



Kontrakt

Rutepakke x

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX



1	KONTRAKTSVILKÅR	4
1.1	Alminnelige vilkår.....	4
1.2	Utføring av oppdraget.....	7
1.3	Garantistillelse	9
1.4	Miljøsertifisering av Operatør	9
1.5	Handsaming av personopplysningar og opplysningar kritiske for verksemda	9
1.6	Kvalitetssikring, Kontroll- og opplysningsplikt.....	9
1.7	Bruk av underleverandørar	10
1.8	Lover, forskrifter og etiske handlingsreglar	11
1.9	Overdraging av kontrakt	12
1.10	Kontraktforhold til andre	12
1.11	Endringar	12
1.12	Misleghald og sanksjonar	18
1.13	Force Majeure og Covid-19	22
1.14	Tvister, lovval og verneting	23
2	OPPDRAGSBESKRIVELSE	25
2.1	Oppdraget og ansvarsfordeling	25
2.2	Krav til planlegging	25
2.3	Krav til gjennomføring av ruteproduksjonen	27
2.4	Oppdrag for tredjepart	28
2.5	Handtering av avvikssituasjonar	28
2.6	Krav til Mannskap	30
2.7	Avvik relatert til Helse, miljø og tryggleik (HMT).....	31
2.8	Krav til frakt av gods	32
2.9	Krav til sal av billetter.....	32
2.10	Krav til handsaming av hittegods.....	35
2.11	Krav til reinhald og vedlikehald av fartøy.....	35
2.12	Krav til marknadsføring og kundekommunikasjon.....	35
2.13	Krav til kundehandtering og reiseinformasjon	38
2.14	Datastraumar og rapportering	38
3	FARTØYKRAV	43
3.1	Generelle krav til fartøy	43



3.2	Reservefartøy	47
3.3	Godshandtering	48
3.4	Krav til hovedfartøya ved bruk av opsjon om bruk av fossilt drivstoff	48
4	RUTEPRODUKSJON	50
4.1	Innleiing	50
4.2	Rutetabellar	50
4.3	Bestillingsstopp.....	50
4.4	Estimert årleg tal rutekilometer - Basisproduksjon	50
5	GODTGJERSLE, TREKK OG GEBYR	52
5.1	Godtgjering for Oppdraget.....	52
5.2	Billettinntekter	54
5.3	Prisregulering.....	55
5.4	Ekstraordinær regulering	58
5.5	Fakturerings- og betalingsvilkår.....	59
5.6	Trekk og gebyr.....	60
6	ENERGI OG UTSLEPP	63
6.1	Krav til energi, energilager og motor	63
6.2	Dokumentasjon og kontroll av klimakravet.....	63
6.3	Klimabonus og klimasanksjon	64
6.4	Konsekvensar av endringar i Ruteproduksjonen.....	64
7	SAMSPEL MELLOM PARTANE OG OPPSTARTSFØREBUINGAR	65
7.1	Strategisk samarbeid.....	65
7.2	Oppstartsførebuing.....	65
7.3	Samarbeid gjennom kontraktsperioden.....	68
8	KAIER OG INFRASTRUKTUR.....	70
8.1	Bruk av kaiene	70
8.2	Energiinfrastruktur	70
8.3	Nettoppgradering.....	71
8.4	Eventuell ombygging av kai.....	72
8.5	Orden på kaiene	72
8.6	Skade på kai, kaiareal og utstyr	72
8.7	Vedlikehald og drift av kaier	72



1 KONTRAKTSVILKÅR

1.1 Alminnelige vilkår

1.1.0 Generelt

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

1.1.1 Kontraktsdokument

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

- Kapittel 1 Kontraktsvilkår
- Kapittel 2 Oppdragsskildring
- Kapittel 3 Fartøykrav
- Kapittel 4 Ruteproduksjon
- Kapittel 5 Godtgjersle, trekk og gebyr
- Kapittel 6 Energi og utslepp
- Kapittel 7 Samspel mellom partane og oppstartsførebuingar
- Kapittel 8 Kaier og infrastruktur
- Kapittel 9 Endringar, presiseringer og suppleringer frå Oppdragsgjevar (avklaringskjema, forhandlingsreferat, annan korrespondanse)
- Kapittel 10 Operatøren sitt endelege tilbod
- Kapittel 11 Oppdragsgjevares Endringsordre utstedt etter Kontraktsinngåing

Vedlegg til Kontrakten:

- Vedlegg 1A Datahansamaravtale
- Vedlegg 1B Etske handlingsreglar
- Vedlegg 2A Reisegaranti
- Vedlegg 2B Takster for gods
- Vedlegg 2C Statistikk
- Vedlegg 2D HMT-rapport
- Vedlegg 4A Rutetabellar
- Vedlegg 4B Kjøretøymønster
- Vedlegg 5A Prisskjema Hovudtilbod
- Vedlegg 5A Prisskjema Opsjon
- Vedlegg 6A Klimakrav, bonus og sanksjon
- Vedlegg 8A Info om kaiene – Tilstandsvurdering Sweco
- Vedlegg 8B Kaier – Tabell
- Vedlegg 8C Førhandskonferanse



1.1.2 Definisjonar

Avbroten Tur	Dersom fartøyet ikkje anløper ein eller fleire av Turens faste og bestilte anløpsstadar, men likevel gjennomfører meir enn 50 % av Turens anløpsstader.
Basisproduksjon	Estimert årleg tal Rutekilometer for Kontrakten. Kontrakten punkt 4.4 regulerer korleis Basisproduksjonen skal justerast årleg.
Forseinka Tur	Når fartøyet anløper eller forlater kai 5 til 60 minutt seinare enn fastsett avgang- eller ankomsttid i Rutetabell.
Hovudfartøy	Fartøya som er planlagt nytta for å gjennomføre Oppdraget. Hovudfartøy skal oppfylle alle definerte krav i kapittel 3 punkt 3.1 og 3.3.
Innstilt Tur	Når fartøyet anløper mindre enn 50% av turens faste og bestilte anløpsstadar eller er meir enn 60 minutt forsinka etter fastsett avgang- eller ankomsttid i Rutetabell.
Innstilte Rutekilometer	Rutekilometer som ikkje vert gjennomført som følge av innstilt Tur eller avbroten Tur.
Klimakravet	Klimakravet fastset kor mykje og kva slags type drivstoff som kan nyttast av forbrenningsmotor på fartøya ved gjennomføring av Oppdraget.
Kontrakten	Dette dokument (kapittel 1-11) inkludert alle vedlegg.
Kontraktssinngåing	Dato for signering av Kontrakten.
Korrigert basisproduksjon	Basisproduksjon korrigert for innstilte Rutekilometer og kortvarige produksjonsendringar vert omtala som Korrigert basisproduksjon.
Løyve	Tillating gitt av løyvemynde med rett og plikt til å drive rutetransport for ein eller fleire ruter.
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 iht. Kontrakten.
Oppdragsgjevar	
Oppstartsdato	Dato for oppstart av Ruteproduksjon som inngår i Oppdraget.
PBE (personbileining)	Lengde: 4,30 m, bredde: 1,85 m, vekt: 1,3 tonn, tyngdepunkt: 0,75 m over bildekk.
Reservefartøy	Fartøy som skal nyttast når Hovudfartøy ikkje kan drifte rutene. Minstekrav til Reservefartøy er definert i kapittel 3 punkt 3.2, jf. punkt 3.1 og 3.3.
Ruteområdet	Det geografiske området Oppdraget skal utførast i.



Ruteproduksjon	Gjennomføring av dei til ein kvar tid gjeldande Rutetabellane som inngår i Oppdraget.
Rute	Dei turar som skal køyrast i eit avgrensa område og/eller på ein strekning med eit bestemt tal kaier.
Rutekilometer	Lengd på seglingslei mellom kaiene som inngår i dei ein skilde rutene, berekna per kilometer.
Rutetabell	Tabell med oversikt over samtlige Turar i ei Rute. Tidspunkta undervegs på ein Tur når fartøyet anløper kai vert beteikna som ankomst og avgang. Som oftast er rutetabellen sett opp med avgang, men forteller ikkje alltid når fartøyet kjem til kai.
Rutetime	Tid som medgår til å gjennomføre Ruteproduksjon i samsvar med Rutetabellane, berekna per time.
Tur	Ein strekning mellom eit bestemt tal kaier i eit område som skal anløpast i ein definert rekkefølge på angitte tidspunkt. Kvar Tur er angjeve i eigen kolonne i Rutetabellene.

1.1.3 Partane sine representantar

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

Oppdragsgjevars kontraktsansvarleg	
Namn	
Telefonnummer	
E-post	
Operatørs kontraktsansvarleg	
Namn	
Telefonnummer	
E-post	

1.1.4 Kontraktperiode

Kontrakten vil gjelde frå Kontraktsinngåing til og med xxxxxx

Oppstartsdato vil vere xxxxxx



1.1.5 Opsjonar

1.1.5.1 Opsjon på forlenging

Oppdragsgjevar har einsidig rett til å utøve opsjon på forlenging av Kontrakten med inntil x år, basert på dei same vilkåra som Kontrakten angir. Operatørs godtgjersle ved forlenging etter dette punkt er regulert i punkt 5.1.9.

Oppdragsgjevar skal varsle Operatør minst 1 år før utløp av kontraktsperioden dersom opsjon skal nyttast.

1.1.5.2 Opsjon for Operatør om å forlengje kontraktsperioden ved tidlegare Oppstartsdato

Operatør har rett til å krevje at drifta av Oppdraget skal starte xxxxxx. Alle Kontraktens krav og vilkår vil gjelde frå denne dato, til dømes vil alle krav til utslepp og sanksjonar ha verknad frå framskunda Oppstartsdato. Operatør vil ved bruk av opsjonen godtgjerast i samsvar med Kontrakten sin godtgjeringsmodell og priselement. Dato for kontraktsslutt i punkt 1.1.5 og opsjon for forlenging i punkt 1.1.6.1 gjeld tilsvarande ved utløyasing av opsjon etter dette punkt.

Operatør må varsle Oppdragsgjevar skriftleg innan xxxxxx dersom opsjonen skal utløysast.

Operatørs opsjon om tidlegare oppstart etter dette punkt gjeld ikkje for det tilfelle at Oppdragsgjevar utløyser opsjonen om bruk av fossilt drivstoff i samsvar med 1.1.6.3.

1.1.5.3 Opsjon for Oppdragsgjevar om kortare driftsperiode og bruk av fossilt drivstoff

Oppdragsgjevar har rett til å be Operatør gjennomføre Oppdraget berre med bruk av fossilt drivstoff. Ved bruk av denne opsjonen vert kontraktslenga redusert til 6 år frå Driftsoppstart. Sjå punkt 3.4 knytt til særlege fartøykrav ved bruk av opsjonen. Punkt 2.5.3.2, kapittel 6, punkt 8.2 og 8.3 vil ikkje gjelde ved bruk av denne opsjonen.

Ved bruk av opsjonen er det Prisskjema OPSJON som vert gjeldande.

Oppdragsgjevar må varsle Operatør skriftleg innan xxxx, likevel slik at fristen minimum er 10 veker etter Kontraktssignering.

1.1.6 Generelle regler om varsling

Alle varsel og krav og svar på desse som skal meddelast etter bestemmelsane i Kontrakten, skal framsettast skriftleg til partanes representantar, jf. pkt.1.1.4, eller til avtalte adresser.

