 PBE	
Krokeide-Hufthamar	Fartøy A – 120 PBE	
	Fartøy B – 120 PBE	
Halhjem-Våge	Fartøy A – 120 PBE	
	Fartøy B – 100 PBE	
Hatvik-Venjanaset	Fartøy A – 120 PBE	
Kvanndal-Utne	Fartøy A – 60 PBE	
Jondal-Tørvikbygd	Fartøy A – 115 PBE	
	Fartøy B – 115 PBE	
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	Fartøy A – 80 PBE	
	Fartøy B – 80 PBE	
Utåker-Matre-Skånevik	Fartøy A – 50 PBE	
Ranavik-Skjersholmane	Fartøy A – 80 PBE	
	Fartøy B – 80 PBE	
Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo	Fartøy A – 80 PBE	
Fedje-Sævrøy	Fartøy A – 50 PBE	
Husavik-Sandvikvåg	Fartøy A – 45 PBE	
Langevåg-Buavåg	Fartøy A – 50 PBE	
Hjellestad-Bjelkarøy-Lerøy-Klokkarvik	Fartøy A – 15 PBE	
Sydnes-Fjelbergøy-Borgundøy-Utbjoa	Fartøy A – 38 PBE	
Utne-Kinsarvik	Fartøy A – 16 PBE	
Masfjordnes-Duesund	Fartøy A – 20 PBE	

5.3.2 Dokumentasjon og kontroll av Klimakravet

Periodisk rapportering jf. punkt 2.17.2. vert lagt til grunn i oppfølginga av Klimakravet:

- Ruteproduksjon innanfor Oppdraget fordelt på kvart Samband (eksklusive kortvarig endring)

- Energiforbruk etter bunkra energitype fordelt på Rutekilometer innafor Oppdraget (fordelt på aktuelle Samband eksklusive kortvarig endring)

Klimagassutsleppet vert berekna utifrå rapportert energiforbruk og utsleppsfaktorane som Oppdragsgjevar har oppgitt i tabellen under.

Energitype	Eining	Klimagassutslepp i kg CO ₂ ekv per eining	kWh per eining	Klimagassutslepp i kg CO ₂ ekv/kWh
MGO	Liter	2,9083	10,1000	0,2880
Straum med opphavsgaranti	kWh	0,0110	1,0000	0,0110

Klimagebyr i samsvar med punkt 7.4.7.1 for energiforbruk vert avrekna aggregert ved slutten av kalenderåret.

Kontrollen og avrekninga vert gjort ved hjelp av skjemaet i **vedlegg 5A (OPPDRA GSGJEVAR VIL SUPPLERE MED VEDLEGG SEINARE)**. Følgjande formel ligg til grunn:

$$K = (E_r - E_{\max} \cdot R) \cdot S$$

Symbol	Forklaring	Eining
K	Klimagebyr	kr
E_r	Rapporterte klimagassutslepp	kg CO ₂ -ekv
$E_{\max}$	Tillate klimagassutslepp per rutekilometer	kg CO ₂ -ekv/km
R	Relevante rutekilometer	km
S	Sanksjonsnivå	kr/kg CO ₂ -ekv

5.4 ENERGIKONSEPTET

5.4.1 Dimensjonering av og føremålet med energikonseptet

Operatør har ansvar for å dimensjonere energikonseptet for å sikre robust og fleksibel drift av Oppdraget, og for å oppfylle Klimakravet i punkt 5.3.1.

Operatør skal minimum dimensjonere energikonsept og fartøy i samsvar med rammevilkåra for energikonseptet, sjølv om dette krev større energilager om bord og større energioverføring enn Rutetabellen på tidspunktet for Kontraktssignering krev.

Hovudfartøy skal dessutan vere utstyrt med forbrenningsmotor som fullverdig reserveløysing. Forbrenningsmotor skal vere dimensjonert for å kunne sikre robust og fleksibel drift på ubestemt tid utan lading. Sjå punkt 2.7.4.

Føremålet med rammevilkåra for energikonseptet er å sikre at Oppdragsgjevar kan gjennomføre mindre endringar i Ruteproduksjonen i samsvar med punkt 1.13.2 og 1.13.3, som til dømes å legge til Turar i løpet av døgnet, utan at dette påverkar Klimakravet og Operatørs oppfyljing av dette. Endringar Oppdragsgjevar gjennomfører innafor rammevilkåra frittek ikkje Operatør for oppfyljing av Klimakravet.

Endringar som ligg utanfor rammevilkåra for energikonseptet skal anten føre til justering av Klimakravet eller kompensasjon av Operatør for tilpassing av energikonseptet. Sjå punkt 5.5 for endringar utover rammevilkåra.

5.4.2 Rammevilkår per Tur

Følgjande rammevilkår skal leggjast til grunn per Tur:

- Dei til ein kvar tid gjeldande Rutetabellane skal innehalde minimum **X** minuttar liggjetid ved kvart anløp ved følgjande kaier:
- For sambanda legg Rutetabellen ved kontraktssignering opp til meir enn **X** minuttar liggjetid ved nokre anløp på kai. Ein del av denne ekstra liggjetida kan Oppdragsgjevar ta bort eller flytte. Vedlegg 5.1 viser kva liggjetid utover **X** min som kan takast bort eller flyttast. Operatør må dimensjonere energikonseptet slik at fartøyet kan segle heile kontraktstidperioden sjølv om den ekstra liggjetida blir tatt bort.
- Overfartstidene skal ikkje reduserast. Det vil seie at dei til ein kvar tid gjeldande Rutetabellane ikkje kan ha kortare overfartstid mellom to kaier enn kva Rutetabellen på tidspunktet for Kontraktssignering legg opp til for den aktuelle strekninga.
- Overfartsdistansane skal ikkje auka med meir enn 200 m per delstrekning. Overfartsdistansane er definert som minste seglingsdistanse mellom endestopp, faste anløpskaier og bestillingsstopp undervegs per Tur i rutetabellen. Alle bestillingsstopp kan vere i bruk. Viss ein kai vert flytta skal ikkje dette føre til ein auke i overfartsdistansen på meir enn 200 m.

5.4.3 Rammevilkår for Kontraktstidperioden

Følgjande rammevilkår skal leggjast til grunn for heile kontraktstidperioden:

- I løpet av kontraktstidperioden skal energikonseptet minimum kunne gjennomføre det tal turar som vist i tabellen under. Dette talet kan vere høgare enn rutetabellen legg opp til ved Kontraktssignering.

OPPDRAUGSGJEVAR PRESISERER AT TAL TURAR SOM OPPGITT I TABELLEN UNDER IKKJE ER ENDELEG OG VIL ENDRES.

Samband	Fartøyet må vere dimensjonert for dette tal Turar i løpet av kontraktstidperioden
Leirvåg-Sløvåg	314,190
Krokeide-Hufthamar	286,170
Halhjem-Våge	200,550
Hatvik-Venjanaset	293,820
Kvanndal-Utne	180,450
Jondal-Tørvikbygd	314,130
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	300,900
Skånevik-Matre-Utåker	134,820
Ranavik - Skjærsholmane	205,650

Jektavik-Nordhuglo-Hodnanes	255,225
Fedje-Sævrøy	82,740
Husavik-Sandvikvåg	103,540
Langevåg-Buavåg	115,740
Hjellestad-Bjelkarøy—Lerøy-Klokkarvik	51,780
Sydnes-Fjelbergøy-Borgundøy-Utbjøa	45,850
Utne-Kinsarvik	
Masfjordnes-Duesund	160,060

Innanfor desse rammevilkåra for energikonseptet kan Oppdragsgjevar gjennomføre endringar i ruteproduksjonen, som til dømes å legge til ekstra Turar innanfor opningstid eller utanfor opningstid, legge til ekstra anløp på mellomstopp eller skyve på enkelte avgangstider. Endringar i Rutetabellen som skjer innafør desse rammevilkåra for energikonseptet, skal ikkje påverke energikonseptet og gir ingen unnatak frå Klimakravet. Operatør ber risiko for eventuelle tilpassingar som må gjerast, så lenge Oppdragsgjevar gjer kortvarige eller varige endringar innafør rammevilkåra for energikonseptet.

Endringar utover rammevilkåra for energikonseptet er regulert i punkt 5.5.

5.5 ENDRINGAR UTOVER RAMMEVILKÅRA FOR ENERGIKONSEPTA

Dersom endringar etter punkt 1.13.2 eller 1.13.3 går utover rammevilkåra for energikonseptet i punkt 5.4, skal Oppdragsgjevar justere Klimakravet og/eller kompensere Operatør økonomisk for konsekvensane endringa medfører for energikonseptet. Dette for at Operatør sine føresetnader og risiko for å oppnå Klimakravet og klimagebyr ikkje vert påverka.

Dersom Oppdragsgjevar endrar overfartstid, liggjetider og/eller tal Planlagde rutekilometer utover rammevilkåra for energikonseptet, skal Operatør berekne og dokumentere dei tekniske og økonomiske konsekvensane ved

- a) ei justering av Klimakravet og/eller
- b) ei vidareføring av Klimakravet

Dokumentasjonen for begge alternativ skal ta utgangspunkt i dokumentasjonskrav skildra i punkt 8.2.2.5. Nye simuleringar av konsekvensar som følgje av endringa for eventuelle batteri skal understøttast av aktuell bruksdata. Overslaget skal sendast til Oppdragsgjevar så raskt som mogeleg. Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett på innsyn i alle tilhøve som er relevant for kvalitetssikring av Operatørs berekningar. Oppdragsgjevar kan nytte tredjepart til å gjennomføre kvalitetssikring og vurderingar.

Oppdragsgjevar avgjer om produksjonsendringa sine følgjer for Operatørs energikonsept skal løysast med ei justering eller vidareføring av Klimakravet, eller ein kombinasjon av dette. Eventuelle meirkostnader som følgje av dette skal kompenserast i samsvar med Kontraktens punkt 1.13.2.2.

Endringsordre med konsekvensar for Klimakrav og justert vederlag vert utstedt på bakgrunn av berekningane, dokumentasjonen og kvalitetssikring, jf. punkt 1.13.1.4. Dersom partane ikkje vert samde om korleis Klimakravet skal justerast innan endringa skal gjennomførast,

kan partane avtale at dei tekniske og økonomiske konsekvensane skal bereknast etter ein definert tidsperiode.

Eventuelle endringar i Klimakravet skal ikkje påverke klimagebyret (kronebeløpet).

Dersom justering av Klimakravet vert gjort i løpet av eit kalenderår, vert samla tillate drivstoffmengde berekna høvesvis for kvar månad, medan oppfyllinga av kravet vert kontrollert på årsbasis.

5.6 RESERVEFARTØY OG PASSASJERBÅT

Operatør kan sjølv velje energikjelde for Reservefartøy og passasjerbåt som vert nytta i Oppdraget.

6 KAI OG INFRASTRUKTUR

6.1 BRUK AV FERJEKAIENE

Oppdragsgjevar vil stille ferjekaiene og dei landbaserte anlegga fritt til disposisjon for Operatør. Operatør kan nytte kaiene vederlagsfritt til gjennomføring av Ruteproduksjon.

Operatør kan nytte følgjande kaier vederlagsfritt som liggjekai for Hovudfartøya: Krokeide, Hufthamar, Masfjordnes, Hatvik, Våge, Husavik, Kvanndal, Jondal, Gjermundshamn, Årsnes, Fedje, Sløvåg, Langevåg, Utåker, Ranavik, Skjersholmane, Nordhuglo, Borgundøy og Klokkekarvik. Operatør må dekke alle relevante kostnader knytt til bruk av kaien som liggjekai, til dømes straum, vatn etc. Operatør må sjølv vurdere og ta risikoen for at kaiene er egna for dette formålet. Dersom Operatør ønskjer å nytte andre kaier som liggjekai, er Operatør sjølv ansvarleg for å inngå eventuelle avtaler og dekke alle kostnader (evt avgifter, vederlag, leigesum etc) knytt til eventuell bruk av kaiene utanom Ruteproduksjon, som til dømes liggjekai på natt.

Operatør må sjølv inngå avtaler og dekke relevante kostnader for liggjekai for Reservefartøy og evt. passasjerbåt.

Ferjekaiene er utstyrt med Sesam 800 fjernstyringsanlegg. Operatør må sjølv sørge for naudsynt utstyr om bord i fartøya for å kunne operere anlegget.

Oppdragsgjevar er ansvarleg for ordinær oppmerking og skilting av ferjekaiene.

Oversikt over kaier og informasjon om kaiene går fram av Vedlegg 6.1. Oppdragsgjevar tek atterhald om nøyaktigheita og riktigheita av kaiopplysningane som er oppgjeve i dette Vedlegget. Dersom opplysningane er av stor betydning for Operatør og for Operatørs gjennomføring av Oppdraget, oppfordrar Oppdragsgjevar Operatør til å sjølv kontrollere opplysningane. Dersom Operatør har behov for ytterlegare opplysningar, må Operatør sjølv innhente slike opplysningar.

Eventuelle venterom på kai er Oppdragsgjevars ansvar.