1.2 Utføring av oppdraget

1.2.0 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 gitt i Kontrakten. Oppdraget omfattar såleis alle aktivitetar som er naudsynnte for oppfyljing av krava i Kontrakten, sjølv om dei ikkje er uttrykkeleg nemnd i Kontrakten.



Operatør skal utføre alle oppgaver 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. Kunden må lyttast til og Oppdraget må stadig videreutviklast for å oppnå dette. Partane pliktar å samarbeide og vise lojalitet under gjennomføringa av Kontrakten.

Oppdraget er nærare skildra i Kontrakten sine ulike kapittel.

1.2.1 Bruttokontrakt

Kontrakten er ein bruttokontrakt. Dette inneber at billettinntekter frå passasjer og køyretøy, eventuelle reklameinntekter og andre inntekter tilfell Oppdragsgjevar. Operatør vil motta godtgjersle for tenesta i samsvar med Kapittel 5.

Operatør har ansvar for å utføre godstransport som definert i punkt 2.8. Operatør må sjølv fakturere kundane for utført transport, og får sjølv behalde alle godsinntekter.

1.2.2 Oppstartsførebuingar

I perioden frå Kontraktsinngåing og fram til Oppstartsdato skal Operatør oppfylle dei krav som framgår av kapittel 7 Samspel mellom partane og oppstartsførebuingar. Ved forseinkingar og avvik frå framdrifts- og prosjektplan, samt andre former for kontraktsbrot under oppstartsførebuingane vil Oppdragsgjevar nytte misleghalds- og sanksjonsreglane punkt 1.12.

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

1.2.3 Ansvar og forsikring

Operatør er ansvarleg og ber risikoen for alt tap og skade på fartøy og gods, samt skade på personell og passasjerer som oppstår ved utføringa av Oppdraget. Det same gjeld for tap og skade på eventuelt utstyr og materiell som vert eigd av Oppdragsgjevar og som inngår i Operatørs drift, skade på miljø, og skade på Oppdragsgjevars eller tredjemanns person, kai eller eigedom. Oppdragsgjevar er ikkje under nokon omstende ansvarleg for skader på Operatørs fartøy.

Operatør skal ha gyldig og tilstrekkelig forsikring, herunder P&I og kaskoforsikring, for det ansvar som følgjer av dette kontraktspunkt. Operatør skal på førespurnad frå Oppdragsgjevar umiddelbart kunne dokumentere forsikringsdekning.

1.2.4 Rapportering og eigendomsrett til data frå Oppdraget

Operatør skal rapportere tal, data og informasjon (heretter omtala som data) knytt til gjennomføring av Oppdraget i samsvar med punkt 2.14.

Oppdragsgjevar har eigendomsrett, opphavsrett og andre relevante materielle og immaterielle rettigheter til all data som Operatør produserer som ledd i utføringa av Oppdraget for Oppdragsgjevar. Kva data som omfattast følgjer av dei til ein kvar tid gjeldande vilkåra og krava om dataproduksjon i denne avtalen. Data som ikkje vert automatisk overført til Oppdragsgjevar, skal overførast på førespurnad eller etter avtalt tid og i avtalt format. Oppdragsgjevar står fritt til å dele data med tredjeparter.



Operatør og underleverandør har bruksrett til dei same dataane i den utstrekning det er naudsynt for å optimalisere eigen tenesteyting. Operatør og underleverandør har rett til å behalde data for dette formålet også etter utløp av kontrakten. Operatør eller underleverandør har imidlertid ikkje rett til å endre eller dele dataane utan skriftleg samtykke på førehand frå Oppdragsgjevar. Data skal ikkje distribuerast eller delast med tredjeparter utan forutgåande skriftleg samtykke frå Oppdragsgjevar.

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

1.3 Garantistillelse

Operatør skal for eigen rekning stille ein garanti for sine kontraktpliktar, forseinkingsrente og inndrivingskostnader ved misleghald. 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 ein måned etterKontraktsinngåing.

Garantien skal vere ein Påkravsgaranti og vere utforma som angitt i vedlegg G2. Garantien skal minimum utgjere 10 % av Kontraktens årlege godtgjersle pluss 10 % av dei totale energiinfrastrukturkostnadane. Garantien skal gjelde frå Kontraktsinngåing til 6 månader etter utløpet av kontraktperioden. Garantibeløpet avgrensar ikkje Oppdragsgjevars rett til å krevje yttarlegare tap dekt frå Operatør.

Bankgarantien skal dekke alle krav Oppdragsgjevar måtte bli påført som følgje av Operatørs misleghald av Kontrakten eller som følgje av at Operatør går konkurs.

1.4 Miljøsertifisering av Operatør

Operatør skal innan utløpet av det første driftsåret vere miljøsertifisert gjennom ei av dei offisielle ordningane for miljøsertifisering (Miljøfyrtårn, ISO-14001, EMAS, eller liknande).

Leverandøren skal årleg dokumentere prestasjon knytt til sertifiseringa.

Operatør er ansvarleg for handtering av eige avfall.

1.5 Handsaming av personopplysningar og opplysningar kritiske for verksemda

Operatør skal inngå Datahandsamaravtale 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.

1.6 Kvalitetssikring, Kontroll- og opplysningsplikt

1.6.0 Krav til kvalitetssikringssystem

Operatør skal seinast ved Oppstartsdato ha iverksett og godkjent eit tilfredstillande kvalitetssikringssystem for å sikre høg kvalitet på utføring av Oppdraget.

Operatør har ansvar for at årsakene til regelmessig avvik og uregelmessigheit som skuldast driftsmessige forhold vert analysert og løyst.



1.6.1 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 oppmerksom 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 naudsynnte opplysningar slik at Operatørs utføring av Oppdraget kan vurderast. Operatør skal ved førespurnad kunne godtgjere at fartøya tilfredsstillir alle kontraktens krav. Oppdragsgjevar har rett til innsyn i Operatørs GA-planer og skift- og turnusplaner, 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 system som er relevant for gjennomføring av Oppdraget. Operatør pliktar i samband med dette å stille naudsynnte ressursar vederlagsfritt til disposisjon.

Etter førespurnad frå Oppdragsgjevar skal Operatør 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 eigne eller innleigde kontrollørar og automatisk telleutstyr, jf. Kapittel 2.

Oppdragsgjevars kontrollar kan vere annonserte og uannonserte, vere retta mot både Operatør og underleverandør, og kan bli gjennomført ved lokasjonen der tenesta vert utført. Slik kontroll inkluderar innsyn i løns- og personalsystemer.

1.6.2 Revisjonar

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

1.7 Bruk av underleverandørar

Operatør har rett til å la deler av sine kontraktsforpliktelser bli utført av ein underleverandør. Operatørs kontraktansvar overfor Oppdragsgjevar vert ikkje endra ved bruk av slik underleverandør.

Før kontrakt med underleverandør inngås, skal Operatør underrette Oppdragsgjevar om kva deler han vil la utføre ved underleverandør, og om kven 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 velje ein annan underleverandør, med mindre nektinga var usakleg begrunna. .



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

1.8 Lover, forskrifter og etiske handlingsreglar

1.8.0 Overhaldelse av lover, forskrifter, vedtak og krav

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

Operatør skal vidare halde seg informert om og rette seg etter alle øvrige krav og pålegg som er fastsatt av offentlege myndigheter, 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 mislighald.

1.8.1 Krav til løyve

Operatør skal til ein 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 at Operatør til ein kvar tid oppfyller vilkåra for ruteløyve.

1.8.2 Verksemdoverdraging

Operatør skal sørge for at gjeldande regelverk om verksemdoverdraging vert fulgt.

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 tidligare Operatør.

1.8.3 Etiske handlingsreglar

Operatør og underleverandører pliktar å oppfylle Oppdragsgjevars krav til etiske handlingsreglar som framgår av vedlegg 1B.

1.8.4 Krav til lønns- 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. Tilsvarende plikt gjeld også for Operatørs eventuelle underleverandør.

Dersom Operatør eller underleverandør får pålegg frå Sjøfartsdirektoratet eller andre mynde knytt til løns- og/eller arbeidsvilkår, skal Operatør uten opphald informere Oppdragsgjevar om dette.

Operatør skal etter krav frå Oppdragsgjevar leggje fram dokumentasjon om løns- og arbeidsvilkår til dei tilsette. På same vis skal Operatør sikre dokumentasjon frå aktuelle underleverandører. Dersom Operatør ikkje etterlever desse pliktane, har Oppdragsgjevar rett til å halde tilbake delar av kontraktsummen til det er dokumentert at tilhøvet er i orden. Summen som vert halden tilbake skal minimum tilsvare 2 gongar den aktuelle innsparinga for Operatør.



1.9 Overdraging av kontrakt

Oppdragsgjevar kan heilt eller delvis overdra sine rettar og plikter etter Kontrakten til eit anna selskap eller organisasjon, som då er berettiga 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.

1.10 Kontraktforhold til andre

Oppdragsgjevar står fritt til å inngå kontrakt med andre operatører utan at det påverkar Operatørens rettar og pliktar etter kontrakten. Dette gjeld også der slike kontraktar har trafikkmessige berøringspunkt med Oppdraget. Operatør kan ikkje krevje justering av godtgjersla som følgje av slike forhold eller til å kunne påberope seg andre kontraktmessige konsekvensar.

Oppdragsgjevar kan pålegge Operatør å samarbeide om drift av rutetilbod med andre operatører. .

1.11 Endringar

1.11.0 Generelt om endringar

1.11.0.1 Oppdragsgjevars rett til å påleggje endringar

Oppdragsgjevar har til ei kvar tid rett til å gje pålegg om endring av Oppdraget.

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

1.11.0.2 Endringar initiert frå Operatør

Operatør kan foreslå endring av Oppdraget. Slike forslag skal fremjast skriftleg overfor Oppdragsgjevar. Dersom Oppdragsgjevar ønskjer endringa gjennomført skal Oppdragsgjevar utferde ein endringsordre i samsvar med punkt 1.11.1.4.

Punkt 1.11.1.1 annet avsnitt gjeld tilsvarande.

1.11.0.3 Verknader av endring av Oppdraget

Alle dei plikter Operatør har etter Kontrakten gjeld også for endring av Oppdraget, med mindre noko anna er særskilt avtalt.

Konsekvensar av endringar skal ta utgangspunkt i gjeldande vilkår fastsett i Kontrakten.

1.11.0.4 Utferding av endringsordre

Alle endringar i Oppdraget skal skje ved skriftleg endringsordre utferda av Oppdragsgjevar.

Endringsordren skal skildre kva endringa består av og skal framkome på eige fastsett skjema eller gjennom elektronisk system gjort tilgjengeleg frå Oppdragsgjevar.



Før endringsordre vert utferd, kan Oppdragsgjevar krevje at Operatør utarbeider overslag over den justering av godtgjerla som endringa medfører (herunder konsekvensar når det gjeld til dømes tid, kostnad og kvalitet). Overslaget skal sendast Oppdragsgjevar utan ugrunna opphald.

1.11.0.5 Iverksetting av endring

Når Operatør har motteke eit skriftleg pålegg om endring i Oppdraget, vert han forplikta til å iverksette ein 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 bli kompensert.

Tidspunkt for iverksetting av endring vil framgå av endringsordre. Dersom tidspunkt ikkje er fastsatt skal Operatør iverksette endringa utan ugrunna opphald etter at endringsordre er motteke. Dette gjeld sjølv om verknadene av endringa etter punk 1.11.1.3 ikkje er endeleg fastsett. For tidsfristar knytt til endringar i Ruteproduksjon, sjå punkt 1.11.2 og 1.11.3.

1.11.0.6 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 1.11.1.4. Eit slikt krav må framsettast utan ugrunna opphald. Dersom Operatør ikkje fremjar kravet utan ugrunna opphald, vert ytinga rekna som ein del av pliktene hans etter Kontrakten, og han taper retten til å påberope seg at det ligg føre endring.

Dersom det oppstår tvist om det ligg føre endring i Oppdraget eller usemje knytt til godtgjerle 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 på etterbetaling eller tilbakebetaling følgjer dei opphavlege avtalte betalingsterminar. Renter etter Lov om renter ved forseinka betaling m.m. (forsinkelsesrentelova) kan bereknast.

1.11.1 Varige endringar av Ruteproduksjonen

1.11.1.1 Oppdragsgjevars rett til å gjere varige endringar i Ruteproduksjonen

Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett til å påleggje endringar i Ruteproduksjonen. Endringar i Ruteproduksjonen kan blant anna vere:

- Endring i tal Turar
- Fleire/færre anløpskaier
- Auke eller reduksjon i overfartstider
- Forskyving av ankomst 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 årlege endringar i Ruteproduksjonen kvart år. For tal Rutetimar og Rutekilometer per rute må Operatør pårekne opptil **60 prosent** auke eller reduksjon sett i høve rutetabellen på signeringstidspunktet. Eventuelle endringer etter 1.11.4 vil komme i tillegg og ikkje inngå i denne prosentsatsen.

1.11.1.2 Endring i Klimakravet som følgje av varige endringar i Ruteproduksjonen

Dersom endringar etter punkt 1.11.2.1 får verknad for rammevilkåra til Operatør sitt energikonsept, skal eventuell justering av Klimakravet og godtgjersla skje i samsvar med punkt 6.4.2 og punkt 1.11.2.4.

1.11.1.3 Endring i Basisproduksjonen som følgje av varige endringar i Ruteproduksjonen

Dersom ei endring i samsvar med punkt 1.11.2.1 endrar ved Oppdragsgjevars estimerte årlege tal Rutekilometer, skal Basisproduksjonen i punkt 4.4 justerast.

Ved endring av godtgjersla i samsvar med punkt 1.11.2.4 er det berre det aktuelle talet Rutekilometer som vert endra i Basisproduksjonen som skal inngå i grunnlaget for endring i godtgjersla.

1.11.1.4 Endring i godtgjersla som følgje av varige endringar i Ruteproduksjonen

Godtgjersla skal justerast basert på Operatørs estimerte meir-/mindrekostnader som følgje av endringa. Operatør skal lage ein kostnadsberekning for kva endringa vil medføre (herunder konsekvenser på for eksempel tid, kostnader og kvalitet), før endringsordre eventuelt vert utstedt. Overslaget skal sendast Oppdragsgjevar så raskt som mogeleg.

Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett på innsyn i alle tilhøve som er relevant for kvalitetsikring av Operatørs overslag, herunder til dømes skiftplaner, relevante kostnader og forbrukstal knytt til **aktuelle energikjelder, tekniske simuleringar og bruksdata knytt til evt. batteri- og ladekonsept, samt rekneskap for ruta/ene og fartøya.** Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å samanlikne Operatørs dokumenterte kostnader med tilsvarende kostnader i marknaden/bransjen, ved til dømes å sjølv innhente priser 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 overstiger det nivå som er vanleg i marknaden/bransjen.

Dersom partane ikkje vert samde om korleis godtgjersla skal justerast innan endringa skal gjennomførast, kan partane avtale at meir-/mindrekostnadene skal avreknast etter ein definert tidsperiode basert på Operatørs faktiske og dokumenterte meir/mindrekostnader. Dei relevante einsingsprisane i prisskjemaet for aktuelt fartøy skal nyttast for førebels berekning av vederlagsjustering.

Meir- eller mindrekostnadene skal fordelast som eit månadleg beløp over resterende del av gjeldende kontraktsperiode.

1.11.1.4.1 Varig avbestilling av Ruteproduksjon

Dersom Oppdragsgjevar reduserar tal Rutetimar eller tal Rutekilometer med meir enn **60 %** for den einskilde ruta sett i høve til rutetabellen på Kontraktsinngåing, har Operatør krav på erstatning for det økonomiske tap han lider som følgje av reduksjonen. Erstatninga skal tilsvare Operatør si positive kontraktsinteresse, herunder - full tapsdekning inklusiv tapt fortjeneste, med frådrag for sparte utgifter.

1.11.1.5 Fremgangsmåte ved varige endringar av Ruteproduksjon

Oppdragsgjevar skal varsle om permanente justeringar av Ruteproduksjon innan rimeleg tid før dei vert iverksatt.



For justeringar som ikkje krevjer ein auke av mannskap, skal Oppdragsgjevar varsle **minimum 2 veker** før iverksetting av endringane. Ved endringar som krevjer ein auke i mannskap gjeld ei frist på **minimum 4 månader**.

1.11.2 Kortvarige endringar i Ruteproduksjonen

1.11.2.1 Oppdragsgjevars rett til å pålegge kortvarige endringar i Ruteproduksjonen

Oppdragsgjevar kan pålegge Operatør å gjennomføre kortvarige endringar i Ruteproduksjonen, herunder både endringar i tal Rutetimar, tal Rutekilometer, overfartstid, rutestruktur og liggjetider. Med kortvarige endringar meinast perioder på inntil 4 samanhengande veker. Dersom endringa skal skje årleg, vert endringa likevel rekna som ei varig endring omfatta av punkt 1.11.2.1.

Endringar etter dette punkt inneber at Oppdragsgjevar kan pålegge Operatør å iverksette endringar i Ruteproduksjonen ved planlagde og ikkje-planlagte avvikssituasjonar i ruteområdet omfatta i Oppdraget, men også i andre områder innanfor Oppdragsgjevars administrasjonsområde.

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

Det er opp til Oppdragsgjevar å fordele bestillingar av ekstraproduksjon mellom operatørane som Oppdragsgjevar har kontrakt med.

Tal Rutekilometer som vert påverka av Oppdragsgjevars kortvarige produksjonsendringar etter dette punkt skal ikkje påverke Klimakravet og bonus- og sanksjonsmodellen, jf. punkt 6.1.1 og 6.3.

1.11.2.2 Endring i godtgjersla som følgje av kortvarige endringar i Ruteproduksjonen

Oppdragsgjevar skal justere Operatør si godtgjersle ved kortvarige endringar i Ruteproduksjonen.

For den delen av endringa som eventuelt medfører auke i tal Rutetimer og/eller Rutekilometer, skal godtgjersla justerast med grunnlag i dei relevante einingsprisane for aktuell rute i Prisskjema ark «Einingspris Rutetime og Rutekilometer», jf. Vedlegg 5A.

Operatør si godtgjersle skal ved slike endringar justerast slik:

$$\begin{aligned} & \text{Tal gjennomførte Rutekilometer} \times \text{pris per Rutekilometer for aktuell rute} \\ & + \\ & \text{Tal Rutetimer} \times (\text{pris per Rutetime for aktuell rute} \times 1,5) \end{aligned}$$

Innstilte Rutetimar og/eller Rutekilometer som ikkje vert gjennomført som følgje av endringa skal gå til frådrag ved endring i godtgjersla. Innstilte Rutetimer og/eller Rutekilometer som følgje av endringa skal Operatør si godtgjersle justerast slik:

Operatør si godtgjersle skal ved slike endringar justerast slik:

$$\begin{aligned} & \text{Tal gjennomførte Rutekilometer} \times \text{pris per Rutekilometer for aktuell rute} \\ & + \\ & \text{Tal Rutetimer} \times (\text{pris per Rutetime for aktuell rute}) \end{aligned}$$



Pris per Rutetime og pris per Rutekilometer for aktuelle ruter fremgår av Prisskjema ark Einingspris Rutetime og Rutekilometer. For den delen av endringa som eventuelt skuldast auke eller reduksjon i liggjetid og/eller overfartstid, skal Operatør si godtgjerlse justerast i samsvar med punkt 1.11.2.4.

Dersom Operatørs tilgjengelige ladetid vert redusert med meir enn 50 prosent skal Operatørs godtgjersle som følgje av endringa etter punkt 1.11.3.1 i staden justerast i samsvar med punkt 1.11.2.4.

1.11.3 Endring av Ruteproduksjon som følgje av Stad Skipstunnel

Oppdragsgjevar har rett til å påleggje Operatør endringar i Ruteproduksjonen som følgje av ferdigstilling av Stad Skipstunnel. Endringa vil til dømes kunne innebere at rutetilbodet vert forlenga til Ålesund. Endringa vil også kunne innebere drift av fleire fartøy. Operatør si godtgjersle skal justerast i samsvar med punkt 1.11.2.4.

1.11.4 Endringar knytt til teknologiutvikling

1.11.4.1 Endringar initiert frå Oppdragsgjevar

1.11.4.1.1 Overordna

Den teknologiske utviklinga vil auke i stor grad 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 halda følge med teknologisk utvikling. Oppdragsgjevar skal derfor ha rett til å krevje endringar i utføringa av Oppdraget i lys av teknologisk utvikling.

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
- Levere ei teneste som er sikker, av høg kvalitet og regularitet
- Utvikle ei betre kundereise og kundeoppleving
- Gi ei betre teneste til same eller mindre kostnad

1.11.4.1.2 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.

1.11.4.1.3 IT-tenester

Oppdragsgjevar har rett til å krevje at Operatør leverer nye eller vidareutvikla tenester og løysingar innan IT-tenester, herunder til dømes sanntidsløysing, billetteringsløysing, miljøinformasjon, reisetal og relevante værdata.

1.11.4.1.4 Internett

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



Ved krav om endring frå Oppdragsgjevar skal Operatør foreslå ny teknologisk løysing som imøtekommer Oppdragsgjevars 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.

1.11.4.1.5 Immaterielle rettigheter og bruksrettar

Ved endringar omfatta av punkt 1.11.5.1 skal dei immaterielle rettighetane og bruksrettighetane knytt til kjøp og/eller utvikling av nye løysingar liggje hos Oppdragsgjevar.

1.11.4.1.6 Vederlagsjustering som følgje av endring i punkt 1.11.5.1.

Operatørs godtgjersle ved endringar etter punkt 1.11.5.1 skal justerast i samsvar med punkt 1.11.7.4.

I tillegg kan Operatør også krevje eit tillegg tilsvarande **3 %** av investeringskostnadene (innkjøpskostnaden) som endringa inneber.

1.11.4.2 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 si godtgjersle justerast i samsvar med punkt 1.11.7.4. I tillegg kan Operatør også krevje eit tillegg tilsvarande **10 %** av meirkostnadene som endringa inneber.

Oppdragsgjevar atterheld seg likevel retten til å kunne avtale fordeling av kostnader, risikofordeling av eventuelle kostnadsoverskridingar, samt fordeling av immaterielle rettar og bruksrettar i det einskilde tilfelle.