6.2 STRAUMFRAMFØRING OG ENERGIINFRASTRUKTUR

6.2.1 Behov for straumframføring og energiinfrastruktur

Batterielektrisk framdrift med lading eller batteribyte krev tett integrasjon av energioverføring i drifta. Oppdragsgjevar har lagt til rette for straumframføring på kaiene som vist i Tabell 2. Med straumframføring meinast ei tilknytning til distribusjonsnettet hos eit nettselskap (forenkla til nett).

TALA I TABELLEN ER FRÅ EIN TIDLEGARE UTREDNING FRÅ 2022 OG IKKJE KVALITETSSIKRET. EIN OPPDATERT TABELL VIL FORELIGGE VED UTLYSNING

Tabell 2 - Oversikt over nettkapasitet per kai

Kai	Samband	Spennin g (V)	Effekt (kW)	Batteriba nk	Batteristørrel se (kWh)
Sævrøy ferjekai	Fedje - Sævrøy	690	1 400	Nei	

Fedje ferjekai	Fedje - Sævrøy	690	310	Ja	1 000
Gjermundshamn ferjekai	Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	9 600	4 000	Nei	
Årsnes ferjekai	Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes	9 600	4,000	Nei	
Halhjem ferjekai	Halhjem-Våge	11 000	5 000	Nei	
Våge ferjekai	Halhjem-Våge		3 200	Ja	1 000
Hatvik ferjekai	Hatvik-Venjanaset	690	2 900	Nei	
Venjanaset ferjekai	Hatvik-Venjanaset	690	3 000	Nei	
Krokeide ferjekai	Hufthamar-Krokeide	9 600	6 000	Ja	100
Hufthamar ferjekai	Hufthamar-Krokeide	9 600	4 500	Ja	600
Sandvikvåg ferjekai	Husavik-Sandvikvåg	690	3 000	Nei	
Husavik ferjekai	Husavik-Sandvikvåg	690	3 000	Nei	
Jektevik ferjekai	Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	690	2 500	Nei	
Hodnanes ferjekai	Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	690	3 200	Nei	
Jondal ferjekai	Jondal-Tørvikbygd	590	3 000	Nei	
Tørvikbygd ferjekai	Jondal-Tørvikbygd	590	1 800	Nei	
Langevåg ferjekai	Langevåg-Buavåg	690	2 000	Nei	
Buavåg ferjekai	Langevåg-Buavåg	690	1 750	Nei	
Leirvåg ferjekai	Leirvåg - Sløvåg	690	2 500	Nei	
Sløvåg ferjekai	Leirvåg - Sløvåg	690	2 500	Nei	
Skjersholmane ferjekai	Skjersholmane-Ranavik	9600	6 000	Nei	
Ranavik ferjekai	Skjersholmane-Ranavik	9 600	1 350	Ja	2 400
Kinsarvik ferjekai	Kinsarvik - Utne	560	2 000	Nei	
Utne ferjekai	Kinsarvik - Utne	560	3 000	Nei	
Kvanndal ferjekai	Kvanndal - Utne	560	2 200	Nei	
Skånevik ferjekai	Skånevik-Matre-Utåker	22/560	3 000	Nei	
Matre ferjekai	Skånevik-Matre-Utåker	560	1 350	Nei	
Utåker ferjekai	Skånevik-Matre-Utåker	560	1 350	Nei	
Duesund ferjekai	Masfjordnes - Duesund		114	Nei	
Sydnes ferjekai	Fjelberg-Sydnes-Utbjøa	690	500	Ja	1 288

Utbjoa	Fjelberg-Sydnes-Utbjoa	690	1 500	Nei	
Klokkarvik ferjekai	Klokkarvik - Lerøy - Bjelkarøy - Hjellevstad	690	1 600	Nei	
Hjellevstad ferjekai	Klokkarvik - Lerøy - Bjelkarøy - Hjellevstad	690	800	Nei	

Oppdragsgjevar har henta inn informasjon relevant for eventuell etablering av energiinfrastruktur på kaiene. Sjå punkt 6.2.2.1 og Vedlegg 6.4.

SJÅ EIGE TEKST UNDER KAPITTEL 6 I MARKNADSDIALOGSDOKUMENTET

Med energiinfrastruktur reknast elektriske installasjonar til klargjering og overføring av energi på landside. Det omfattar til dømes batteribank, teknisk bygg for høgspent framføring og nedtransformering (til dømes transformator, tavle, koplingsanlegg, brytarar og målefeld), likerettar, kjøleanlegg, styringssystem og overføringseining (til dømes ladetårn). Energiinfrastruktur omfattar ikkje energilager til bruk på fartøy.

Operatør må sjølv vurdere behovet for energiinfrastruktur per kai som passer i energikonseptet for det einskilde samband.

6.2.2 Kjøp, etablering og drift av energiinfrastruktur på kaiene

6.2.2.1 Areal og plan på kaiene

DETTE KJEM OPPDRAGSGJEVAR TILBAKE TIL

Oppdragsgjevar har skissert moglege dimensjonar og utkast til plassering av eventuell energiinfrastruktur til relevante kaieigarar og grunneigarar. Oppdragsgjevar har gjennomført førehandskonferanse med planmynde for å avdekkje planstatus, behov for eventuelle dispensasjonar og omfang av søknadsunderlag. Føresetnadane skissert frå Oppdragsgjevar, tiltenkt areal for plassering av energiinfrastruktur, eventuell tilbakemelding frå grunneigar og referatet frå førehandskonferansane går fram av Vedlegg 6.4.

Operatør står fritt til å velje kva kai det skal etablerast infrastruktur på og kva løysing den einskilde kai skal ha. Operatør ber ansvar og risiko for val av løysing uansett kai, jf. punkt 6.2.1 fjerde avsnitt.

6.2.2.2 Ansvar for etablering

Operatør må sjølv skaffe naudsynte offentlege godkjenningar frå til dømes kommunar, kaieigar og grunneigar knytt til etablering av energiinfrastruktur. Operatør ber all risiko knytt til om og når slike godkjenningar vil verte gitt. Dette gjeld uavhengig av om Operatørs løysing fell innanfor eller utanfor dei dimensjonar og rammer som Oppdragsgjevar har skissert i Vedlegg 6.4.

Operatør har ansvar for gjennomføring av arbeidet og skal sikre at kaieigar i tilstrekkeleg grad vert involvert undervegs i prosessen. Kaieigar må mellom anna kvalitetssikre plassering av energiinfrastruktur, for å sikre forsvarleg tilkomst til sjølve kaia for å kunne gjere naudsynt vedlikehald og liknande. Ved etablering av energiinfrastruktur på tilleggskai (den delen av kaien som stikker ut i vatnet ved sidan av fartøyet) skal Operatør søke å finne løysingar som gjer at infrastrukturen i størst mogeleg grad står uavhengig frå tilleggskaikonstruksjonen, dvs

at det vert satt ned pelar eller liknande som gjer at infrastrukturen har sin eigen berekonstruksjon. Dette for å hindre at energiinfrastrukturen påfører skade på tilleggskaien.

For kaiene vil Operatør få tilgang til naudsynt areal for bygging av energiinfrastruktur på seinast 9 månader før Oppstartsdato. Operatør må bidra til at arbeidet knytt til etablering av energiinfrastruktur i minst mogleg grad påverkar den daglege drifta av sambanda.

Når naudsynt energiinfrastruktur er etablert på kaien, skal representant for Operatør og Kaieigar gjennomføre synfaring av kaia saman med representant for kaieigar, for å sikre at kaia er rydda og framstår på tilfredsstillande vis.

6.2.2.3 Krav til grensesnitt, kommunikasjon og standardar generelt

Eventuell energiinfrastruktur skal minimum samsvare med gjeldande standardar for straum. Operatør skal søkje å velje opne og compatible løysingar for tilkopling, ladespenning og ladekommunikasjon.

Energiinfrastrukturen må oppfylle Forskrift om leveringskvalitet i kraftsystemet (Leveringskvalitetsforskriften), og overharmoniske spenningar må vurderast særskilt.

6.2.2.4 Krav til drift og vedlikehald

Operatør har fullt ansvar for drift og vedlikehald av den etablerte energiinfrastrukturen gjennom kontraksperioden. Operatør har ansvar for eventuell skade som oppstår på infrastrukturen og har ansvar for eventuell forsikring. Operatør ber all kostnadsrisiko for reparasjonar og vedlikehald gjennom kontraksperioden, uavhengig av om Oppdragsgjevar har overteke eigarskapet for infrastrukturen eller ei.

Operatør sitt vedlikehald på ladeanlegg skal følgje FTD (forvaltnings- og driftsdokument) som følgjer anlegget.

Operatør ber ansvar for at energiinfrastrukturen er dimensjonert for Oppdraget. Nedetid i energiinfrastruktur vert ikkje rekna som force majeure og Operatør ber risiko for trekk og gebyr knytt til energi og utslepp ved nedetid for energiinfrastruktur. Operatør må sjølv bere eventuelle meir-/mindrekostnadar knytt til bruk av forbrenningsmotor som reserveløysing, Reservefartøy og/eller passasjerbåt som følgje av nedetid i energiinfrastrukturen. Energiforbruk og oppfylling av kontraktens Klimakrav ved både planlagd og ikkje planlagd nedetid i energiinfrastruktur er Operatørs risiko.

Operatør skal vedlikehalde og dokumentere teknisk bygg i samsvar med NS 3424, og i tillegg dokumentere vedlikehald på den tekniske infrastrukturen.

6.2.2.5 Rett til eigedomsoverdraging

Oppdragsgjevar tek atterhald om retten til å overta eigedomsretten til energiinfrastrukturen. Slik eigedomsoverføring skal anten skje innan 12 månader etter Oppstartsdato, alternativt ved Kontraktsslutt.

Ved ei slik overdraging vil Operatør ha ein eksklusiv og vederlagsfri bruksrett til energiinfrastrukturen for Kontrakten sitt føremål i heile kontraksperioden. Bruksretten inkluderer fullt ansvar knytt til drift, reparasjonar og vedlikehald av energiinfrastrukturen i samsvar med punkt 6.2.2.3.

Ved overtaking av eigedomsretten skal Operatør levere relevant dokumentasjon på Oppdragsgjevar sin førespurnad. Teikningar skal leverast i DWG og PDF format, og originalformat skal inngå som ein del av leveransen.

Kompensasjon for kostnader knytt til investeringar i energiinfrastruktur er regulert i punkt 7.1.4.

Rett til eigedomsoverdraging av energiinfrastruktur på kai gjeld tilsvarande for opsjonen dersom Oppdragsgjevar utløyser denne.

6.2.2.6 Rett til sambruksløyising og fleksibilitetstenester

6.2.2.6.1 Rett til sambruksløyising

Oppdragsgjevar har rett til å krevje at Operatør eller ein tredjepart legg til rette for at energiinfrastrukturen kan nyttast av fleire aktørar. Oppdragsgjevar kan krevje sambruk av nettkapasitet (same nettilknyting blir brukt til eit anna føremål mens Operatør ikkje har effektuttak), sambruk av areal i teknisk bygg (Oppdragsgjevar krev at det blir bygt eit større teknisk bygg som har plass til ein ekstra trafo og/eller kraftelektronikk til ein annan brukar) og sambruk av ladesystem (ladesystemet blir nytta av eit anna fartøy når Operatørsitt fartøy ikkje nyttar ladekai).

Viss Oppdragsgjevar utøver sin rett til å krevje sambruk, skal Oppdragsgjevar sikre at Operatør har førsterett til bruk av energiinfrastrukturen til utføring av Oppdraget og at annan brukar ikkje forstyrrar Operatør sitt ladeaktivitet. Oppdragsgjevar skal kompensere Operatør for eventuelle meirkostnader som følgjer av ei slik endring. Oppdragsgjevar ber risiko for eventuelle godkjenningar og løyve for større arealbruk. Oppdragsgjevar skal varsle Operatør innan rimeleg tid om sambruk.

Dersom Operatør ønskjer å leggje til rette for at energiinfrastrukturen kan nyttast av fleire aktørar, må Operatør søkje Oppdragsgjevar. Slik endring kan akseptast så lenge endringa ikkje er til ulempe for Oppdragsgjevar og endringa elles kan gjennomførast i samsvar med anskaffingsforskrifta (FOA).

6.2.2.6.2 Rett til fleksibilitetstenester

Oppdragsgjevar har rett til å krevje at energiinfrastrukturen, så langt det er teknisk, driftsmessig og rettsleg mogleg, blir tilrettelagd for fleksibel utnytting av kapasitet, inkludert levering av fleksibilitetstenester til kraftsystemet.

Slik bruk skal ikkje forstyrre Operatør si utføring av Oppdraget eller redusere Operatør sin tilgang til nødvendig lade- og energikapasitet. Dersom Oppdragsgjevar krev slik tilrettelegging, skal Oppdragsgjevar varsle Operatør innan rimeleg tid og dekkje nødvendige og dokumenterte meirkostnader som følgjer av kravet.