1.11.5 Endringar i krav om administrative tenester

1.11.5.1 Generelt om endringar i krav om administrative tenester

Oppdragsgjevar har i Kontrakten kapittel 2 skildra fleire typar administrative oppgåver som Oppdragsgjevar skal utføre. Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å overføre desse eller andre administrative oppgåver/tenester knytt til Oppdraget til Operatør. Oppdragsgjevar atterheld seg også retten til å fjerne eller redusere Operatørs administrative oppgåver/tenester i Oppdraget.

1.11.5.2 Vederlagsjustering som følgje av endring etter punkt 1.11.6.1

Operatørs godtgjersle ved endringar etter punkt 1.11.6.1 skal justerast i samsvar med punkt 1.11.7.4.

1.11.6 Andre endringar i oppdraget

1.11.6.1 Oppdragsgjevars rett til å påleggje andre endringar

Oppdragsgjevar har rett til å påleggje endringar i Oppdraget ut over det som fremkjem av punkt 1.11.2 til 1.11.6 som 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. Ei endring må stå i samanheng med det kontrakten omfattar og ikkje føre til at Oppdraget vert av ein vesentlig annan art enn det opphavleg avtalte Oppdraget.



1.11.6.2 *Byte av type drivstoff*

Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett til å krevje at Operatør nyttar fossilt drivstoff i staden for fornybart drivstoff.

Dersom Oppdragsgjevar utløyser opsjon om kortare kontraktperiode og bruk av fossilt drivstoff, jf. punkt 1.1.6.3, skal Oppdragsgjevar ha rett til å be Operatør byte til fornybart drivstoff.

1.11.6.3 *Drift av fartøy eigd eller framleigd av Oppdragsgjevar*

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

1.11.6.4 *Vedleragsjustering som følgje av endring etter punkt 1.11.7*

Ved endringar i samsvar med punkt 1.11.7 skal godtgjersla justerast basert på den faktiske meirkostnad eller innsparing som endringa medfører. Operatør skal gje Oppdragsgjevar eit spesifisert tilbod på tillegg eller fråtrekk i godtgjeringa. Tilbodet på tillegg skal svare til naudsynte og dokumenterte meirkostnader endringa medfører. Tilbodet på frådrag skal svare til den dokumenterte innsparinga som endringa inneber.

Oppdragsgjevar atterheld seg 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.

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

1.11.7 *Endring av fartøy på initiativ frå Operatør*

Operatør kan byte ut eitt eller fleire av fartøya med andre fartøy så fremt dei nye fartøya oppfyller alle minstekrav og har tilsvarende eller betre kvaliteter enn fartøya som vert bytta ut. Operatør må kunne dokumentere at fartøyet oppfyller alle krav stilt i konkurransegrunnlaget.

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

Byte kan ikkje skje utan samtykke frå Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar kan ikkje nekte slikt byte utan sakleg grunn.

1.12 *Misleghald og sanksjonar*

1.12.0 *Misleghald*

Det foreligger misleghold dersom ein part ikkje oppfyller sine pliktar i samsvar med denne Kontrakten.

1.12.1 *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 oppgje årsaka til hindringa og skal så vidt mogeleg 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 misleghald vil inntreffe etter at første varsel er gitt.



1.12.2 Reklamasjon

Ved mislighald skal den part som påberoper seg misleghaldet reklamere innan rimelig tid frå han oppdaga eller burde ha oppdaga forholdet.

1.12.3 Retting av forholdet

Operatør skal på eige initiativ, snarast mogleg og for eigen rekning rette mangel han oppdagar, sjølv om mangelen ikkje er oppdaga eller påpeika av Oppdragsgjevar.

Operatør har rett og plikt til å utbetre manglar 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 mottatt varsel gi Oppdragsgjevar melding om dei tiltak han tek sikte på å utføre for å rette på tilhøva, samt tidspunkt for gjennomføring. Oppdragsgjevar skal utan ugrunna opphald gi Operatør melding om sitt syn på Operatør sine planar om utbetring.

Dersom Operatør ikkje oppfyller pliktene sine i samband med Kontrakten, eller det er naudsynt å få manglane utbetra raskare enn kva Operatør klarar, har Oppdragsgjevar rett til sjølv å utbetre manglane eller til å la ein tredjemann gjere dette. I så fall skal Operatør betale naudsynte og relevante kostnader knytt til utbetringa, så framt Oppdragsgjevar går fram på ein rimeleg måte. Oppdragsgjevar skal varsle Operatør før Oppdragsgjevar ber ein annan part utbetre manglane.

1.12.4 Krav mot Operatør ved forseinka oppstart av Ruteproduksjon

Dersom heile eller deler av drifta ikkje kan starte opp til rett tid med dei fartøya som er fastsatt, av årsaker som Oppdragsgjevar ikkje bærer risikoen for eller som ikkje utgjør force majeure etter punkt 1.13.1, skal Operatør sørge for å utføre tenesta med alternative fartøy. Dei alternative fartøya skal oppfylle Kontraktens krav til reservefartøy, jf. punkt 3.2.1 og 3.2.2. Vidare vil tal dagar med bruk av alternative fartøy etter dette punkt inngå i tal dagar Operatør kan nytte reservefartøy dei første **12 driftsmånadene**, jf. punkt 2.5.3.1. Oppdragsgivers vil kunne ilegge gebyr for eventuelle avvik frå kontraktens krav i samsvar med punkt 5.6.

Dersom Oppdragsgjevar opplever at det er risiko for at Operatør ikke vil kunne sette inn alternative fartøy eller at fartøya som vert satt inn avviker vesentleg frå krava i Kontrakten, kan Oppdragsgjevar la andre operatører utføre Ruteproduksjonen inntil Operatør sine hovudfartøy kan utføre Ruteproduksjon. Operatør skal dekke alle Oppdragsgjevars meirkostnader knytt til dette punkt.

Bruk av midlertidig materiell i samsvar med dette punkt vil ikkje gje fritak for klimasanksjon fastsatt i punkt 6.3.

1.12.5 Prisavslag

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

Ilagte gebyr kjem til fråtrekk ved utmålinga av prisavslag. Er Oppdragsgjevars tap større enn det prisavslag Oppdragsgjevar kan krevje etter første ledd, kan Oppdragsgjevar kreve erstatning for det overskytende tapet.

1.12.6 Dagbot

Dersom Operatør misligheld sine kontraktplikter, og ikkje retter forholdet innan utløpet av ei rimeleg frist fastsatt av Oppdragsgjevar, har Oppdragsgjevar rett til å krevje dagbot. Boten løper fram til Operatør har retta forholdet, men maksimalt i 100 kalenderdager. Dagbota per kalenderdag per misleghald kan maksimalt utgjere



ein promille av årleg godtgjersle for det/dei aktuelle ruta/ene som misleghaldet knyt seg til. Oppdragsgjevar kan krevje at slike gebyr fortløpande vert trekt frå godtgjersla ved bruk av kreditnota frå Operatør.

1.12.7 Løn- og arbeidsvilkår

Ved brot på vilkåra knyt til løns- og arbeidsvilkår, skal Operatør rette forholdet innan den frist Oppdragsgjevar fastset. Der Operatør sjølv oppdager slikt brot gjennom internkontroll eller eigen oppfølging av underleverandør, skal Operatør utan opphald opplyse Oppdragsgjevar om forholda og utbetre forholda innan frist fastsett av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevar kan krevje at Operatør skal utarbeide ein plan for forbetringar som skal godkjennast av Oppdragsgjevar.

Dersom forholda ikkje vert utbetra innan fastsett frist, vil dette bli ansett som kontraktsbrot som vil medføre prisavslag og/eller dagbot inntil forholdet er retta. Det same gjeld dersom Operatør eller underleverandør ikkje utbetrer forholda gitt i pålegg frå Sjøfartsdirektoratet innen Sjøfartsdirektoratets frister. Alvorlege brot som medfører fare for tilsettes liv og helse, samt ved gjentekne brot, anses som vesentleg kontraktsbrot som gir Oppdragsgjevar rett til å heve Kontrakten.

1.12.8 Heving

1.12.8.1 Heving som følgje av mislighald frå Operatør

Ved vesentleg mislighald, eller dersom det er klart at vesentleg misleghald vil inntre, har Oppdragsgjevar rett til å heve Kontrakten eller deler av denne med umiddelbar verknad, samt krevje erstatning.

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

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

Når heving skjer skal:

- a) Operatør avslutte utføringa av Oppdraget og forlate ruta/rutene 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 gi Operatør ein rimeleg godtgjersle for slik bruk.
- b) Oppdragsgjevar godtgjøre Operatør for det som er kontraktmessig utført etter kontraktens priser. Av denne godtgjersle 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 punkt c), dersom kontraktsbrotet har sin årsak i forsetteleg eller grov aktlause frå Operatør si side.

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



1.12.8.2 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør

Går Operatør konkurs, eller dersom han beviselig 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.

1.12.8.3 Heving som følge av misleghald frå Oppdragsgjevar

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

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

Når heving skjer

- a) kan Operatør innstille utføringa av Oppdraget innan ei rimeleg frist etter at Oppdragsgiver har mottatt Operatørs skriftlege meddelelse 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 kontraktsforpliktelser 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 yttarlegare tap såfremt kontraktsbrotet har si orsak i forsetteleg eller grovt akklause frå Oppdragsgjevars si side.

Ved heving kan kvar av partane skriftleg krevje at det umiddelbart vert avholdt ei registreringsforretning, der det i protokoll vert nedteikna kva Operatør har utført av kontraktarbeid og hvem som er tilstede. Unnlater ein part å møte utan gyldig grunn, kan den annan part gjennomføre registreringsforretninga aleine.

1.12.9 Erstatning

Oppdragsgjevar kan ved misleghald frå Operatør krevje dekkja det dokumenterte økonomiske tapet misleghaldet har medført. Ilagte standardiserte gebyr, jf. kapittel 5, og/eller eventuelle dagbotbeløp kjem til frådrag ved erstatningsutmålinga.

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

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

Skadevoldende part plikter å innbetale erstatningskravet til skadelidte part innan 14 dagar rekna frå den dato skadelidte part har framsatt kravet skriftleg til skadevoldande part.



Ein part vil ikkje vere erstatningspliktig dersom parten kan påvise at det forelå ein oppfylleleshindring grunna omstende som parten ikkje råda over og ikkje med rimelegheit kunne forutsjå, unngå eller avhjelpe med rimelege midlar og kostnader (kontrollansvar) eller der kontraktsbrotet skuldast skadelidte part. Nemnde erstatningsavgrensning gjeld ikkje i tilfelle av grov aktlause eller forsett utvist av Operatør eller nokon han er ansvarleg for.

1.12.10 Gebyr og trekk

Ved misleghald som skildra i kapittel 5, har Oppdragsgjevar rett til å krevje dei gebyr som framgår der. Oppdragsgjevar kan krevje at slike gebyr fortløpande vert trekt frå godtgjersla ved bruk av kreditnota frå Operatør.

Dersom Oppdragsgjevars tap som følgje av Operatørs avvik i utføringa av Oppdraget er vesentleg høgare enn fastsatt gebyrbeløp, eller Operatørs avvik vedvarar i ein periode på meir enn 50 dagar, har Oppdragsgjevar rett til å ta i bruk Kontraktens øvrige misleghaldsbeføyelser. Med tap meinast her økonomisk tap, omdømmetap eller reduksjon i kontraktsverdi.

1.12.11 Tilbakeholdsrett og motrekning

Dersom Operatør ikkje betaler/krediterer billettinntekter, dagbot, klimasanksjon (kap 6) eller avviksgebyr (kap 5), har Oppdragsgjevar rett til å motrekne dette med godtgjersla. Rett til motrekning gjeld også for eventuelle andre pengekrav som Oppdragsgjevar måtte ha mot Operatør eller Operatørs kontraktsmedhjelpere i tilknytning til Oppdraget, til dømes krav frå reisande og andre tredjeparter.

Operatør har ikkje høve til å motrekne krav mot Oppdragsgjevar i billettinntekter.

1.12.12 Manglende rapporteringer og overføring av data

Dersom Operatør ikkje rapporterar og overfører data i samsvar med punkt 2.14, 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 kontraktbrotet omhandlar.

1.13 Force Majeure og Covid-19

1.13.0 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, pandemi, epidemi, nasjonal streik eller lockout, offentlege påbud og forbod, vert parten fritatt frå sine pliktar i denne Kontrakten så lenge forholda utgjør eit hinder for parten i å gjennomføre sine pliktar etter kontrakten. Manglende oppfylling av Kontrakten som følgje av force majeure er ikkje kontraktsbrot.

For at ein part skal kunne påberope seg 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 påberope seg force majeure plikter å gje skriftleg varsel til den andre parten om dette utan ugrunna opphald.



Kvar av partane skal dekke egne 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.

1.13.1 Covid-19

Ved inngåinga av denne Kontrakten har norske styresmakter iverksett tiltak for å slå ned Covid-19 viruset. Liknande tiltak er også iverksett i store delar av verda. Partane er samde om at styresmaktene sitt pålegg og anbefaling skal følgjast slik dei gjeld til ein kvar tid.

Operatør skal sikre at fartøya vil vere i drift frå fastsatt Oppstartsdato. Operatør skal derfor planlegge og legge til rette for å redusere konsekvensane som eventuelle pålegg, anbefalingar eller andre hendingar knytt til koronavirusutbrotet medfører for arbeid og leveransar som skal gjerast i samsvar med denne Kontrakten. Operatør skal i denne samband utarbeide ein tiltaksplan med føremål å redusere konsekvensar som koronavirusutbrotet har for framdrifta i Oppdraget.

Dersom Operatør likevel kan dokumentere at koronavirusutbrotet medfører at framdrifta for arbeidet eller leveransar etter Kontrakten vert hindra – herunder ferdigstilling av fartøy eller naudsynt infrastruktur – og dette skuldast forhold utanfor Operatør sin kontroll, skal det ikkje reknast som misleghald av Kontrakten. Dette føreset at Operatør ikkje burde ha teke hindringa med i rekninga ved inngåinga av denne Kontrakten eller med kontraktsmedhjelparar, eller med måtehald kunne venta å unngå eller overvinne følgjene av den.

Oppdragsgjevar betalar ikkje for leveransar som ikkje blir utført.

Operatør skal varsle Oppdragsgjevar omgåande om ei koronavirushending, årsakene, den trulege tidslengda og tiltak, så snart Operatør veit eller burde ha visst at fremdrifta vil, eller kan bli forhindra som eit resultat av ei koronavirushending. Operatør skal gjenoppta arbeid etter Kontrakten så snart som mogleg.

For endringar i Oppdraget som følgje av nye forskrifter og offentlege vedtak knytt til Covid-19, sjå kapittel 5 punkt 5.4.2.

1.13.2 Avhjelpstiltak ved force majeure eller Covid19-situasjon

Dersom heile eller deler av drifta ikkje kan gjennomførast som følgje av force majeure eller Covid-19, kan Oppdragsgjevar påleggje Operatør å utføre tenesta med alternative fartøy eller andre transportmidler. Kostnader Operatør har med å iversette slike avhjelpstiltak skal dekkast av Oppdragsgjevar. Det skal gjerast frådrag for innsparingar Operatør har som ein følgje av at kontraktpliktene blir suspendert i den aktuelle perioden. Vidare har Oppdragsgjevar i slike situasjonar rett til å redusere Ruteproduksjonen i Oppdraget. Reduksjon i Ruteproduksjon etter dette punkt vert ikkje omfatta av endringsterskelen definert i punkt 1.11.2.1. Operatørs godtgjersle skal ved slike produksjonsendringar justerast i samsvar med punkt 1.11.2.4.

Dersom Oppdragsgjevar opplever at det er risiko for at Operatør ikkje gjennomfører avhjelpstiltak i samsvar med Oppdragsgjevar sine pålegg, kan Oppdragsgjevar la andre operatørselskap utføre avhjelpstiltaka.

1.14 Tvister, lovval og verneting

1.14.0 Lovval

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



1.14.1 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 voldgift. At ei tvist er brakt inn til avgjerelse for domstol eller ved voldgift, fritar ikkje partane frå å oppfylle sine pliktar etter Avtalen.

1.14.2 Verneting

Bergen tingrett er verneting for alle tvister under denne Kontrakten.



2 OPPDRAGSBESKRIVELSE

2.1 Oppdraget og ansvarsfordeling

2.1.0 Oppdraget

Denne Kontrakten omfatter følgende Ruter:

2.1.1 Fordeling av ansvar

Oppdragsgjevar vil ha hovudansvaret for:

- Planlegging av rutetilbodet
- Marknadsføring og kommunikasjon
- Sal- og billetteringsløyising
- Trafikantinformasjon

Operatør har ansvar for:

- Gjennomføring av den til ein kvar tid gjeldande Ruteproduksjonen som inngår i Oppdraget
- Gjennomføring av andre aktiviteter som inngår i Oppdraget, medrekna
 - sal av billetter
 - bidra med kundehandtering, marknadsføring og formidling av reiseinformasjon

2.2 Krav til planlegging

2.2.0 Fordeling av ansvar

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 andre myndigheiter knytt til infrastruktur (gjeld likevel ikkje for tilhøva omfatta av punkta 8.2.2.2 og 8.2.3.1)
- Kontakt med kundar



- Planlegging av rutetilbudet
- Syte for at naudsynte leigeavtaler for kai er inngått

Operatørs ansvar:

- Planlegging av fartøydisponering
- Planlegging av skiftplaner
- Gjennomføring av den daglege drifta
- Verkstadplan

2.2.1 Ruteplanlegging

2.2.1.1 Kollektivtilbudet

Oppdragsgjevar har ansvaret for planlegging av det heilskaplege kollektivtilbudet. Oppdragsgjevar vil ha hovudansvaret for å følgje med på marknadsutviklinga og endre tilbudet deretter. Dette inneber kvar rutene skal gå, kva kaier som skal nyttast, overfartstid, frekvens og opningstid på tilbudet.

Oppdragsgjevar ønskjer at Operatør kontinuerleg kjem med innspel til arbeidet basert på erfaringer med den daglege drifta.

2.2.1.2 Rutetabeller 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 fire (4) veker før ruteendringa trer i kraft. I samband med endring i skuleskyss, eller ved midlertidige endringar må Operatør kunne gjennomføre naudsynte endringar på kortare varsel enn 4 veker.

Oppdragsgjevar er ansvarleg for å levere gjeldane rutedata til Operatør.

Operatør kan til ei kvar tid føreslå endringar i Ruteproduksjonen.

Operatør er ansvarleg for utarbeiding av fartøyplanar, og har ansvar for at tilstrekkelig tal fartøy er tilgjengeleg for å gjennomføre den ruteproduksjonen som til ei kvar tid vert omfatta av Oppdraget. Operatør er ansvarleg for at dei til ei kvar tid gjeldande fartøyplaner er tilgjengelege for Oppdragsgjevar minst fire (4) veker før endringa finn stad. Årleg verkstadsplan skal uoppfordra sendast Oppdragsgjevar kvart år.

2.2.1.3 Skiftplanar

Operatør er ansvarleg for utarbeiding av skiftplanar for tilstrekkeleg bemanning av fartøya. Oppdragsgjevar har rett på innsyn i desse planane.

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 som gjer beslutningar om terminalar, kaier/anløp og informasjonssystem.

Operatør skal sette seg inn i og innrette seg etter offentlege vedtak og beslutningar 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-/beslutningsprosessar 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 egen trafikk i høve til offentlige styresmakter når det gjeld forhold som påvirker den daglege drifta. Operatør skal halde Oppdragsgiver informert om eventuelle avviklingsproblem. Oppdragsgjevar ønsker at Operatør kan komme med framlegg til løysingar for dette når slike situasjonar oppstår.

Operatør skal delta i møter og på befaringar som skjer i regi av Oppdragsgjevar eller andre offentlege verksemdar. Det vert ikkje gitt økonomisk godtgjersle for slik deltaking.

2.3 Krav til gjennomføring av ruteproduksjonen

2.3.0 Krav til etterleving av Rutetabellar

Operatør skal utføre Oppdraget i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane under alle normale og påreklelege værtilhøve. Tider opplyst om i Rutetabellane utgjer avgangstider (med unntak av tid på endestopp som utgjer seinaste ankomsttid). Overfartstid, manøvrering til og frå kai og ombord- og ilandstiging/køyring må til saman ikkje ta meir tid enn at avgangstidspunkta kan haldast.

Ein Tur vert definert som forseinka når fartøyet anløper eller forlater **kai 5 til 60 minutt** seinare enn fastsett avgang- eller ankomsttid i Rutetabell. Ein Tur vert definert som avbroten dersom fartøyet ikkje anløper ein eller fleire av Turens faste og bestilte anløpsstadar, men likevel gjennomfører meir enn **50 %** av Turens anløpsstader.

Ein Tur vert definert som innstilt når fartøyet anløper mindre enn **50%** av turens faste og bestilte anløpsstadar eller er meir enn **60 minutt** forsinka etter fastsett avgang- eller ankomsttid i Rutetabell.

2.3.0.1 Forholdet til anna korresponderande trafikk

Operatør pliktar å gjere seg kjend med alle korrespondansar knytt til rutene. Operatør pliktar å etablere kommunikasjon med operatør av korresponderande transportmiddel. Ved forseinkingar som vil kunne få betydning for korresponderande trafikk, pliktar Operatør å informera den korresponderande operatør umiddelbart. Oppdragsgjevar fastset kva som er korresponderande trafikk/avgangar.

Operatør pliktar å vente inntil 10 minutt på korresponderande kollektivmiddel. Oppdragsgjevar kan ikkje ilegge gebyr for eventuelle forsinkingar som følgje av slik venting.

2.3.1 Reisevilkår og reisegaranti

Operatør pliktar å følgje Oppdragsgjevaren sin til ein kvar tid gjeldande reisegaranti og transportvilkår. Sjå vedlagte bransjestandard for båt, Vedlegg 2A.

Oppdragsgjevar kan utarbeide nærare retningslinjer for korleis Operatør skal handtere saker etter reisegarantien. Oppdragsgjevar har rett til å gjere endringar ved reisegarantiordninga i løpet av kontraktperioden.