Dersom Operatør ønskjer å nytte energiinfrastrukturen til fleksibilitetstenester på eige initiativ, krev dette skriftleg samtykke frå Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar kan stille vilkår for slik bruk, inkludert at eventuelle kostnadsinnsparingar eller inntekter heilt eller delvis skal kome Oppdragsgjevar til gode.

6.2.2.7 Ansvar for fjerning og avhending

Oppdragsgjevar har fullt ansvar for å eventuelt fjerne og avhende energiinfrastrukturen ved Kontraktens slutt. Dette gjeld uavhengig av om Oppdragsgjevar nyttar seg av retten til eigedomsoverdraging i punkt 6.2.2.5.

6.2.3 Straumframføring på kaiene

OPPDAGSGJEVAR LEGG TIL GRUNN DEN STRAUMFRAMFØRINGA SOM ALLEREIE ER FØRT FRAM PÅ KAI OG SER IKKJE FØRE SEG YTTERLEGARE NETTOPPGRADERING. SJÅ TABELL 2 FOR TILGJENGELEG NETTKAPASITET PER KAI.

6.2.3.1 Nett og kraft til drift

Operatør har ansvar for kundeforholdet til nettselskap og kraftselskap gjennom heile kontraktperioden. Operatør har ansvar for å inngå avtale med kraftselskap om leveranse av straum til anlegget. Kundeforholdet skal overførast til Oppdragsgjevar ved kontraktsslutt.

Operatør skal inngå avtale om utkopplbar tariff / fleksibelt forbruk for å utløyse rabatt på nettleige. Dersom nettselskap koplar Operatør ut eller ber Operatør kople ut ladeanlegget utgjør dette nedetid i nett etter punkt 2.7.4.

Nedetid i nett vert ikkje rekna som force majeure. Sjå punkt 2.7.4 for krav til handtering ved nedetid i nett.

6.2.4 Energiinfrastruktur og straumframføring på andre kaier

Ved behov for energiinfrastruktur på andre kaier enn har Operatør sjølv ansvar for å hente inn informasjon om areal, gjennomføre førehandskonferansar og søke eventuell dispensasjon frå planstatus etter plan- og bygningslova. Operatør ber alt ansvar for til dømes løyver frå kaieigar, grunneigar og kommune. Oppdragsgjevars rett til å overta eigedomsretten til energiinfrastrukturen gjeld tilsvarende for desse kaiane som skissert i 6.2.2.5.

Ved behov for straumføring på andre kaier enn må Operatør sjølv hente inn kostnadsestimat for nettoppgradering frå relevante nettselskap.

Kostnader knytt til nettoppgradering og energiinfrastruktur for andre kaier skal framgå av prisskjema. Operatør ber risikoen for denne kostnaden. Kompensasjon for kostnader knytt til energiinfrastruktur og nettoppgradering etter dette punkt er regulert i punkt 7.1.6.

Operatør har sjølv ansvar for å tinge eventuell nettkapasitet og ber all risiko for forseinka ferdigstilling av framføring av straum. Eventuelle meirkostnader som følgje av manglande straumframføring på andre kaier er Operatørs ansvar. Bruk av Reservefartøy og passasjerbåt eller bruk av forbrenningsmotor (reserveløysing) som følgje av eventuell forseinka nettoppgradering eller ferdigstilling av energiinfrastruktur på andre kaier vil ikkje gje fritak for Kontraktens trekk-, gebyr- og sanksjonsbestemmelser.

Operatør har ansvar for kundeforholdet til nettselskap og kraftselskap gjennom heile kontraktperioden. Kundeforholdet skal overførast til Oppdragsgjevar ved kontraktsslutt.

6.3 UTVENDIG STØY PÅ KAI FRÅ FARTØY OG ENERGIINFRASTRUKTUR

Alle nye tiltak på kai og energiinfrastruktur er pliktig å følgje forureiningslova § 5-4 og retningslinje T-1442 frå Klima- og miljødepartementet. Operatør er pliktig å levere

dokumentasjon til Oppdragsgjevar på at støynivå er under dei maksimalt anbefalte verdiane angitt i T-1442 for støy frå hamner og terminalar.

6.4 BEHOV FOR ENDRINGER/OMBYGGINGER AV KAI

6.4.1 Dagens kaier og eventuelle ombyggingar frå Oppdragsgjevar

All informasjon er ikkje klar i vedlegga som er vist til. Det vil komme meir informasjon om kaier som er planlagt oppgradert, innvilga dispensasjon for og informasjon om kor store fartøya kan vere. Sjå eiga politisk sak frå Fylkestinget mars 2026 – PS 25/2026 Kunnskapsgrunnlag for ferjekaier knytt til 2030-anbod, Sjå lenke: [Utvalgsmøte](#)

Det er Operatørs ansvar å sikre at fartøy og kai/anløpsområde passer saman og oppfyller gjeldande krav. For informasjon om dei einskilde kaiene, sjå Vedlegg 6.1. Fleire av dagens kaier tilfredsstiller ikkje krav definert i handboka N400. Operatør kan legge til grunn at Oppdragsgjevar har søkt om, og fått innvilga dispensasjon til bruk av dagens ferjekaier. Sjå Vedlegg 6.1 for informasjon om kor store fartøy som kan anløpe dei einskilde kaiene innanfor godkjente dispensasjonar frå N400. Om Operatør ønskjer å nytte fartøy som er større eller på annan måte ikkje fell innanfor Oppdragsgjevars godkjente dispensasjonar, må Operatør sjølv søke Vegdirektoratet om dispensasjon frå gjeldande krav i N400.

Oppdragsgjevar kan gjere utbetringar på ein eller fleire kaier i løpet av kontraktperioden. Vedlegg 6.1 inneheld skisse på korleis det er mogleg dei ombygde kaiene vert sjåande ut etter oppgradering. Operatør må sikre at alle fartøy og gjennomføring av drifta er tilpassa eksisterande kai på desse anløpsstadane, gjennom kontraktperioden. Operatør skal leggje til grunn at det kan bli aktuelt å bruke dagens ferjekaier i heile kontraktperioden.

Dersom Oppdragsgjevar i løpet av Kontraktperioden gjer ombyggingar av kai eller byggjer ny kai, skal Operatørs vederlag justerast for dei relevante og dokumenterte meir/mindreknader Operatør har i byggjefasen. Det same gjeld for Operatørs relevante og dokumenterte meir/mindreknader knytt til drift av sambandet etter ombygginga/ny kai.

6.4.2 Eventuelle ombyggingar frå Operatør

Operatør kan gjennomføre ombygging av ein eller fleire kaier eller tilpassingar av anløpsområde for å oppnå at kai og fartøy passer saman. Kompensasjon for kostnader knytt til kaiombygging er regulert i punkt 7.1.7.

Operatør må sjølv skaffe naudsynte godkjenningar frå kaieigar, grunneigar og offentlege mynde for å gjennomføre eventuelle ombyggingar og tilpassingar. Operatør har ansvaret for gjennomføring av arbeidet og skal sikre at kaieigar og grunneigar vert involvert undervegs i prosessen. Praktisk gjennomføring av slikt arbeid, herunder ansvarsfordeling, må Operatør avtale med kaieigar og grunneigar. Det same gjeld ved behov for eventuelle tilpassingar av liggjekai. Kaieigar skal ha rett til å overta det praktiske byggherreansvaret for gjennomføring av arbeidet. Alt arbeid på kai skal utførast i samsvar med krav stilt i Statens vegvesen sine handbøker.

Når ombygging av kai er gjennomført, skal representant for Operatør gjennomføre synfaring av kaia saman med representant for kaieigar, for å sikre at kai er rydda og framstår på tilfredsstillande vis. Dette gjeld likevel ikkje i høve der kaieigar har nytta seg av retten til å overta det praktiske byggherreansvaret for gjennomføringa av arbeidet.

Dersom Oppdragsgjevar/kaieigar fastset at det ved ombygging av kai skal etablerast ei løysing som inneber auka kostnader utover det som er naudsynt for å ivareta Operatørs behov i kontraktperioden, vil Oppdragsgjevar/kaieigar måtte bere kostnadsauken som følgjer av ei slik fordyrande løysing.

Operatør vil få tilgang til dei aktuelle kaiene seinast 9 månader før Oppstartsdato for eventuell ombygging eller tilpassing av kai. Operatør må bidra til at arbeidet i minst mogeleg grad påverkar den daglege drifta av sambanda.

Dersom Operatør i løpet av kontraktperioden har behov for å endre på kaiens konstruksjonar og kaiareal, må Operatør sjølv skaffe naudsynte godkjenningar frå kaieigar og offentlege mynde. Operatør ber all risiko for om slike godkjenningar vil bli gitt. Alle relevante kostnader knytt til slik ombygging må dekkast av Operatør. Kaieigar skal ha rett til å overta det praktiske byggherreansvaret for gjennomføring av arbeidet.

6.5 ETABLERING AV INSTALLASJONAR KNYTT TIL BRIKKELESINGSUTSTYR OG/ELLER LENGDEMÅLING

Dersom Operatør ønskjer å etablere installasjonar på kai knytt til billettering/brikkelesing/lengdemåling, må Operatør sjølv skaffe naudsynte godkjenningar frå kaieigar, grunneigar og offentlege mynde. Operatør har ansvaret for gjennomføring av arbeidet og skal sikre at kaieigar og grunneigar vert involvert undervegs i prosessen. Operatør har ansvar for drift og vedlikehald av slike installasjonar.

Kompensasjon for kostnader knytt til investeringar for evt. brikkelesing og lengdemålingsutstyr er regulert i punkt 7.1.9.

6.6 ETABLERING/VIDAREFØRING AV AUTOMATISK FORTØYINGSANLEGG

Sjå notat knytt til marknadssdialog.

6.7 ORDEN PÅ KAIENE

Det er ikkje tillate å lagre/oppbevare materiell på kaiene utan at dette er avtalt med Oppdragsgjevar og kaieigar. Operatør har ansvar for at alt utstyr og infrastruktur som vert etablert på kai skal fjernast ved kontraktsslutt. Dette gjeld likevel ikkje eventuell fjerning av energiinfrastruktur jf. punkt 6.2.2.7.

Ved brot på desse punkta kan Oppdragsgjevar etter skriftleg varsel iverksette opprydding for Operatørs rekning.

6.8 SKADE PÅ KAI, KAIAREAL OG UTSTYR

Kaieigar er ansvarleg for reparasjon av skadar på kai, kaiareal, pullertar og eventuell anna infrastruktur kaieigar tilbyr på kaien.

I tilfelle der skadar skuldast Operatørs drift, er Operatør ansvarleg for å dekkje kostnadane kaieigar vert påført som følge av skadane. Dersom kaieigar ønskjer det, skal Operatør gjennomføre naudsynte reparasjonar. Ved reparasjon eller utbetringar skal kai, kaiareal og utstyr minimum tilbakeførast til den standard det hadde ved oppstart av Oppdraget, fråtrukken normalt slit og elde. Alt arbeid på kai skal utførast i samsvar med krav stilt i Statens vegvesen sine handbøker. Kaieigar og/eller Oppdragsgjevar skal varslast når slike

skader oppstår, og skal haldast orientert om utbetningsarbeidet dersom det vert avtalt at Operatør skal gjennomføre arbeidet.

Ved skade på kai og kaiareal som ikkje skuldast Operatørs drift, skal Operatør varsle Oppdragsgjevar omgåande, som igjen vil varsle kaieigar. Gjennomføring av utbetningsarbeid og relevante utbetningskostnader vil vere kaieigars ansvar.

6.9 VEDLIKEHALD OG DRIFT AV KAIER

Det er Oppdragsgjevar/kaieigars ansvar at kai og kaiareal til ein kvar tid er i forsvarleg stand for den avtalte bruken. Med dette meinast at kaiene skal halde same kvalitetsstandard som ved Oppstartsdato, fråtrukket normalt slit og elde. Operatør skal varsle Oppdragsgjevar omgåande når behov for vedlikehald vert oppdaga. Ansvaret gjeld ikkje kaiinstallasjonar som Operatør har bygd, i samband med tilrettelegging for ferjedrift, teknisk bygg, ladetårn og fortøyingsautomat.

Vedlikehald av fendring og pullerter er Operatør sitt ansvar. Dersom Operatør har behov for fleire fendrar og pullertar, må Operatør sjølv sørge for og bekoste dette.

Dersom ei kai ikkje kan nyttast på grunn av skade, skal Operatør omgåande varsle Oppdragsgjevar og samtidig søke løysingar for å minimalisere ulempene for kundane.

Kontaktinformasjon og rutinar for varsling knytt til kaitilhøve er skildra i vedlegg 6.2.

7 VEDERLAG, TREKK OG GEBYR

7.1 VEDERLAG FOR OPPDRAGET

7.1.1 Generelt

Kontrakten mellom Oppdragsgjevar og Operatør er ein bruttokontrakt, der trafikkinntektene tilfell Operatør.

Operatør vert godtgjort for sine kostnader i samsvar med Kontrakten for å utføre det spesifiserte Oppdraget. Med mindre det er eksplisitt skildra i Kontrakten, ber Operatør risikoen for eventuelle kostnadsavvik.

7.1.2 Månadleg vederlag

Operatør vert godtgjort per månad med 1/12 av avtalt samla årleg vederlag (Prisskjema ark «Total» celle AA47 ved anbudspakker med to samband). Dette vederlaget inkluderer alle dei oppgåver som er tillagt Operatør i Kontrakten og naturlege oppgåver som følgje av Oppdraget, med mindre det er eksplisitt uttalt i Kontrakten at oppgåvene skal godtgjerast på særskilt måte.

Alle prisar er i NOK per 2. kvartal 2026 eks MVA.

7.1.3 Einingsprisar

Prisskjema ark «Einingsprisar» inneheld einingspris for Rutetimar og Rutekilometer. Desse vert automatisk generert basert på årleg vederlag frå Prisskjema ark «Total».

7.1.4 Vederlag knytt til energiinfrastruktur på definerte kaiar

Operatørs kostnader knytt til kjøp og installasjon av energiinfrastruktur på kai i samsvar med punkt 6.2.2.2, skal framgå av Prisskjema ark «Total» celle (G28 og ark «Energiinfrastruktur per kai». Operatør ber risikoen for eventuelle kostnadsavvik knytt til desse kostnadane.

Dersom Oppdragsgjevar nyttar seg at retten til å overta eigarskapet for energiinfrastrukturen i samsvar med punkt 6.2.2.5, skal Oppdragsgjevar utbetale energiinfrastrukturkostnaden for aktuell/e kai/ar til Operatør som ein eingongskostnad. Dersom infrastrukturen ikkje vert overdratt til Oppdragsgjevar, eller slik overdraging skjer ved Kontraktsslutt, vert infrastrukturkostnaden inkludert eit påslag på 30% fordelt utover Kontraktens varigheit og blir dermed ein del av det månadlege vederlaget omtalt i punkt 7.1.2. Finansieringskostnader knytt til energiinfrastruktur utover dette skal berast av Operatør.

Påslaget på 30% reknast som rentekostnad (indekserast), medan infrastrukturkostnaden frå prisskjema reknast som kapitalslit (indekserast ikkje).

Oppdragsgjevar atterhald seg retten til å kontrollere at verdien av energiinfrastrukturen og eventuell nettoppgradering som vert etablert på dei einskilde kaiene samsvarer med infrastrukturkostnaden og eventuell nettoppgraderingskostnad oppgitt i Prisskjema ark «Total». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversende dokumentasjon frå leverandør av aktuell infrastruktur som stadfester verdien/kostnaden knytt til aktuell infrastruktur montert på kai, og/eller at Oppdragsgjevar nyttar ein tredjepart til å estimere verdi av den etablerte infrastrukturen. Dersom oppgitt investeringskostnad i Prisskjema er meir enn 10 prosent høgare enn dokumentert kostnad/estimert verdi for aktuell infrastruktur montert på kai, har Oppdragsgjevar rett til å fordele kostnadsdifferansen utover Kontraktens varigheit slik at kostnaden blir ein del av det månadlege vederlaget. Det vert ikkje gjeve noko påslag/faktor på denne differansen.

7.1.5 Vederlag knytt til straumframføring

Oppdragsgjevar har ansvar og risiko for kostnader knytt til nettoppgradering på kaiene, så fremt vald grensesnitt og effekt ligg innanfor Oppdragsgjevars nettoppgraderingsmodell. Operatør har rett til å få sine kostnader knytt til nettoppgradering kompensert fortløpande etter kvart som Operatør mottar faktura frå nettselskap.

Dersom Operatør vel eit grensesnitt eller effektnivå som ligg utanfor Oppdragsgjevars nettoppgraderingsmodell i Prisskjema, skal meirkostnaden inngå i kostnaden i Prisskjema «Nettoppgradering andre kaiar eller andre effektar» i celle G27 i Prisskjema. Denne kostnaden vil bli utbetalt i samsvar med punkt 7.1.4. Operatør ber risikoen for kostnadsavvik knytt til den delen av nettoppgraderinga som fell utanfor Nettoppgraderingsmodellen.

7.1.6 Vederlag knytt til straumframføring og energiinfrastruktur på andre kaiar

Dersom Operatørs legg opp til energiinfrastruktur på andre kaiar, skal eventuelle kostnader knytt til nettoppgradering på desse kaiane gå fram av Prisskjema ark Total celle G27. Kostnader knytt til energiinfrastruktur skal skisserast i Prisskjema ark «Energiinfrastruktur per kai» og dermed inngå i celle G28 i Prisskjema ark «Total».

Operatør har rett til å få sine kostnader knytt til nettoppgradering kompensert fortløpande etter kvart som Operatør mottar faktura frå nettselskap, likevel slik at Operatør ber risikoen for eventuelle kostnadsavvik knytt til desse kostnadane.

Dersom Oppdragsgjevar nyttar seg at retten til å overta eigarskapet for energiinfrastruktur på andre kaiar i samsvar med punkt 6.2.4, jf. 6.2.2.5, skal Oppdragsgjevar utbetale energiinfrastrukturkostnaden for aktuell kai til Operatør som ein eingongskostnad. Dersom infrastrukturen ikkje vert overdratt til Oppdragsgjevar, eller slik overdraging skjer ved Kontraktsslutt, vert infrastrukturkostnaden inkludert eit påslag på 30% fordelt utover Kontraktens varigheit og blir dermed ein del av det månadlege vederlaget omtalt i punkt 7.1.2. Finansieringskostnader knytt til energiinfrastruktur utover dette skal berast av Operatør.

Oppdragsgjevar atterhald seg retten til å kontrollere at verdien av energiinfrastrukturen og eventuell nettoppgradering som vert etablert på dei einskilte kaiene samsvarer med infrastrukturkostnaden og eventuell nettoppgraderingskostnad oppgitt i Prisskjema ark «Energiinfrastruktur per kai». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversende dokumentasjon frå leverandør av aktuell infrastruktur som stadfester verdien/kostnaden knytt til aktuell infrastruktur montert på kai, og/eller at Oppdragsgjevar nyttar ein tredjepart til å estimere verdi av den etablerte infrastrukturen. Dersom oppgitt investeringskostnad i Prisskjema er meir enn 10 prosent høgare enn dokumentert kostnad/estimert verdi for aktuell infrastruktur montert på kai, har Oppdragsgjevar rett til å fordele kostnadsdifferansen utover Kontraktens varigheit slik at kostnaden blir ein del av det månadlege vederlaget. Det vert ikkje gjeve noko påslag/faktor på denne differansen.

7.1.7 Vederlag for ombygging av kai og tilpassing av anløpsområde

Operatørs kostnader knytt til ombygging av kai og tilpassing av anløpsområde går fram av prisskjema ark «Total» G17. Oppdragsgjevar skal utbetale denne summen i ei eingongsutbetaling til Operatør på same tidspunkt som ombygging er godkjent av alle relevante partar. Eventuelle kostnadsavvik er Operatørs ansvar og risiko.

Oppdragsgjevar atterhald seg retten til å kontrollere at verdien av ombyggingsarbeidet på den einskilte kai samsvarer med ombyggingskostnaden oppgitt i Prisskjema ark «Total». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversende dokumentasjon som stadfester kostnaden knytt til ombygginga. Dersom oppgitt kostnad i Prisskjema er meir enn 20 prosent

høgare enn dokumentert kostnad per kai, har Oppdragsgjevar rett til å fordele kostnadsdifferansen utover Kontraktens varigheit slik at kostnaden blir ein del av det månadlege vederlaget. Det vert ikkje gjeve noko påslag/faktor på denne differansen.

7.1.8 Vederlag knytt til eventuelt fortøyingsanlegg på kai

Dersom Operatør vel å plassere infrastruktur omfatta av punkt 6.6 på kai, skal Operatørs kostnader knytt til kjøp og installasjon av anlegget gå fram av Prisskjema ark «Total» celle G18.

Dersom Oppdragsgjevar nyttar seg at retten til å overta eigarskapet for fortøyingsanlegget i samsvar med punkt 6.6, skal Oppdragsgjevar utbetale denne kostnaden til Operatør som ein eingongskostnad. Dersom infrastrukturen ikkje vert overdratt til Oppdragsgjevar, eller slik overdraging skjer ved Kontraktsslutt, vert kostnaden inkludert eit påslag på 30%) fordelt utover Kontraktens varigheit og blir dermed ein del av det månadlege vederlaget omtalt i punkt 7.1.2. Finansieringskostnader knytt til energiinfrastruktur utover dette skal berast av Operatør.

Påslaget på 30% reknast som rentekostnad (indekserast), medan infrastrukturkostnaden frå prisskjema reknast som kapitalslit (indekserast ikkje).

Oppdragsgjevar tek atterhald om retten til å kontrollere at verdien av fortøyingsanlegget som vert etablert på dei ein skilde kaiene samsvarer med kostnaden oppgitt i Prisskjema ark «Total». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversende dokumentasjon frå leverandør av aktuell infrastruktur som stadfester verdien/kostnaden knytt til aktuell infrastruktur montert på kai, og/eller at Oppdragsgjevar nyttar ein tredjepart til å estimere verdi av den etablerte infrastrukturen. Dersom oppgitt investeringskostnad i Prisskjema er meir enn 10 prosent høgare enn dokumentert kostnad/estimert verdi for aktuell infrastruktur montert på kai, har Oppdragsgjevar rett til å fordele kostnadsdifferansen utover Kontraktens varigheit slik at kostnaden blir ein del av det månadlege vederlaget. Det vert ikkje gjeve noko påslag/faktor på denne differansen.

7.1.9 Vederlag for evt brikkelesing og lengdemålingsutstyr

Dersom Operatør vel å plassere infrastruktur omfatta av punkt 6.5 på kai, vil Oppdragsgjevar betale kostnad frå prisskjema celle G19 som ein eingongskostnad etter at aktuell infrastruktur er ferdig etablert og tatt i bruk. Kostnadane vert ikkje indeksregulert.

7.2 PRISREGULERING

7.2.1 Talet på reguleringar og grunnlag for regulering

Fire gongar i året, per 01.01, 01.04, 01.07 og 01.10. skal det årlege vederlaget (celle AA47 ved anbudspakker med to samband) regulast. Grunnlag for 1.regulering (per 01.04.2030) er prosentvis endring i indekselement frå 2.kvartal 2026 (basis) til 4.kvartal 2029. Grunnlag for 2.regulering (per 01.07.2030) er prosentvis endring i indekselement frå 4.kvartal 2029 til påfølgande kvartal, dvs. 1.kvartal 2030. Videre regulering vil være basert på same framgangsmåte som beskrevet i dette avsnittet.

For å fange opp indeksutviklinga i de siste to driftskvartalene, etterregulast de to siste kvartalene etter at aktuelle indekspubliseringar føreligger.

7.2.2 Generelt om bruk av vektmatriser

Ved regulering av årleg vederlag frå prisskjema for Kontrakten vil Oppdragsgjevar nytte vektmatriser som skissert i prisskjema og indekser som skissert i punkt 7.2.3. Vektmatrisen

brukes kun i prisingstidspunktet til å fordele samlepriser fra prisskjema inn i kostnadskategorier i basis-kr. Deretter blir priser per kostnadskategori indeksert med aktuell kostnadsindeks.

7.2.2.1 Vektmatriser og kostnadsindeksar

Prisskjema inneholder ulike vektmatriser avhengig av Operatørs valde løysing for Kontrakten. Løysingene er nummerert og representerer ulike kombinasjoner av fartøytyper (retro/nybygg). Til dømes omfatter løsningsnummer 1 tilbud av A- og B-ferjer som alle saman er retrofit fartøy.

I prisskjema celle AC45 og nedover skal det registreres løysingsnummeret som best skildrer den operasjonelle løysingen Operatør har vald for aktuell samband. Valgt løysingsalternativ vil avgjøre kva vektmatrise, som er vist i prisskjemaets kolonner F og bortover, som vil bli brukt ved indekseringa gjennom kontraktens driftstid.

Prisskjemaets kolonner AN og bortover viser blant anna korleis vald vektmatrise vert nytta for å dele opp årleg vederlag før dei einskilde kostnadspostene vert indeksert etter kvar sin fastsatte indeks.

Følgende tabell viser kva indekser som vert brukt for dei ulike kostnadskategoriene:

Kostnadskategori	Indeks
Personal	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks mannskap (kildetabell 11585)
Energi-MGO	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks drivstoff, MGO (kildetabell 11585)
Energi-Strøm i NO2	SSBs Kostnadsindeks for buss, delindeks drivstoff, NO2 elektrisitet/spot-strøm (kildetabell 11931)
Energi-Strøm i NO3	SSBs Kostnadsindeks for buss, delindeks drivstoff, NO3 elektrisitet/spot-strøm (kildetabell 11931)
Energi-Strøm i NO5	SSBs Kostnadsindeks for buss, delindeks drivstoff, NO5 elektrisitet/spot-strøm (kildetabell 11931)
Nettleie inkludert avgifter	SSBs nettleiepriser inkl. avgifter (kildetabell 09387)
Vedlikehold	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks vedlikehold (kildetabell 11585)
Administrasjon	SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks administrasjon (kildetabell 11585).
Kapitalslit	Indekseres ikke
Rente	3-måneders nominell NIBOR pluss fast rentemargin på 2,5%

7.2.3 Regulering av kapitalkostnader knytt til energiinfrastruktur på kai

Dersom Oppdragsgjevar nyttar seg av retten til å overta eigarskapet til energiinfrastruktur på den einskilde kai innan 12 månader etter Oppstartsdato, skal kostnaden for energiinfrastruktur for relevant kai i Prisskjema ark «Energiinfrastruktur per kai» inklusive påslag på 5% betalast som en eingongsbetaling.