2.3.2 Trafikkleiing

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 ivaretek trafikkavviklinga samt dei reisende sine interesser, som til dømes:

- Iverksetje avbøtande tiltak ved trafikkforstyrringar
- Melde frå til kaieigar om manglande snøbrøyting og skade på kai
- Iverksetje tiltak ved fråkøyring av passasjerar



- Løpande oppdatere Oppdragsgjevars rapporteringssystem
- Informere Oppdragsgjevar ved driftsforstyrrelingar som påverker kundane, herunder forseinkingar, fråkøyringar og innstilte Turar
- Informere Oppdragsgjevar dersom mannskap eller andre melder inn manglar på kai.
- Mannskap- og fartøydisponering
- Iverksetje alternativ transport ved innstilte, avbrotne eller forseinka Turar

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 vert ikkje ha krav på særskilt godtgjering knytt til slike samlingar/kurs.

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

2.4 Oppdrag for tredjepart

Operatør kan ta mindre oppdrag for tredjepart dersom det ikkje kjem i konflikt med dei til ein kvar tid gjeldande Rutetabellane. Energiforbruk og slitasje på energisystem/-lager (til dømes batteri, brenselcelle) knytt til slike oppdrag skal dokumenterast og rapporterast i samsvar med punkt 2.14. Oppdragsgjevar skal haldast informert om slike oppdrag.

2.5 Handtering av avvikssituasjonar

2.5.0 Uplanlagde avvikssituasjonar

Operatør skal ved uplanlagde driftsavvik, til dømes forseinkingar og innstillingar, sørgje for at Oppdragsgjevar vert varsla innan kort tid og at kundane vert gjeven god informasjon. Sjå punkt 2.14 for relevante fristar.

Dersom ein Tur vert innstilt, avbroten eller forseinka slik at fartøyet ikkje rekk korresponderande transportmiddel undervegs på turen, er Operatør ansvarleg for at passasjerane som er om bord får tilbod om alternativ transport. Med alternativ transport meinast til dømes transport med buss eller drosje til den kai/haldeplass som passasjerane var meint å reise til med det korresponderande transportmiddelet. For reisende som ikkje har kome om bord i fartøyet stiller ikkje oppdragsgjevar krav om at alternativ transport iverksetjast.

Operatør skal bera kostnadene og har det økonomiske ansvaret for den alternative transporten.

Ved innstilte Rutekilometer som følgje av avvikssituasjonar, til dømes innstilt Tur og avbroten Tur, skal Oppdragsgjevar gjennomføre trekk i godtgjersle i samsvar med punkt 5.6.2. Innstilte Rutekilometer skal ikkje påverke Klimakravet og bonus- og sanksjonsmodellen, jf. punkt 6.1.1.

2.5.1 Responstid ved uplanlagde avvikssituasjonar

Ved ikkje planlagt driftsavbrot skal Reservefartøy vere i drift i ruta snarast råd og seinast innan 6 klokketimar. Dersom ein av dei bilførande fartøya er ute av drift må passasjerfartøy vere i drift i ruta seinast innan 6 klokketimar og reservefartøy med bilførende kapasitet vere i drift i ruta seinast innan 24 klokketimar. For Kaupanger – Frønningen vert det ikkje stillt krav til bilførande reservefartøy.

	Krav til responstid	
Rute	Passasjerfartøy	Bilførande



Responstid vert rekna frå det tidspunktet Operatør forstod eller burde forstå at driftsavbrot ville oppstå.

2.5.2 Bruk av Reservefartøy

2.5.2.1 Generelt

Operatør skal ha tilstrekkeleg Reservefartøy til å gjennomføre Oppdraget i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane.

Hovudfartøy kan, etter dei første 12 månadene med drift jf. punkt 2.5.3.2, ikkje erstattast av Reservefartøy i meir enn 20 dagar per kalenderår, med mindre Reservefartøy oppfyller alle krav til Hovudfartøy stilt i Kontrakten.

Oppdragsgjevar kan ved avvikssituasjonar godta omdisponering (flytting/omrokking) av fartøy dersom slik omdisponering vil vere til kundens beste. Operatør skal utarbeide planar for slik omdisponering der det er aktuelt. Slike planar skal godkjennast av Oppdragsgjevar. For dei tilfelle Oppdragsgjevar aksepterer omdisponering av fartøy kan Oppdragsgjevar kun ilegge trekk og gebyr i samsvar med punkt 5.6 for den ruta/fartøyet avviket oppstod på.

2.5.2.2 Bruk av Reservefartøy dei første 12 månadene med drift

Dei 12 første driftsmånadane etter Oppstartsdato har Operatør rett til å nytte Reservefartøy i opptil 400 driftsdøgn totalt på alle Rutene i Oppdraget. Kvart einskild Hovudfartøy kan likevel ikkje erstattast med eit Reservefartøy for meir enn 100 dagar dei første 12 månadene. Reservefartøy for rute 14-156 vert ikkje omfatta av dette punkt.

2.5.3 Planlagde avvikssituasjonar

Ved verkstadsopphald og andre planlagte driftsavbrot skal Reservefartøy vere i drift i Ruta før Hovudfartøyet vert tatt ut av drift. Operatør pliktar å informere Oppdragsgjevar om fartøybyte eller innsetjing av Reservefartøy ved planlagt verkstadsopphald.

2.5.4 Suppleringssturer og ekstrakøyring

Oppdragsgjevar kan krevje at Operatør skal gjennomføre ekstra Turar dersom det er gjenståande passasjerar og/eller køyretøy. Slik auke i Ruteproduksjon utgjer kortvarige ruteproduksjonsendringar og skal handsamast i samsvar med punkt 1.11.3.



2.5.5 Tryggleik og krisehandtering

Operatør skal arbeide systematisk og heilskapleg med beredskap i eiga verksemd for å kunne handtere uønska 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 sårbarheitsanalyser som syner kva for risikoar Operatør står overfor, samt utforma ein førebygging- og beredskapsplan for handtering av uønska hendingar. Planen skal innehalde varslingsrutiner internt og til Oppdragsgjevar. Planen skal innehalde førebyggjande tiltak, samt tiltak for å avgrense skadeverknader viss ei uønska hending skulle oppstå. Planen skal vere gjort kjend i verksemda til Operatør. Operatør skal jamnleg gjennomføre beredskapsøvingar og evaluering av desse.

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

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

2.6 Krav til Mannskap

2.6.0 Språk

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

2.6.1 Uniformering

Operatørs mannskap som har kundekontakt skal bere uniform. Uniformen skal til ein kvar tid vere heil og rein. Operatør dekker uniformkostnadane.

Operatør kan sjølv fastsette utforminga av uniform. Oppdragsgjevar atterheld retten til å kunne stille krav til utforming og profilering på mannskapets uniform.

2.6.2 Lærlingar/kadettar

Det er eit krav at Operatør er tilknytt ei lærling-/kadettordning og at lærlingar/kadettar skal delta i utføringa av Oppdraget. Kravet kan oppfyllest av Operatør eller ein eller fleire av hans underleverandørar. Operatør skal nytte minimum to lærlinge- og/eller kadettårsverk ved gjennomføring av Oppdraget per år.

Utenlandske selskap kan oppfylle lærlinge- og kadettkravet ved å nytte lærlingar/kadetter som er tilknytt offentleg godkjent lærling-/kadettordning i Norge 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 lykkast. Tilsvarende gjeld dersom Operatør har inngått lærlig/kadettkontrakt, men på grunn av forhold som skuldast lærlinga/kadetten ikkje kan nytte vedkommende under Oppdraget.

Oppdragsgjevar dekker lønskostnader for inntil to lærling-/kadettårsverk per år basert på den til ein kvar tid gjeldande tariffen. Operatør sine lønskostnader knytt til lærlingar/kadetter skal ikkje inngå i årsgodtgjerings, men fakturerast Oppdragsgjevar årleg.



Operatør skal ved oppstart, og på anmodning under gjennomføringa av Oppdraget, dokumentere at krava er oppfylt.

Ved avslutning av kvart kalenderår skal det framleggast oversikt over lærlingar/kadetter og tal timer utført av lærlingar/kadetter. Timelister skal framleggast uoppfordra.

Operatør skal på førespurnad frå oppdragsgjevar dokumentere bruk av lærlingar/kadetter per år.

2.6.3 Kurs og opplæring

Operatør skal som ein del av kvalitetssikringssystemet sitt gjennomføre opplæringsplanar for mannskapet. Operatør skal ha rutinar som sikrar at alle har oppdatert informasjon om dei til ein kvar tid gjeldande ruter, priser, billetter og anna kunderelatert informasjon. Oppdragsgjevar vil syte for at naudsynt informasjon knytt til dette vert gjort tilgjengeleg for Operatør. Operatør skal ha rutinar som sikrar at alle tilsette til ein kvar tid har tilgang til denne informasjonen. Mannskapet skal til ein kvar tid ha naudsynt kunnskap om:

- Oppdragsgjevars pris- og billettsystem, og sonestruktur
- Detaljknnskapar om rutene Operatør betener, i tillegg tilkorresponderande/samkøyrande ruter
- God kunnskap om rutetilbodet elles i ruteområdet
- Transportvedtektene og Oppdragsgjevar sin reisegaranti
- Fastsette varslingsrutiner og beredskapstiltak ved større ulykker og brann
- Krisehandtering i samsvar med punkt. 2.5.6.
- Oppdragsgivers retningslinjer for kundebehandling og servicenivå

Operatør kan kome med innspel til ønskja opplæring. Oppdragsgjevar og Operatør kan saman utvikle og planlegge kurs innanfor ulike emnar/tema.

Operatør skal stille all betening kostnadsfritt til disposisjon for Oppdragsgjevar inntil to dagar kvart kalenderår. Dette for blant anna å gjennomgå Oppdragsgjevars opplæring for kundebehandling, billettsystem, og eventuell supplerande opplæring innan dei områder Oppdragsgjevar finner naudsynt.

2.7 Avvik relatert til Helse, miljø og tryggleik (HMT)

Alle avvik relatert til HMT skal rapporterast til Oppdragsgjevar. Ein månadleg rapport fordelt per Rute, skal innehalde tal for siste månad og totalt for inneværande år innanfor følgjande kategoriar:

- Personskade med fråver (her må det og oppgjevast antatt og verkeleg tal fråversdagar utover skadedagen)
- Personskade utan fråver
- Nestenulykke og farleg forhold
- Personskade passasjer/tredjepart
- Skader på biler/last
- Støt/kontaktskadar
- Utslepp ytre miljø (luft/sjø)
- Timeverk
- Sjukefråver (korttids-, langtids- og totalfråver), for aktuell månad og akkumulert for året

Ved uønska hendingar skal Operatør kommentere kva hendingar dette er og kva tiltak som er satt i verk for å unngå at liknende skjer igjen. Operatør skal kommentere utviklinga av resultat, trendar o.l. Rapportering til Oppdragsgjevar skal skje innan den 15. i påfølgjende månad.



Oppdragsgjevar skal ha kopi av sjøulykkerapporter som vert sendt til Sjøfartsdirektoratet.

2.8 Krav til frakt av gods

Operatør skal så langt det lar seg gjere, innanfor dei til ei kvar tid gjeldande Rutetabellane, utføre transport av gods og pakkar for privatpersonar, bedrifter etc. Operatør må sjølv inngå fraktavtalar med kundar. Operatør må sjølv ta ansvar for og dekke alle kostnader i samband med godstransporten slik som t.d.utstyr, lager, ekspedering, innlevering og utlevering. Operatør fakturerer kundane direkte for godstransporten og skal nytte Oppdragsgjevar sitt takstregulativ for gods, jf. Punkt 2.9.1 og Vedlegg 2B. Inntekter frå frakt av gods tilfall Operatør.