Dersom Oppdragsgjevar ikkje nyttar seg av retten til å overta eigarskapet til energiinfrastruktur på den einskilde kai innan 12 månader etter Oppstartsdato, skal kostnaden for energiinfrastruktur for relevant kai i Prisskjema ark «Energiinfrastruktur per kai» inklusive påslag på 40% fordelast lineært utover ordinær kontraktperiode, jf. punkt 7.1.4.

Operatørs energiinfrastrukturkostnad oppgitt i Prisskjema ark «Energiinfrastruktur per kai» som utgjer celle G28 i ark «Total» vert rekna som kapitalslit og vert ikkje indeksregulert.

Påslaget på 40% av energiinfrastrukturkostnaden vert rekna som samla rentekostnad for heile kontraktperioden knytt til investeringa og vert også fordelt lineært over ordinær kontraktperiode. Rentekostnaden skal regulerast ved hjelp av 3-måneders nominell NIBOR pluss fast rentemargin på 2,5%.

Dersom Oppdragsgjevar overtar eigarskapet ved kontraktsslutt skal ikkje Oppdragsgjevar utbetale noko meir ved denne overdraginga.

7.2.4 Regulering av kapitalkostnader knytt til eventuell fortøyingsanlegg på kai

Dersom Oppdragsgjevar nyttar seg av retten til å overta eigarskapet til fortøyingsanlegg innan 12 månader etter Oppstartsdato, skal kostnaden i Prisskjema celle G18 inklusive påslag på 5% betalast som en eingongsbetaling.

Dersom Oppdragsgjevar ikkje nyttar seg av retten til å overta eigarskapet til fortøyingsanlegg innan 12 månader etter Oppstartsdato, skal kostnaden i Prisskjema celle G18 inklusive påslag på 40% fordelast lineært utover ordinær kontraktperiode.

Operatørs kostnad i Prisskjema celle G18 vert rekna som kapitalslit og vert ikkje indeksregulert.

Påslaget på 40% av kostnaden vert rekna som samla rentekostnad for heile kontraktperioden knytt til investeringa og vert også fordelt lineært over ordinær kontraktperiode. Rentekostnaden skal regulerast ved hjelp av 3-måneders nominell NIBOR og fast rentemargin på 2,5%.

Dersom Oppdragsgjevar overtar eigarskapet ved kontraktsslutt skal ikkje Oppdragsgjevar utbetale noko meir ved denne overdraginga.

7.2.5 Regulering av einingsprisar

Einingsprisane byggjer på årleg vederlag i Prisskjema ark «Total». Einingsprisane i Prisskjema ark «Einingspris Rutetime og Rutekilometer» vert indeksregulert ved at årleg vederlag vert indeksregulert til aktuell periode i samsvar med punkt 7.2.1.

7.2.6 Regulering av vederlagsjustering knytt til Endringsordre

Alle endringsordrar knytt til endringar omfatta av punkt 1.13.1 og 1.13.2 skal innehalde informasjon om korleis summen for endringsordren (vederlagsjusteringa) per år vert fordelt på dei ulike reguleringskategoriene: løn, straum i NO2, straum i NO3, straum i NO5, nettleige og avgifter, anna energikjelde, vedlikehald, administrasjons, kapitalslit og rente. Dersom ei endring får verknad for fleire kontraktår og egner seg til ordinær prisregulering, skal

deljusteringsbeløpet per reguleringskategori prisregulerast i samsvar med aktuelle indekser i punkt 7.2.2.

7.2.7 Regulering av gebyrsatsar og trekk

Med mindre anna er særskilt regulert skal alle gebyrsatsar i punkt 7.4.7 regulerast 4 gonger i året med grunnlag i gjennomsnittleg kostnadsutvikling for Oppdragsgjevars vederlag som følgje av den kvartalsvise indekseringa, jf. punkt 7.2.2.

Trekk i vederlag i samsvar med punkt 7.4.3-7.4.7 byggjer på Einingspris per Rutetime og Planlagde rutekilometer, sjå Vedlegg 7.2 Illustrasjonar. Trekkbeløpet vert indeksert ved at einingsprisane vert indeksert i samsvar med punkt 7.2.5.

7.2.8 Ekstraordinær regulering

7.2.8.1 Endringar i lov, forskrifter og avgifter

Dersom endringar i offentlege avgifter, nettleige, lover eller forskrifter, vedteke etter endeleg tilbodstidspunkt, har konsekvensar for den faktiske kostnaden for utføringa av Oppdraget ut over kva som vert fanga opp av den ordinære prisreguleringa, kan begge partar krevje ekstraordinær prisregulering. Slik prisregulering skal skje basert på partanes dokumenterte og faktiske meir/mindre kostnad/mindre inntekt som følgje av endringa. Dersom endringa medfører endring i Ruteproduksjon skal vederlagsjusteringa skje i samsvar med 1.14.2.2.

Eventuelle konsekvensar av endringar i offentlege avgifter, lover eller forskrifter knytt til covid-19, regulerast uttømmmande av punkt 7.2.9 og skal ikkje omfattast av dette punkt.

Eventuelle meir/mindre kostnader (til døme avgifter mm.) som er omsynete i indeksane omtalt i punkt 7.2.2 vil ikkje gje grunnlag for regulering etter dette punkt.

Krav om ekstraordinær regulering må settast fram skriftleg og skal deretter, om den andre parten ikkje aksepterer kravet heilt eller delvis, søkjast løyst gjennom forhandlingar. Krava skal dokumenterast og gjev Oppdragsgjevar rett til innsyn i alle relevante forhold, herunder dokument og rekneskapsoversikt og liknande hos Operatør. Endringsordre skal utstedast i samsvar med punkt 1.13.1.

7.2.9 Endringar i indekser

Dersom SSB rettar tidlegare publiserte indeksverdiar kan begge partar krevje retting av berørte oppgjer.

Dersom SSB avsluttar eller flyttar ein indeks som vert nytta i Kontrakten, kan Oppdragsgjevar leggje til grunn den nye indeksen som erstattar den gamle. Dersom indeksen vert avslutta utan å verte erstatta av ein ny indeks, kan Oppdragsgjevar bruke den indeksen som er det mest eigna alternativet til den indeksen som er utgått. Indeksen kan vere ein annan indeks frå SSB eller ein vekta kombinasjon av fleire andre SSB-indekser. For sistnemnde tilfelle fastsett Oppdragsgjevar ei vektfordeling mellom desse basert på skjønn.

7.2.10 Oppdragsgjevars rett til å pålegge Operatør å inngå fastprisavtale for straum

Oppdragsgjevar attarheld seg retten til å pålegge Operatør å sikre ein konkret fastpris for straum over ein bestemt tidsperiode og på eit tilstrekkeleg stort straumvolum. Skyss kan i slike tilfelle stille krav til leverandør, varigheit og krav til leveransevilkår. Oppdragsgjevar skal varsle Operatør 6 månader før slike fastprisavtaler skal ha verknad.

Oppdragsgjevar har rett til å krevje at eventuell fastprisavtale vert avslutta tidlegare enn kva som eventuelt er avtalt. Oppdragsgjevar skal dekke Operatørs eventuelle dokumenterte meirkostnader knytt til slik avtaleavslutning. Varslingsfristen for ei slik endring er minimum 4 veker.

Ved krav om bruk av fastpris etter første avsnitt vert Operatørs vederlag justert basert på differansen mellom indeksert straumkostnad på varslingsstidspunktet og berekna straumkostnad ved fastprisavtale på endringstidspunktet. Straumkostnaden i fastprisperioden vert ikkje indeksert.

Ved avslutning av fastprisavtalen legg Oppdragsgjevar igjen til grunn straumkostnaden utleda av kostnaden for drift per samband i Prisskjema og vektmatrise i Vedlegg 7.2 Illustrasjoner Ark «Prisreg kostn og einingspriser», indeksert til aktuelt kvartal.

Sjå døme i Vedlegg 7.2 Illustrasjonar Ark «Vederlagjust fastpris strøm» for korleis berekninga av vederlagsjusteringa skal gjennomførast.

7.3 FAKTURERINGS- OG BETALINGSVILKÅR

7.3.1 Betalingsvilkår

Betaling skjer etter motteke korrekt og godkjent faktura. Faktura for månadsvederlag skal sendast innan den 15. i den aktuelle månaden med fakturadato den 1. og forfallsfrist den 20. i den same månaden.

Det skal ikkje bereknast noko form for gebyr eller tillegg. Eventuell forseinkingsrente vert berekna i samsvar med lov om forseinkingsrente.

Faktura skal vere påført kontrakt namn, driftsform «båt», aktuell månad/periode og ressursnummer frå Skyss. I tillegg skal fakturaen innehalde opplysningar i tråd med forskrift om bokføring kapittel 5.

7.3.2 Elektronisk faktura

Vestland Fylkeskommune v/Skyss nyttar elektronisk faktura i EHF-format. Leverandør er forplikta til å levere faktura slik dette er beskrive på <https://www.vestlandfylke.no>
<https://www.vestlandfylke.no/om-oss/send-faktura-til-vestland/>

Dersom faktura ikkje er spesifisert i samsvar med desse krava har Oppdragsgivar rett til å halde tilbake heile fakturabeløpet, inntil det ligg føre spesifikasjon som nemnt.

7.3.3 Faktureringsvilkår

1/12 av årleg vederlag skal fakturerast innan den 15. i kvar månad.

Dersom det ikkje er full ruteproduksjon i første og/eller siste driftsmånad vil første og siste faktura utgjere ein forholdsmessig del av månadsgodgjerings. Med forholdsmessig er meint det tal dagar med produksjon i høvesvis i oppstart- og sluttmånaden i forhold til 30,5 dagar.

Justert månadleg beløp som følgje av justert/endra vederlag vert fakturert den 15. i påfølgjande månad berekna frå dato for iverksetting av endring som går fram i endringsordren.

Trekk, gebyr og bonus i samsvar med punkt 7.4 skal inngå i fakturagrunnlaget og gå til frådrag/ leggast til frå ordinært vederlag.

7.3.4 Gebyr og avgifter

Relevante gebyr og avgifter til det offentlege skal dekkast av Operatør og skal vere inkludert i vederlagselementa omtalt i punkt 7.1 med mindre anna er særskilt regulert i Kontrakten.

7.4 BONUS, TREKK OG GEBYR

7.4.1 Føremål

Oppdragsgjevar kan gjennomføre trekk i vederlag og legge Operatør gebyr for avvik frå krav til Oppdraget. For punktleg drift innanfor definert nivå vil Oppdragsgjevar gje bonus. Trekk,

gebyr og bonus skal motivere Operatør til å levere gode tenester og raskt bøte på manglar dersom desse likevel skulle oppstå. Gjennom bonus, trekk og gebyr vil Oppdragsgjevar søkje å oppnå god kvalitet i leveransen til dei reisande.

7.4.2 Grunnlaget for trekk og gebyr

Operatør skal rapportere alle hendingar som medfører avvik i Oppdraget i samsvar med punkt 2.16 og 2.17. Dersom ei hending fører med seg fleire avvik skal kvart einskild avvik rapporterast. Ved brot på krav i Oppdraget utover dei tilhøva som er lista opp i dette kapittel gjeld kontraktens reglar for kontraktsbrot skissert i punkt 1.14.

Oppdragsgjevar har rett til å gjennomføre eigne kvalitetskontrollar av Operatør si utføring av Oppdraget, jf. punkt 1.9. Operatør vil ikkje på førehand bli gjort kjent med datoane for kontrollane eller kven som vil utføre slik kontroll.

Operatør sine eigne avviksregistreringar rapportert til Oppdragsgjevar vert lagt til grunn for gebyrfastsettinga, saman med avvik oppdaga eller registrert av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar kan blant anna nytte AIS data og sanntidsløysing for slike avviksregistreringar. Kundeclarar som Oppdragsgjevar har registrert og som Operatør ikkje har gjeve svar på, kan verte rekna som ei hending som det vert gjeve gebyr for.

Oppdragsgjevar har rett til å ileggje gebyr og gjennomføre trekk i vederlag for kvart avvik. Det kan ileggjast både trekk og gebyr for same avvikshending, i tillegg kan same avvikshending utløyse fleire gebyrkategoriar.

Oppdragsgjevar kan velje å ikkje ileggje gebyr og trekk dersom avviket skuldast forhold som Operatør ikkje rår over. Operatør pliktar likevel straks å melde frå om slike hendingar til Oppdragsgjevar for at Oppdragsgjevar kan vurdere eventuelt fritak for gebyr og trekk, eller lågare trekk i samsvar med dette punkt. Det er Operatør som må sannsynleggjere og dokumentere at avviket skuldast omstende som Operatør ikkje kunne rå over og ikkje med rimelegheit kunne forutsjå, unngå eller avhjelpe med rimelege midlar/kostnader (kontrollansvar).

7.4.2.1 Forhold som operatør ikkje rår over – Innstilt ruteproduksjon som følgje av ekstremt krevjande vêrtilhøve

Ved Innstilt ruteproduksjon som følgje av tilhøve utanfor Operatørs kontroll, der forholda er vurdert å ligge utanfor Operatør sin kontroll skal denne føreseigna nyttast i staden for ordinært trekk etter punkt 7.4.4.

Ved Innstilt ruteproduksjon som følgje av ekstremt krevjande vêrtilhøve kan Oppdragsgjevar gjennomføre følgjande trekk:

Einingspris per Planlagde rutekilometer for aktuelt samband x tal Innstilte rutekilometer

Døme på ekstremt krevjande vêrtilhøve er situasjonar der vindstyrken kan klassifiserast som full storm eller verre, og slike vêrtilhøve treff heile eller delar av sambandet.

7.4.2.2 Redusert kapasitet ved bruk av B-ferje som Reservefartøy

Redusert kapasitet, forseinkingar eller innstillingar på heimesambandet som direkte følgje av lovleg innsetting og bruk av B-ferje som Reservefartøy i samsvar med punkt 2.7.3, skal ikkje i seg sjølv reknast som avvik eller utløyse gebyr eller bortfall av bonus etter dette kapittelet.

Trekk, gebyr eller bortfall av bonus kan berre gjennomførast dersom det ligg føre eit sjølvstendig brot på Operatør sine plikter etter Kontrakten, til dømes manglande varslings, manglande innsetting av Reservefartøy innan fastsett responstid, eller bruk av Reservefartøy i strid med punkt 2.7.3.5.

7.4.3 Bonus og trekk for punktleg drift

Det berekna bonus eller trekk basert på grad av punktleg drift per måned per samband etter følgjande tabell:

Prosent framkomstar mindre enn 3 minutt forseinka per samband	Bonus/trekk
99,50% - 100,00%	100%
99,00% - 99,49%	50%
98,00% - 98,99%	0%
97,00% - 97,99%	- 50%
Under 97%	- 100%

Døme: Dersom 99,2 prosent av Operatørs framkomstar til kai i eit samband har vore mindre enn 3 minutt forseinka i høve Rutetabellen for ein definert måned vil 50 prosent bonus bli utbetalt.

Ved lågare punktleg drift enn 95% vil Oppdragsgjevar kunne krevje dagbot eller andre sanksjonar i samsvar med reglane om kontraktsbrot og sanksjonar i punkt 1.14.

Bonus eller trekk kan maksimalt (ved oppnåing av 100%) utgjere 1% av indeksert månadskostnad for aktuelt samband. Berekninga av trekk eller bonus skal gjerast månadleg, med økonomisk oppgjør kvart kvartal.

Forseinkingar som skuldast force majeure, upåreknelege vêrtilhøve, beredskapsturar eller venting på korresponderande trafikk skal ikkje takast med i grunnlaget for berekninga. Om siste tur i døgnet ikkje har køyretøy eller passasjer kan operatør trekke evt. forseinking på denne turen ut av berekninga.

Operatør skal overføre data og rapportar i samsvar med punkt 2.16 og 2.17. Turar som ikkje skal vere med i grunnlaget for bonus/trekk for forseinkingar skal merkast digitalt.

Minst 10% av utbetalt månadleg bonus skal gå til mannskap på det einskilde samband. Bruk/disponering av desse midlane skal avtalast i samarbeid med tillitsvalde.

Døme: Oversikt grunnlag for bonus og trekk

Grunnlag for bonus og trekk per mnd																				
	Antall planlagte avganger	Antall innstilte avganger før utløp fastsett responstid	Innstilte avganger pga force majeure	Innstilte avganger hensyntatt force majeure	Antall gjennomførte avganger	Antall gjennomførte avganger hensyntatt force majeure	Antall innstilte klocketimer utover responstid	Innstilte klocketimer utover responstid pga force majeure	Antall innstilte klocketimer ekskl. force majeure utover responstid	Regularitet i % hensyntatt force majeure	Regularitet i % hensyntatt	For tidlig avgang	Avtalt overfartstid i min	Antall avganger med forsinkelse (ankomst)	Ekstraavganger på grunn av gjenn- stånde	av ganger med forsinket ankomst pga force majeure	Forsinkelse i %	Forsinkelse ekskl. force majeure	Dager bruk av reserverferje	
Januar	1 026	0	0	0	1 026	1 026	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	18	0	17	1,75 %	0,10 %	0	
Februar	928	20	0	20	908	908	0	0	0	97,84 %	97,84 %	0	30,07	15	0	13	1,65 %	0,22 %	0	
Mars	1 030	0	0	0	1 030	1 030	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	5	0	4	0,49 %	0,10 %	0	
1. kvartal	2 984	20	0	20	2 964	2 964	0	0	0	99,33 %	99,33 %	0	30,07	38	0	34	1,28 %	0,13 %	0	
April	984	136	136	0	848	984	0	0	0	86,18 %	100,00 %	0	30,07	18	0	8	1,83 %	1,02 %	6	
Mai	1 022	0	0	0	1 022	1 022	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	53	0	45	5,19 %	0,78 %	0	
Juni	996	0	0	0	996	996	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	43	0	35	4,32 %	0,80 %	4	
2.kvartal	3 002	136	136	0	2 866	3 002	0	0	0	95,47 %	100,00 %	0	30,07	114	0	88	3,80 %	0,87 %	10	
Juli	1 024	0	0	0	1 024	1 024	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	37	0	29	3,61 %	0,78 %	0	
August	1 030	0	0	0	1 030	1 030	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	29	0	28	2,82 %	0,10 %	0	
September	992	0	0	0	992	992	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	40	0	35	4,03 %	0,50 %	0	
3. kvartal	3 046	0	0	0	3 046	3 046	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	106	0	92	3,48 %	0,46 %	0	
Oktober	1 028	15	15	0	1 013	1 028	0	0	0	98,54 %	100,00 %	0	30,07	60	0	57	5,84 %	0,29 %	0	
November	996	0	0	0	996	996	0	0	0	100,00 %	100,00 %	0	30,07	21	0	11	2,11 %	1,00 %	0	
Desember	994	2	2	0	992	994	0	0	0	99,80 %	100,00 %	0	30,07	12	0	5	1,21 %	0,70 %	0	
4. kvartal	3 018	17	17	0	3 001	3 018	0	0	0	99,44 %	100,00 %	0	30,07	93	0	73	3,08 %	0,66 %	0	
Hitil	12 050	173	153	20	11 877	12 030	0	0	0	98,56 %	99,83 %	0	30,07	351	0	287	2,92 %	0,53 %	10	

Raudt område illustrerer grunnlag for berekning av trekk eller bonus som følgje av forseinka framkomst på mindre enn 3 minutt.

7.4.3.1 Rett til å endre ved bonusordninga

Oppdragsgjevar kan endre ved, byte ut eller legge til, kva som skal danne grunnlag for ei bonusordning. Til dømes kan bonus for punktleig drift bytast ut med bonus for kundetilfredsheit. Slike endringar skal skje i samarbeid med Operatør i samsvar med reglane i punkt 1.13.9.

7.4.4 Trekk i vederlag ved Innstilt ruteproduksjon

7.4.4.1 Trekk for Innstilt ruteproduksjon før utløp av fastsett responstid for Reservefartøy

Ruteproduksjon som heilt eller delvis ikkje vert gjennomført av Operatør i samsvar med gjeldande Rutetabell kan føre til trekk i vederlag.

Trekk for Innstilt Ruteproduksjon vert utrekna slik:

$$\begin{aligned}
 & (\text{Einingspris per Planlagde rutekilometer for aktuelt samband} \times 2,0) \times \text{tal Innstilte rutekilometer} \\
 & + \\
 & (\text{Einingspris per Rutetime for aktuelt samband} \times 2,0) \times \text{tal Innstilte rutetimar}
 \end{aligned}$$

Dersom delar av Ruteproduksjonen har vore innstilt i løpet av opningstida og det er attståande køyretøy etter siste fastsette Tur, skal Operatør køyre ekstra Turar etter avslutta opningstid fram til det ikkje er fleire ventande køyretøy på kai, jf. punkt 2.4.2. Gjennomføring av slike ekstra Turar etter avslutta opningstid kjem då til fråtrekk i berekninga av Innstilte ruteproduksjon for det aktuelle Driftsdøgn, men likevel slik at framkomsten for desse Turane vert rekna som Forseinka framkomstar etter punkt 2.4.2. Ved grov aktlause eller forsett vil Oppdragsgjevar kunne krevje prisavslag og/eller erstatning i tillegg til trekk for ikkje gjennomført Ruteproduksjon.

Trekk etter dette punkt vert ikkje redusert ved innsetting av passasjerbåt i samsvar med punkt 2.7.3.3.2.1. Ved manglande innsetting av passasjerbåt innan responstid sjå gebyr punkt 7.4.7.

7.4.4.2 Trekk for Innstilt ruteproduksjon etter utløp av fastsett responstid for Reservefartøy

Dersom Reservefartøy ikkje er på plass innan fastsett responstid kan Oppdragsgjevar gjennomføre følgjande trekk i vederlaget per påbegynte time fram til Reservefartøy er på plass. Trekket vert rekna ut slik:

$$\begin{aligned} & \text{Einingspris per Planlagde rutekilometer for aktuelt samband} \times 4,0) \times \text{tal Innstilte rutekilometer} \\ & + \\ & (\text{Einingspris per Rutetime for aktuelt samband} \times 4,0) \times \text{tal klokkeimar innstilt etter utløp av} \\ & \text{fastsett responstid} \end{aligned}$$

Ved grov aktlause eller forsett vil Oppdragsgjevar kunne krevje prisavslag og/eller erstatning i tillegg til trekk for ikkje gjennomførte Ruteproduksjon.

7.4.5 Trekk i vederlag ved bruk av Reservefartøy utover 21 dagar

Dersom Reservefartøy for eit Hovudfartøy vert nytta i meir enn 21 dagar per kalenderår kan Oppdragsgjevar gjennomføre følgjande trekk per gjennomførte Tur:

$$\begin{aligned} & \text{Einingspris per Planlagde rutekilometer for aktuelt samband} \times 3,0) \times \text{tal gjennomførte} \\ & \text{rutekilometer med reservefartøy utover 21 dagar} \\ & + \\ & (\text{Einingspris per Rutetime for aktuelt samband} \times 3,0) \times \text{tal klokkeimar for gjennomførte} \\ & \text{rutekilometer med Reservefartøy utover 21 dagar} . \end{aligned}$$

I tillegg kan Oppdragsgjevar leggje gebyr for bruk av materiell som ikkje tilfredstillar minstekrav i samsvar med 7.4.7.

7.4.6 Trekk i vederlag ved bruk av fartøy med for låg PBE- kapasitet

Dersom Operatør nyttar fartøy som ikkje tilfredsstiller krav til PBE-kapasitet kan det illeggjast følgjande trekk per Tur:

$$\frac{\left(\frac{\text{Sambandskostnad per år}}{365} \right)}{\text{Konkurransegrunnlagets krav til PBE}} \times 1,2 \times \text{manglande pbe}$$

7.4.7 Gebyr

7.4.7.1 Gebyr for brot på krav om dokumentasjon på fornybar energi og Klimakrav

7.4.7.1.1 Gebyr ved brot på krav om dokumentasjon på fornybar energi

Brot på kravet	Gebyr
Manglande opphavsgaranti for straum eller dokumentasjon på tilsvarande utsleppsnivå frå andre fornybare energibærar	0,7 kr per kWh med manglande dokumentasjon

7.4.7.1.2 Gebyr ved brot på Klimakrav

Samband	Fartøy	Maks tillat kg CO ₂ ekv- utslepp per km. Jf. 5.3.	Klimagebyr: Gebyr ved meir utslepp per km enn tillat i Klimakrav
Leirvåg-Sløvåg	Fartøy A – 120 PBE		
	Fartøy B – 120 PBE		
Krokeide- Hufthamar	Fartøy A – 120 PBE		
	Fartøy B – 120 PBE		
Halhjem-Våge	Fartøy A – 120 PBE		
	Fartøy B – 100 PBE		
Hatvik-Venjanaset	Fartøy A – 120 PBE		
Kvanndal-Utne	Fartøy A – 60 PBE		
Jondal- Tørvikbygd	Fartøy A – 115 PBE		
	Fartøy B – 115 PBE		
Gjermundshamn- Varaldsøy-Årsnes	Fartøy A – 80 PBE		
	Fartøy B – 80 PBE		
Utåker-Matre- Skånevik	Fartøy A – 50 PBE		
Ranavik- Skjersholmane	Fartøy A – 80 PBE		
	Fartøy B – 80 PBE		
Jektavik- Hodnanes- Nordhuglo	Fartøy A – 80 PBE		
Fedje-Sævrøy	Fartøy A – 50 PBE		
Husavik- Sandvikvåg	Fartøy A – 45 PBE		
Langevåg-Buavåg	Fartøy A – 50 PBE		
Hjellestad- Bjelkarøy-Lerøy- Klokkarvik	Fartøy A – 15 PBE		
Sydnæs- Fjelbergøy- Borgundøy- Utbjøa	Fartøy A – 38 PBE		
Utne-Kinsarvik	Fartøy A – 16 PBE		
Masfjordnes- Duesund	Fartøy A – 20 PBE		

Dersom Operatør ikkje oppfyller krav til oversending av miljødata (energi, drivstoff, utslepp) for ein periode lengre enn 1 månad, vil Oppdragsgjevar ved oppfølging av Klimakravet leggje til grunn 100 prosent forbruk av drivstoff i forbrenningsmotor for aktuell periode.