Operatør må pårekne ein god del frakt av gods på ein skilde ruter. Døme på gods som vert transportert i desse rutene er daglegvarer, trelast, byggjeverar, dyr, gravemaskiner, ukurant gods og farleg gods. Køyretøy utan førar vert kategorisert som gods, samt ikkje-registrerte køyretøy som gravemaskin/anleggsmaskin.

Sjå vedlegg 2C for statistikk over frakt av gods dei siste åra.

Operatør kan tilby ekstraturer for frakt av gods i samsvar med punkt 2.4. Operatør bærer alle kostnader knytt til slike ekstraturer og kan sjølv fastsette gjeldande takster for slike priser.

2.9 Krav til sal av billett

2.9.0 Pris- og sonesystem

Takstar, rabattar og vilkår for passasjerar, køyretøy og gods vert fastsett av Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevars takstar for frakt av gods utgjør maksimalprisar, sjå vedlegg 2B. Det betyr at Operatør har rett til å nytte lågare takstar knytt til frakt av gods enn kva som er fastsatt i Oppdragsgjevars godsregulativ.

Oppdragsgjevar er forplikta til å informere Operatør skriftleg når endringar skjer i prisreglementet. Det vil normalt vere ei justering av prisane ein gong i året. Oppdragsgjevar skal regulere takstene i Vedlegg 2B opp til 4 gonger per år basert på den prosentvise endringa i total konsumprisindeks.

Operatør forpliktar seg til å syte for at mannskapet til ein kvar tid er kjent med gjeldande prisreglement og forretningsreglar for billettsal.

2.9.1 Billettsal

Oppdragsgjevar definerer og bestemmer salsstrategi og krav til billettsystem.

Operatør skal selje billetter til dei passasjerane som ikkje har gyldig billett ved ombordstigning. Sal av billetter skal skje i samsvar med det til ei kvar tid gjeldande reglement for takstar og rabattordningar.

Det er feil eller manglande billettsal om kunden ikkje får kjøpt/utstedt gyldig billett.

Kontant og bankkort er gyldig betalingsmiddel om bord.

Avlesing av kundenesførehandskjøpte billetter skal skje elektronisk, eller ved framvisning av mobilbillett eller papirbillett.



2.9.1.1 Billetteringsapplikasjon

Operatør skal bruke Oppdragsgjevars billetteringsapplikasjon som er tilpassa bruk på Android-nettbrett (versjon 8.0 eller nyare).

Oppdragsgjevar har ansvar for utvikling og vedlikehald av mobilapplikasjon som skal nyttast til sal av billetter om bord.

2.9.1.2 Krav til salsutstyr og nettbrett

Operatør har ansvar for kjøp og drift av nettbrett, betalingsterminal (medrekna innløysaravtale), skrivar og NFC lesar til bruk for billettering. Billetteringsutstyret skal kommunisere med Oppdragsgjevars baksystem via HTTPS.

Krav til nettbrettet:

-
-
-

Nettbrettet skal ha sitt eige kommunikasjonsprodukt, primært via eit eige SIM-kort.

Nettbrettet må kunne festast forsvarleg i fartøyet samstundes som mannskapet nyttar nettbrettet til sal av billetter. Operatør må sikre at nettbretta har tilgang på straum og at dei kan nyttast medan dei ladar (Docking e.l.).

2.9.1.3 Drift og fjernstyring av salsutstyr og nettbrett

Operatør må syte for at eit Mobile Device Management (MDM) system kan nyttast til å administrere dei aktuelle produkta. Dette skal mogleggjera blant anna:

- Applikasjonsstyring som syter for at mannskap berre har tilgang til godkjente apper
- Syte for at alt mannskap til ein kvar tid har på kodelås og har siste programvareoppdatering som er grunnleggande for å ivareta sikkerheita.
- Låse nettbrettet/produktet eller fjernslette nettbrettet/produktet
- Spore nettbrettet/produktet via GPS

Utstyret skal til ein kvar tid vere tilgjengeleg og korrekt konfigurert.

Operatør skal dokumentere rutinar for sal av billetter ved hjelp av Oppdragsgjevars salsapplikasjon.

Dersom feil ved salssystemet skuldast feil på Operatørs utstyr, skal dette meldast utan ugrunna opphald til Oppdragsgjevar. Operatør skal utan ugrunna opphald syte for å reparere eller byte ut utstyr som ikkje fungerer.

Operatør skal oppfylle alle Oppdragsgjevars krav til billettering og bruk av salsutstyr også ved bruk av Reservefartøy.



2.9.1.4 Bestilling av billetter

Oppdragsgjevar vil nytte eit bestillingssystem som mogleggjer at passasjerar kan bestille sitteplass. Plassbestillingar kan skje på nett eller mobil, og skal vere gyldig for både enkeltbilletter og periodebilletter. Ein plassbestilling vil berre vere gyldig for den strekninga som inngår i bestillinga. Eventuelle plassbestillingar må gjerast minst 30 minutt før avgang frå startpunktet på ruta. Operatør er ansvarleg for å overvåke talet på plassbestillingar og skal sikre at plass til alle passasjerar som har bestilt plass.

For nokon Turer skal nokon av kaiane i Turen berre anløpt dersom dei vert bestilt av dei reisande. Desse kaiane er markert i Rutetabellane med ei fotnote. Bestillingstopp kan bestillast av dei reisande via bestillingssystemet. I tillegg skal det vera mogleg for dei reisande å bestille plass frå bestillingstopp via telefon til Operatør/fartøy.

Bestilling av plass for køyretøy vert gjort direkte til Operatør via telefon eller Operatørs eige system for køyretøybestilling. Operatør må sikre at køyretøybestillingar totalt sett ikkje overstiger fartøyets kapasitet knytt til dekkslast og dekkareal.

Plassbestilling for køyretøy skal kunne gjerast inntil 4 veker før den aktuelle avgang. Oppdragsgjevar har rett til å reservere fast plass på turar for buss og kommunens renovasjonsbil.

Det kan bli aktuelt for Oppdragsgjevar å innføre plassbestilling for køyretøy i bookingsystemet for passasjerer i løpet av kontraktperioden.

2.9.2 Billettkontroll

Oppdragsgjevar har ansvar for gjennomføring av billettkontroller og atterheld seg retten til å føreta kontroller om bord utan førehandsvarsel. Billettkontrollørane skal legitimere at dei har myndigheit til å utføre slike oppgåver. Mannskapet på fartøyet skal samarbeide med billettkontrollørane og rette seg etter dei instruksar som billettkontrollørane gir i samband med gjennomføringa av kontrollen så fremt instruksane ikkje kjem i konflikt med tryggleika om bord. Forseinkingar som oppstår som følgje av billettkontroll skal meldast eigen trafikkleiarr og bli loggført.

Oppdragsgjevar har til ein kvar tid rett til å be Operatør om å kontrollere dei reisande sine billetter og at gjeldande reglement for takstar og rabattordningar er fulgt.

2.9.3 Fri reise

Det er berre Oppdragsgjevar som kan innvilge fri reiserett. Dersom Operatør sine tilsette har rett på frikortreiser som følgje av tariffavtale, skal Operatør betale kr 1200 pr. kort til Oppdragsgjevar. Prisen vert justert årleg i tråd på konsumprisindeksen.

Tal på kort ved årsstart det einkilde avtaleår multiplisert med prisen på frikort, vil verte førehandsfakturert Operatør i løpet av første kvartal. Nye frikort som blir meldt inn av Operatør i løpet av det einkilde avtaleår vil verte fakturert halvårleg. Innmeldingar som kjem etter første halvår det einkilde avtaleår vil verte fakturert halv pris av årskostnad. Utmeldingar som skjer i løpet av året vert ikkje refundert.

Endringar i tal frikort skal løpande meldast inn til Operatør i samsvar med fastsette rutinar utstedt av Oppdragsgjevar. Ved utmeldingar skal frikort innhentast av Operatør og sendast til Oppdragsgjevar.

Operatør skal ta over ansvar for frikort også knytt til pensjonistane i ruteområdet.

Operatør skal følgje Oppdragsgjevares administrative rutinar knytt til innmelding/utmelding av frikort.



2.10 Krav til handsaming av hittegods

Hittegods skal handterast og takast vare på i samsvar med gjeldande lover og forskrifter.

Kvar einskild gjenstand skal merkast med nøyaktig utfylt hittegodslapp der det fremgår dato, klokkeslett, funnstad/rutenummer.

Operatør skal føre ein logg over hittegods slik at det er mogeleg å spore når og kor det er funnet, samt informasjon om når det er henta av eigar.

2.11 Krav til reinhald og vedlikehald av fartøy

Operatør har ansvar for at reinhald og vedlikehald vert utført på fartøya. Fartøya skal til ein kvar tid framstå som godt reinhaldt og vedlikehaldt.

2.11.0 Dagleg reinhald

- Gulvflater 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 vasket, vere reingjort for tyggegummi, 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 vindu reingjerast dagleg så langt det lar seg praktisk gjere.
- Mannskapet skal gå igjennom fartøya og plukke laust søppel minst ein gang per Tur.

Meirkostnadar som følgje av ekstra reinhald på grunn av Covid-19 skal kompenseras i samsvar med føresegn om Covid-19 i kapittel 5.

2.11.1 Periodisk reinhald

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

Periodisk reinhald skal kunne dokumenterast ovanfor Oppdragsgjevar.

2.11.2 Dagleg vedlikehald

- Fartøy i trafikk skal syna seg utan skader på overflater/maling, skrog eller innredningsdetaljar.
- Punkterte vinduer skal ikkje førekomme og må skiftes så snart som mogleg.
- Vinduer med riss-skader skal skiftes.

2.11.3 Periodisk vedlikehald

Operatør har ansvaret for periodisk vedlikehald av sine fartøy. Periodisk vedlikehald skal kunne dokumenterast ovanfor Oppdragsgjevar.

2.12 Krav til marknadsføring og kundekommunikasjon

Oppdragsgjevar er ansvarleg for marknadsføring av kollektivtrafikken i XXXXXX.



Oppdragsgjevar har rett til å gjennomføre marknadsundersøkingar ombord i fartøya. Ved behov skal Oppdragsgjevar ha vederlagsfri tilgang til fartøya for montering av kommunikasjonsteknologi (for eksempel Beacons) for gjennomføring av marknadsundersøkingar.