Sanksjonane for manglande dokumentasjon på fornybarenergi og for underoppfylling av Klimakrav vert avrekna aggregert ved slutten av kalenderåret.

Ved samstundes brot på krav om dokumentasjon på fornybar energi og Klimakrav, til dømes ved bruk av konvensjonell diesel i staden for straum, vert det ilagt gebyr for begge hendingar.

7.4.7.2 Øvrige gebyr

<u>Avvik knytt til utføring av ruteproduksjon</u>	<u>Trekk per Tur</u>
Meir enn 5 minutt sein framkomst endestogg	Kr. 10 000
For tidleg avgang i følge Rutetabell	Kr. 20 000
Manglande innsetting av passasjerbåt (innan 4 klokkeimar)	Kr. 5 000

<u>Avvik knytt til kvalitet/fartøy</u>	<u>Trekk per Tur</u>
Bruk av mannskap som ikkje oppfyller krav i kap 2	Kr. 1 000
Manglande/feil billettering jf. pkt. 2.10	Kr. 15 000
Brot på oppetidskrav til billetteringsutstyr	Kr. 20 000 per månad
Bruk av passasjerbåt som ikkje tilfredsstillar minstekrav til kapasitet	Kr. 2 000
Bruk av fartøy (Hovudfartøy/Reservefartøy) som ikkje tilfredsstiller minstekrav i kapittel 3 for Hovudfartøy/Reservefartøy (gjeld ikkje kapasitet og miljø)	Kr. 5000
Ved bruk av Reservefartøy/anna fartøy utover 21 dagar per år: Bruk av Reservefartøy/anna fartøy som ikkje oppfyller krav til Hovudfartøy i kapittel 3	Kr. 5 000
Manglande annonsering av anløp og tryggleiksinformasjon	Kr. 2 500
Brot på krav om reinhald og vedlikehald av fartøyet	Kr. 5 000
Manglande oppheng, distribuering og framvising av Oppdragsgjevar kundeinformasjon på kai og i fartøy	Kr. 3 000

<u>Avvik knytt til rapportering</u>	<u>Trekk per avdekka tilfelle</u>
Mangelfull eller uriktig avviksrapportering, periodisk rapportering og opplysningsplikt (gjeld all form for rapportering som ikkje er dekket av andre punkt)	Kr. 30 000
Manglande oversending av dokumentasjon til Oppdragsgjevar	Kr. 30 000
Manglande pålogging av sanntidssystem	Kr. 15 000
Feil på utstyr som påverkar informasjon ut mot kundar (til dømes skjermar, skilt, lydannonsering, teleslynge etc)	Kr. 3 000
Feil på anna utstyr eller manglande signal i fartøy	Kr. 3 000
Brot i kontinuerleg dataflyt til Oppdragsgjevar jf. Kontraktens pkt. 2.16.1 og 2.16.22 (ut over 360 sekund)	5000 kr per fartøy per døgn. Oppad avgrensa til 250 000/mnd for kontrakten

Bortfall av data frå kontinuerleg dataflyt (ikkje etterrapportert innan 24 timar) jf. Kontraktens pkt.2.16.1 og 2.16.2	5000 kr per fartøy per døgn. Oppad avgrensa til 250 000/mnd for kontrakten
Bortfall av data frå kontinuerleg dataflyt (ikkje etterrapportert innan 24 x 30= 7200timar)	10 000 kr per fartøy per døgn. Oppad avgrensa til 250 000/mnd for kontrakten

7.4.8 Oppdragsgjevars rett til å nytte kontraktens reglar for kontraktsbrot og sanksjonar

Dersom Oppdragsgjevars tap er vesentleg høgare enn aktuelt trekkbeløp og gebyr etter punkt 7.4.3-7.4.7, kan Oppdragsgjevar i staden krevje dagbot, prisavslag og/eller erstatning i samsvar med punkt 1.14.

8 SAMSPEL MELLOM PARTANE OG OPPSTARTSFØRBUINGAR

8.1 STRATEGISK SAMARBEID

Oppdragsgjevar ønskjer å etablere eit strategisk samarbeid med Operatør, for saman å levere og utvikle best mogelege tenester til våre kundar. Eit slikt samarbeid føreset at begge paratar:

- viser kvarandre gjensidig respekt og tillit
- nyttar ressursar med relevant kompetanse på rett stad, sikrar framdrift og bidreg til saklege og konstruktive diskusjonar
- aktivt deltek i arbeid for å betre og effektivisere samhandling og leveransar
- er aktivt søkande mot innovative løysingar med omsyn til å nytte ny teknologi dersom dette kjem kunden til gode eller forenkler samspelet mellom partane
- saumlaust utvekslar informasjon som kan vere relevant for den andre parten dersom dette bidreg til å levere best mogleg tenester til kundane

8.2 SAMARBEID OG SAMSPEL VED OPPSTART AV OPPDRAGET

8.2.1 Rapportering knytt til handlingsreglar og krav til løns- og arbeidsvilkår

Operatør skal oppfylle Oppdragsgjevars Handlingsreglar om varetaking om grunnleggande menneskerettar, etikk og miljø (Vedlegg 1B-1) og Krav til løns- og arbeidsvilkår (Vedlegg 1B-2). Operatør skal rapportere i samsvar med nemnde vedlegg.

Oppdragsgjevar kan be Operatør om å foreta nye aktsemdsvurderingar i løpet av kontraktperioden, til dømes ved val av eller byte av underleverandør. Slike aktsemdsvurderingar skal dokumentarast ved bruk av rapporteringsskjema omtalt i Vedlegg 1B-1.

8.2.2 Førebels framdriftsplan

Ein førebels framdriftsplan for perioden frå Kontraktsinngåing og minimum fram til Oppstartsdato, skal leggjast ved tilbodet, jf. Vedlegg 9A. Operatør kan nytte Vedlegg 9A Mal framdriftsplan, som er eit eksempel på minimumsløysing, men kan også levere framdriftsplan i eit anna verktøy/format som det er mogleg for Oppdragsgjevar å kopiere tekst frå til eit Excel-format.

Framdriftsplanen skal innehalde alle hovudmilepælar (jf. nedanfor) fram til Oppstartsdato, og ein eventuell spesifikasjon av Oppdragsgjevar sitt ansvar for aktivitetar og/eller godkjenningssområde, samt fristar for desse.

8.2.3 Endeleg framdriftsplan

Operatør skal ajourføre den førebelse framdriftsplanen, og utarbeide ein endeleg framdriftsplan som sendast til Oppdragsgjevar innan 2 månader etter Kontraktsinngåinga. Planen skal innehalde oversikt over alle hovudmilepælar fram til Oppstartsdato, samt ein framdriftsplan med fristar for alle aktivitetar. Planen skal også innehalde Oppdragsgjevars ansvar for gjennomføring av aktivitetar og/eller godkjenningssområde, samt fristar for desse. Framdriftsplanen skal minimum innehalde følgjande aktivitetar:

- Fartøy – orientering om utforming og konseptval for fartøy
- Fartøy – evt. innkjøp, bygging og klargjering
- Fartøy – plan for godkjenning av batterielektriske fartøy
- Plan for godkjenning og test av energikonseptl
- Gjennomføring av sårbarheitsanalyser og tilhøyrande tiltaksplan

- Innkjøp, etablering og test av tekniske anlegg/infrastruktur på land
- Testing av fartøy og energiinfrastruktur og at desse fungera saman
- Skildring av løysing, og plan for testing og godkjenning av salsløysing og kundekommunikasjon
- Bemanningsplan, rekruttering, verksemdoverdraging
- Eventuelt behov for opplæring utover den opplæring som skjer i regi av Oppdragsgjevar
- Etablering av drifts- og trafikkleiing
- Eventuell bruk av underleverandør
- Plan for innarbeiding av Oppdragsgjevar sine rapporteringssystem og -rutinar,
- Plan for handtering av eiga avfall

Framdriftsplanen skal definere nøkkelpersonar/ansvarleg for dei nemnde områda, og det skal setjast fristar for gjennomføring av kvar einskild aktivitet.

Operatør skal oppnemnde ein kontraktsansvarleg hjå seg som er ansvarleg for Oppdraget, og kommunikasjonen med Oppdragsgjevar fram til kontraktsoppstart. Oppdragsgjevar og Operatøren sin kontraktsansvarlege skal saman gå gjennom framdriftsplanen på første møte etter at planen er utarbeidd, og avtale når framdriftsplanen skal ajourførast og korleis partane skal holde kvarandre orientert i perioden fram til Kontraktsinngåinga.

8.2.4 Statusrapport og varslingsplikt

Operatør skal kvar månad utarbeide og oversende skriftleg statusrapport for gjennomføring av framdriftsplanen. Statusrapporten skal minimum innehalde:

1. Ei oversikt over følgjande tema:
 - Gjennomførte aktivitetar sidan førre rapportering
 - Vesentlege og kritiske avvik i høve framdrift
 - Plan for handtering av avvik med skildring av tiltak, inklusive frist for gjennomføring

Risikomatrikse med identifiserte tiltak for å handsame identifisert risiko, herunder risiko for forseinkingar eller avvik frå dei ulike aktivitetane i planen, skal verte synleggjort gjennom statusrapporten.

2. Ajourført utgåve av framdriftsplanen

Rapportering skal skje månadleg innan den 10. verkedagen i kvar månad. Ved hendingar som kan påverke moglegheita for å kunne nå vesentlege milepålar i prosjektplanen, skal Operatør straks rapportere til Oppdragsgjevar.

8.2.5 Oppstartsmøte og koordineringsmøter

Operatør skal seinast to månader etter Kontraktsinngåing avhalde eit oppstartsmøte der representantar for Operatør, eventuelle underleverandørar, samt Oppdragsgjevar deltar. Nøkkelpersonar hos Operatør skal delta. Det skal i samsvar med punkt 1.1.4 utpeikast ein representant frå kvar part som skal vere hovudkontaktpunkt for kvar av partane.

Dersom Oppdragsgjevar ber om det, skal det minst éin gang i månaden gjennomførast eit koordineringsmøte mellom Oppdragsgjevar og Operatør. Relevante nøkkelpersonar hos Operatør skal delta. Partane skal under møtet drøfte innhaldet i statusrapporten utarbeidd av Operatør, herunder eventuelle naudsynte oppfølgjande tiltak.

Oppdragsgjevar kan i tillegg krevje at det vert gjennomført særskilde møte med Operatør om

spesifikke emnar. Oppdragsgjevar kan krevje at relevante nøkkelpersonar hos Operatør stiller på slike møter. Operatør skal varslast i rimeleg tid før slike møter.

Operatør skal varsle Oppdragsgjevar i rimeleg tid om sentrale møter med andre relevante aktørar, til dømes underleverandør, andre offentlege mynde, kai- og/eller grunneigarar etc.

8.2.6 Særskilte førebuingsskrav

8.2.6.1 Oversending av informasjon til Oppdragsgjevar

For kaiene skal Operatør levere naudsynt spesifikasjon til Oppdragsgjevar innan tre veker etter Kontraktsinngåing, slik at Oppdragsgjevar kan tinge nettoppgradering i samsvar med punkt 6.2.3.1.

8.2.6.2 Oversending av informasjon til nettselskap

Operatør skal levere naudsynt spesifikasjon til Oppdragsgjevar og nettselskap innan tre veker etter Kontraktsinngåing, slik at Oppdragsgjevar kan tinge nettilknytning.

8.2.6.3 Kontroll og godkjenning av fartøy

Plan for eventuelle godkjenningsprosessar av fartøy- og energikonseptet jf. punkt 3.1.1 skal vere realistisk i høve planlagt Oppstartsdato.

Dersom Operatør sitt/sine fartøy og/eller energikonsept må gjennom ein godkjenningsprosess før driftssetting, skal Operatør informere Oppdragsgjevar om plan for godkjenningsprosessen kort tid etter at Kontrakten er signert. Operatør skal halde Oppdragsgjevar orientert om framdrift og eventuelle usikkerheitsmoment gjennom heile godkjenningsprosessen.

Dersom godkjenningsprosessen for alternativt design skal nyttast, må preliminær godkjenning må føreliggje innan 18 månadar før Oppstartsdato. Endeleg godkjenning må føreliggje innan 3 månadar før Oppstartsdato.

Viss fartøy vert godkjend i tråd med alternativt design skal preliminær og endeleg godkjenning inngå i framlagt plan. Oppdragsgjevar har rett til å kvalitetssikre planen og oppfølginga ved hjelp av tredjepart.

Oppdragsgjevar har rett til å kontrollere at fartøy oppfyller alle fastsette krav før desse vert sett inn i Oppdraget.

8.2.6.4 Dokumentasjon av motorreinsing og berekraftig energilager

Operatør skal oversende dokumentasjon knytt til motorreinsing og energilager/-system seinast 6 månader etter Kontraktsinngåing. Dokumentasjonen skal omfatte:

- NOx-faktor for forbrenningsmotor (mg NOx motoren slepp ut per kWh drivstoff). Operatør skal etterspørje denne informasjonen frå motorleverandøren.

Dokumentasjon på energilaget skal omfatte:

- Kjemisk samansetting i alle aktuelle batteri i form av ein tabell som viser prosentdel av ulike råstoff i batteriet.
- Informasjon om utvinninga av dei ulike råstoffa som inngår i batteriet: Kor råstoffa kjem frå (resirkulert eller nyitvinning) og – viss mogleg – opphavsland (ved utvinning).
- Plan for å oppretthalde optimal yting og lang levetid for batteri
- Plan for gjenbruk og/eller resirkulering av batteri etter bruk. Om det ikkje er avgjort kva som skal skje med batteria etter bruk, skal Operatør gjere greie for dei aktuelle alternativa, kva for eit alternativ dei per no vurderer som det beste, og grunngje dette med praktiske, økonomiske og tekniske argument.

Livssyklusanalyse, jf. ISO 14040 og 14044 eller tilsvarende for batteri, inklusive føresetnader for beregninger og scope. Livssyklusanalysen skal berre omfatte batteriet, ikkje heile båten. Det er tilstrekkeleg med éin livssyklusanalyse per batteritype og batterileverandør.

8.2.6.5 Dokumentasjon av energikonsept

Energikonseptet skal dokumenterast 6 månader etter Kontraktsinngåinga, med mindre anna tidspunkt vert avtalt. Operatør skal sikre at all dokumentasjon om energikonseptet inneheld kjelder og forklaringar. For tal som Operatøren sjølv har berekna, skal dokumentasjonen inkludere ei beskriving av dei underliggjande data/informasjon om kjeldene til dei underliggjande data og berekningsmetodar som er nytta. Dokumentasjonen skal omfatte:

- Netto energibehov: Beskriving av netto energibehov til framdrift (tilført propell) og andre funksjonar, både som gjennomsnittleg forbruk og avhengig av last og fart.
- Verknadsgradar: Opplysningar om verknadsgradar i energilager, energioverføring og motor under ulike driftsforhold.
- Energiforbruk: Planlagt energiforbruk frå energilager om bord for eit dimensjonerande driftsdøgn.
- Storleik på energilager: Informasjon om den nominelle kapasiteten ved starten av levetida (BoL – Beginning of Life), forventet dybdeutlading (DoD – Depth of Discharge), samt degraderingsrate og estimert nyttbar kapasitet over levetida.
- Ladekurver for eventuelle batteri: For eventuelle batteri skal det leggjast fram ladekurver som viser både opplading og utlading gjennom eit dimensjonerande driftsdøgn, både ved starten av levetida (BoL) og ved forventa levetidsslutt. Dokumentasjonen skal inkludere diagram og tilhøyrande datatabellar.
- Energioverføring og lading ved batterielektrisk drift: For batterielektrisk drift skal det leggjast fram dokumentasjon på korleis lading vert integrert i ruteproduksjonen. Det skal også gjevast ei beskriving av tilkoplingsprosedyren, med oversikt over nødvendige manuelle handlingar og estimert tidsbruk for tilkopling. Vidare skal dokumentasjonen omfatte tilkoplingstid og tilgjengeleg ladetid. I tillegg skal grensesnittet mot nett skildrast, med relevant informasjon om spenningsnivå og eventuelle verknadsgradar i overføringa.

Operatøren skal oppdatere energikonseptet ved endringar i løpet av driftsførebuinga

8.2.6.6 Testing av Hovudfartøy og energiinfrastruktur

Operatør skal oversende dokumentasjon på at grensesnittet mellom Hovudfartøy og infrastruktur er testa og fungerer etter føremålet innan Oppstartsdato. Dokumentasjonen skal omfatte relevante resultat, som til dømes rutinar for bruk, tryggleiksbegrensingar, kapasitet, overføringsfart og støynivå. Operatør skal seinast seks månader før Oppstartsdato oversende Oppdragsgjevar naudsynt dokumentasjon i samsvar med yrkestransportlova og tilhøyrande forskrift for utferding av ruteløyve. Operatør skal sørge for at mannskap og anna personell kan stille til naudsynt opplæring i forkant av Oppstartsdato. Oppdragsgjevar skal gje varsel i rimeleg tid før opplæring finn stad.

8.2.6.7 Ruteinformasjon

Dersom det før oppstart av sambanda er behov for å skifte ut/oppdatere rutekassetar og ruteinformasjonen på kaiene, har Operatør ansvar for å skifte ut dette til gjeldande utgåve etter dei retningslinjer Oppdragsgjevar fastset.

8.2.6.8 Løyve

Operatør skal seinast seks månader før Oppstartsdato oversende Oppdragsgjevar naudsynt dokumentasjon i samsvar med yrkestransportlova og tilhøyrande forskrift for utferding av ruteløyve.

8.2.6.9 Opplæring

Operatør skal sørge for at mannskap og anna personell får naudsynt opplæring i forkant av Oppstartsdato.

8.2.6.10 Garanti

Operatør skal oversende garantidokument i samsvar med punkt 1.5.

8.2.6.11 Støy

Operatør skal oversende dokumentasjon på at støynivå er innanfor grensene skildra i punkt 6.3. Dokumentasjonen skal leverast seinast 6 månader før Oppstartsdato. Faktiske støytal skal oversendast innan 6 månader etter oppstart.

8.2.6.12 Synfaring

Oppdragsgjevar og Operatør skal gjennomføre felles synfaring på kaiene for å avdekke eventuelle avvik ved kai og infrastruktur før oppstart av ny kontrakt. Synfaringa skal skje seinast 3 månader før Oppstartsdato.

8.2.7 Avvik i oppstartsførebuinga

8.2.7.1 Oppdragsgjevars sanksjonar ved avvik

Dersom prosjektplan ikkje ligg føre innan fastsatt frist, kan Oppdragsgjevar leggje dagbot i samsvar med punkt 1.14.8. Dersom framdriftsplanen ikkje ligg føre 15 dagar etter fastsatt frist, har Oppdragsgjevar også rett til å nytte reglande om kontraktsbrot og sanksjonar i Kontrakten punkt 1.14.

Dersom Operatør ikkje oppfyller framdriftsplanen, eller dersom det er høg sannsyn for at avvik frå forhandlingsplanen vil inntre, herunder etterleving av fastsette fristar, har Oppdragsgjevar rett til å nytte reglande for kontraktsbrot og sanksjonar i Kontrakten punkt 1.14.

8.2.7.2 Varsling ved forseinka oppstart eller forseinka Hovudfartøy

Dersom Operatør har grunn til å tru at han vil bli forseinka sett i høve fastsett Oppstartsdato eller han ikkje vil klare å starte opp drifta med Hovudfartøy, skal Operatør utan ugrunna opphald gje Oppdragsgjevar skriftleg varsel om dette. Dette gjeld uavhengig av om årsaka til forseinkinga skuldast forhold som ligg innanfor Oppdragsgjevars eller Operatørs risiko. Varselet skal angi årsak til forseinkinga og så vidt mogeleg angi når og korleis Oppdraget kan gjennomførast. Tilsvarende gjeld dersom det må antas å påløpe ytterligere forseinking etter at første varsel er gitt.

Ved varsling om forseinka oppstart har Oppdragsgjevar rett til å nytte reglande om kontraktsbrot og sanksjonar i Kontrakten punkt 1.14. Oppdragsgjevar vil sjå på eit tidleg varsel som ein formildande omstende i vurdering av eventuelle sanksjonar.

8.3 SAMARBEID GJENNOM KONTRAKTSPERIODEN

8.3.1 Faste samhandlingsmøter mellom partane

Det kan gjennomførast månadlege samhandlingsmøte mellom partane for oppfølging av partane sine pliktar i kontrakten. I møta skal hovudkontaktperson frå begge partar stille fast, i tillegg til at relevante ressursar frå begge partar stiller etter behov.

Formålet med samhandlingsmøta skal mellom anna vere å etablere eins forståing av status for kontraktleveransar og ruteproduksjon siste periode for å identifisere eventuelle kontraktavvik og naudsynte tiltak for handtering av desse. Gjennom slik fast samhandling vil ein leggje til rette for ein god kvalitet i leveransen til kundane.

Innkalling til møte skal skje med minst sju kalenderdagens varsel. Partane skal vere representert på møte med deltakarar som har kompetanse på dei spesifiserte saker som er oppført på dagsordenen.

Operatør skal dekke sine eigne kostnader knytt til møter med Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevar skal skrive referat frå møta. Referatet skal sendast snarast mogeleg etter gjennomført møte til dei andre møtedeltakarane, og til partanes representantar. Eventuelle merknadar til møtereferata skal leverast skriftleg, og så raskt som mogeleg. Dersom Oppdragsgjevar ikkje har mottatt tilbakemelding innan 5 verkedagar, blir møtereferatet rekna som godkjent.

Møtestruktur:

Møte	Føremål	Frekvens	Innhald
Samhandlingsmøte	Sikre oppfylling av vilkår i kontrakt Gjennomgang av driftsrelaterte saker sidan førre driftsmøte	Minst 2-4 møter i året	Trafikk Statistikk Driftsavvik HMT
Evalueringsmøte	Evaluerer avslutta kontraktsår	Ein gong i året	
Avslutningsmøte	Evaluerer kontraktperioden, inkl. tilstandsrapport for kaiene	Etter endt kontrakt	Tilstandsrapport for kaiene

8.3.2 Ruteplanmøte

Ved større endringar i Ruteproduksjonen kan partane avhalde ruteplanmøte, kor utvikling/endringar/justeringar av Oppdraget diskuterast saman med Oppdragsgjevar. Begge partar kan ta initiativ til slike møter og eventuelt avtale ein fast møtefrekvens. Operatør oppfordrast til å vere proaktiv ved ynskje om eventuelle endringar/justeringar i ruteplanlegginga.

8.3.3 Andre samhandlingspunkt mellom partane

Oppdragsgjevar kan ved behov invitere til møte på leiarnivå for diskusjon av strategiske tema knytt til kontrakten.

8.3.4 Samarbeid og samhandling ved avslutning av Oppdraget

8.3.4.1 Generelt samarbeid

Operatør skal hjelpe Oppdragsgjevar i samband med førebuing til inngåing av ny kontrakt om levering av transporttenester i det same Kontraktområde, også der ny kontrakt vert inngått med annan operatør. Dette inneber å levere den informasjon som er naudsynt i samband med slik førebuing, t.d. driftskostnader, informasjon om kai og infrastruktur, informasjon relatert til verksemdsoverdraging, samt andre data av relevans for ny operatør. Slik hjelp skal ytast utan ekstra vederlag.

8.3.4.2 Verksemdsoverdraging

Operatør skal gje eventuell ny operatør tilgang til personalet som har takka ja til verksemdsoverdraging i inntil ti (10) timar for å drive opplæring i løpet av dei siste tre (3) månadar før Kontraktens utløp. Personalkostnaden dekkast av avtroppande operatør.

8.3.4.3 Informasjon om innvilga ferie, permisjonar og liknande

Operatør skal gje eventuell ny operatør informasjon om ferie, permisjonar og liknande som Operatør har innvilga dei tilsette som omfattast av verksemdsoverdraginga. Informasjonen skal gjevast seinast fire (4) månader før Kontraktens utløp. Operatøren skal løpande informere ny operatør om eventuelle løpande endringar som berørar dei aktuelle tilsette.

8.3.5 Andre føresegn

8.3.5.1 Profilering

Operatør er ansvarleg for å fjerne Oppdragsgjevars profilering og dekor frå fartøya ved Oppdragets slutt. Kostnad i samband med dette dekkast av Operatør.

8.3.5.2 Tilgang for ny operatør på kai

Operatør forpliktar seg til å gje eventuelle ny operatør høve til å gjere seg kjent med, undersøke og opphalde seg på kaianlegget minimum seks (6) månader før oppstart av ny kontrakt. Dette omfattar også moglegheit til å kommunisere med personalet.

8.3.5.3 Lemping av Kontraktens krav ved Oppdragets slutt

Oppdragsgjevar vil ikkje nytte sin rett til opplæringsdagar gjort greie for i punkt 2.8.4 det året Kontrakten går ut.

Ved oppfølging av mindre avvik ved båtmateriellet dei siste fire (4) vekene av Oppdraget, tek Oppdragsgjevar atterhald om retten til å nytte skjønn.