2.12.0 Marknadsføring av kollektivtrafikken

2.12.0.1 Oppdragsgjevar sitt ansvar

Informasjon om kollektivtransporten og rutetilbodet er Oppdragsgjevars ansvar. Oppdragsgjevar har i den samanheng ansvar for følgjande:

- Annonsering av rutetilbodet, og dertil kommunisere informasjon om endringar i trafikkavviklinga som følgje av planlagde avvik (knytt til infrastruktur o.l.).
- Produksjon og utlevering av pris- og ruteinformasjon ombord i fartøya
- Informasjon om rutetilbodet og priser i aktuelle kanalar, som:
 - Digitale informasjonskanalar (app, skjerm m.m.)
 - Produksjon av ruteplakatar
 - Plassering av skjermar og/eller rutetavler på terminalar, kaiar og haldeplassar

2.12.0.2 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 fartøyets digitale flatar etter retningslinjer som Oppdragsgjevar fastset, herunder på skjermar som elles vert nytta til framvising av tryggleiksinformasjon.
- Operatør har ansvaret for at skjerm og PC fungerer tilfredsstillande i rutenes opningstid. Skjermene skal ha formatet 16:9.
- Syte for at kundeinformasjon frå Operatør blir plassert og distribuert på fartøya. Det skal være brosjyrehaldarar for inntil 2 ulike publikasjonar i storleik B: 100 mm x H: 210 mm plassert på egna og hensiktsmessig stad. Dei 7 øvste cm av brosjyre skal alltid være synleg for kundane.
- Syte for at informasjon om ruteendringar og anna informasjon frå Skyss blir kunngjort etter dei retningslinjer som Oppdragsgjevar fastset. Operatør skal i den samanheng også gje skriftleg tilbakemelding til Oppdragsgjevar at oppgåva er utført.
- Eventuell utplassering og løypande utskifting til siste utgåve av Ruteplakatar på aktuelle kaiar i rutene.

Oppdragsgjevar kan i tillegg pålegge Operatør å kommunisere naudsynt publikumsinformasjon direkte til kundane ved ikkje-planlagde trafikkomleggingar/trafikkforstyringar/avvik. Dersom Operatør vert pålagt denne oppgåva skal kommunikasjonen skje på vegne av Oppdragsgjevar etter nærare retningslinjer frå Oppdragsgjevar (t.d. SMS-varsling).

Operatør har ansvar for kjøp, installasjon og drift av digitale skjermar, tilhøyrande utstyr og tilhøyrande publiseringssystem om bord på fartøya. Oppdragsgjevar skal ha tilgang til å kunne publisere informasjon via fartøyets digitale flatar. Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å stille krav til kva publiseringssystem Operatør skal nytte for desse digitale flatene.

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



2.12.1 Reklamerettar

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

Alle reklameinntekter i kontraktperioden tilfaller Oppdragsgjevar. Det er den til ein 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 ikke skje om bord på i fartøyet, med mindre Oppdragsgiver har godkjent slikt salg.

2.12.2 Krav til mediakommunikasjon

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

2.12.2.1 Kontaktpersonar

Operatør skal primært kontakte følgjande kontaktpunkt hos Oppdragsgjevar:

- I spesifikke saker - kontraktsansvarleg
- Ved meir akutte saker – kollektivvakta
- 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 uttalelser til media.

2.12.2.2 Medieførspurnader

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

Kravet om samordning med Oppdragsgjevar gjeld ikkje dersom mediekontakten gjeld mindre trafikkavvik av låg alvorgrad.

2.12.2.3 Eigne initiativ overfor media

Dersom Operatør ønsker å ta initiativ til mediasaker om aktuelle tema som er relevante for eller relaterte til Kontrakten, skal dette gjerast i tett dialog med Oppdragsgjevar.

I Operatørs arbeid med oppstart/endringar innanfor eller andre tema relatert til våre kontraktsområder og aktuelle transportmidlar, skal partane i samarbeid planlegge offentlege utspel/pressemelding/lanseringar. Alle initiativ frå Operatør skal avtalast og samordnast med Oppdragsgjevar i god tid i forvegen (minst fire veker).



2.12.3 Kundekommunikasjon

Kundene i kollektivtrafikken skal ha grunnleggande lik behandling. Oppdragsgjevars kundesenter mottar, registrerer og svarer på klagar og andre førespurnadar. Førespurnadar som omhandlar kundeforholdet hos Operatør blir sendt Operatør for kommentar, eller i nokon tilfelle for handtering og svar til kunde.

Operatør skal svare på førespurnadar frå kundesenteret innan to (2) verkedagar. Kategoriar for klager som skal bli svart direkte av Operatør avtales mellom partane.

2.13 Krav til kundehandtering og reiseinformasjon

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

Operatør plikter å handtere alle førespurnadar frå kundar, også klager eller liknande, på ein kundevennleg måte. Operatør skal loggføre kundeklager som Operatør mottar og rapportere om disse. Operatørs tilsette skal opptre som ambassadør for Oppdragsgjevar, og vere lojal for de val og prioriteringar Oppdragsgjevar tar.

2.13.0 Informasjon på kaianlegg

Operatør er ansvarleg for utplassering og utskifting av ruteinformasjon på kaier slik at de til ein kvar tid er siste utgåve, og at informasjon om ruteendringar og anna informasjon frå Oppdragsgjevar blir plassert, distribuert og hengt opp på kaier etter retningslinjer frå Oppdragsgjevar. Operatør skal også fjerne materiell etter avtalt tid, eller når informasjonen ikkje lenger er relevant. Operatør skal gi skriftleg tilbakemelding til Oppdragsgjevar når oppgåva er utført.

Operatør skal fortløpande rapportere til Oppdragsgjevar om feil og manglar med utstyr (rutetavler, informasjonssøyler og liknande) på kaier som inngår i kontrakten, etter retningslinjer frå Oppdragsgjevar.

2.13.1 Sanntidsinformasjon

Operatør skal levere komplett system for sanntidsinformasjon for fartøy. Krav til formatering og metode for datautveksling er spesifisert i punkt 2.14.

2.13.2 Annonsering av anløp og kundeinformasjon under reisa

Annonsering av anløp skal skje med tilstrekkeleg høgt volum og skal kunna oppfattast sjølv under krevjande driftstilhøve.

Operatør plikter å til ein kvar tid følge gjeldande retningslinjer for universell utforming.

2.14 Datastraumar og rapportering

2.14.0 Innhenting og overføring av data

Operatør skal fortløpande samle inn, lagre og gjere tilgjengeleg grunddata på maskinlesbart format (til dømes: xml, json, csv) slik at ein saman med Oppdragsgjevar legg til rette for tenester basert på data i tilnærma sanntid, samt automatisering av regelmessig rapportering til Oppdragsgjevar (datadriven rapportering).

Datastraumane skal samlast inn frå fartøyet så kontinuerleg og fortløpande som teknologisk og praktisk mogleg. Operatør skal dokumentere alle gjentakande brot i direktekommunikasjon med fartøyet som varer lengre enn 60 sekund (til dømes ved å syne til dekningskart for mobildata). Operatør skal sørge for at ingen data frå



fartøyet går tapt, til dømes ved brot av nett-tilgang. Manglende overførte data skal overførast frå fartøy til baksystem så snart som råd, seinast innan 24 timar. Operatør skal nytte den nettleverandør som til ei kvar tid har best dekning i området.

Operatør og Oppdragsgjevar skal kontinuerleg søke etter format, standardar og teknologiar som bidrar til betre kvalitet, omfang og bruksverdi på desse datastraumane.

Ved oppstart skal det som minimum eksistere datakjelder og datastraumar for:

- Posisjon og bevegelsesdata (t.d. retning og fart) med den presisjon som er allment tilgjengeleg i marknaden på leveringstidspunkt.
- Informasjon om fartøyets køyring (timar og kilometer) som gjer det mogeleg å skilje mellom tomkøyring versus rutesett køyring, avvikskøyring versus avtalt køyring, kortvarig endring, køyring for annan oppdragsgjevar osv.
- Teknisk informasjon frå fartøyet knytt til energi og utslepp, slik som drivstofftype, forbruk og eventuelle utslepp, osv.
- Passasjerinformasjon (tal om bord, tal avstigande og påstigande ved kvart enkelt stopp)

Før oppstart:

Operatør skal dokumentere format, standardar og kvalitet på datastraumane som vil bli gjort tilgjengeleg ved kontraktsoppstart. Operatør skal dokumentere kva datakjelder som vil bli nytta som grunnlag for kvar einiskild rapport spesifisert i lista under. Operatør skal ha utkast til automatiserte rapportar klart seinast 6 månadar før kontraktsoppstart.

Oppdragsgjevar skal ha tilgang til testmiljø for datakjelder så snart som desse er tilgjengeleg, seinast 6 månadar før kontraktsoppstart. Datastraumar skal ikkje innehalde data som fell inn under personvernforordninga (personopplysningar) utan at dette er spesielt avtala og handtert etter relevant regelverk.

2.14.1 Rapportering

Avviksrapportering

Behov rapportering frå operatør	Detaljeringsgrad	Frekvens
Driftsavvik (innstilling, forseinking, avbroten tur etc)	Innstilte Rutetimer og Rutekilometer på turnivå/avgangsnivå	Fortløpande, seinast innan 15 min

Operatør skal omgående, og senest innen 15 min, etter at avvik er oppstått, registrere alle driftsavvik samt andre forhold som er definert i Oppdragsgiver sitt webbaserte rapporteringsskjema som Oppdragsgiver stiller til disposisjon – (Skyssloggen eller tilsvarende). Ved ulykker/større hendingar/krise skal Oppdragsgjevar haldast løpande orientert.

Kontinuerleg datastrøm / rapportering:

Behov rapportering frå Operatør	Detaljeringsgrad	Frekvens	Formål
---------------------------------	------------------	----------	--------



Passasjer-, gods- og køyretøystatistikk	Per kai/stopp, avgangs- og ankomsttidspunkt, dato	Kontinuerleg	Analyseformål
Energioverføring	Per fartøy	Per dato	Analyseformål
Forbruk av drivstoff i forbrenningsmotor	Oppdragsgjevar/tredjepart, Rute, fartøy og tidseining	Kontinuerleg	Analyseformål
Forbruk av energi frå batteri	Oppdragsgjevar/tredjepart, Rute, fartøy og tidseining	Kontinuerleg	Analyseformål
Ruteproduksjon innanfor Oppdraget	Faktisk tal Rutekilometer fordelt per - Rute - Kortvarig endring Faktisk tal Rutetimar fordelt på - Rute - Kortvarig endring	Kontinuerleg	Analyseformål og kontraktsoppfølging
Annan produksjon	Faktisk tal Rutekilometer fordelt per - posisjonskøyning - verkstadskøyning - evt. oppdrags tredjepart Faktisk tal Rutetimar fordelt på - posisjonskøyning - verkstadskøyning - evt. oppdrag for tredjepart Tal skal kategoriserast per rute, per fartøy og per dag	Kontinuerleg	Analyseformål og kontraktsoppfølging
Sporing av seglas i sanntid og historisk	Sekundnivå, fartøynivå, rutenivå	Kontinuerleg	Analyseformål. Kunne presentere sanntidsinformasjon til kundar. Kontraktsoppfølging

Periodisk rapportering, månadleg:

Behov rapportering frå Operatør	Detaljeringsgrad	Frekvens	Formål
Billetteringsdata	Strekningsnivå	Månadleg, seinast den 15.	Analyseformål



Billettinntekter	Per Rute, billettype, demografi	Månadleg, seinast den 15.	Analyseformål
Ruteproduksjon innanfor Oppdraget	Faktisk tal Rutekilometer fordelt på - Rute - Kortvarig endring Faktisk tal Rutetimar fordelt på - Rute - Kortvarig endring Tala skal kategoriserast per Rute, per fartøy og akkumulert " hittil i år".	Månadleg, seinast den 15.	Analyseformål, berekne godtgjering, kontraktsoppfølging
Annan produksjon	Faktisk tal Rutekilometer fordelt på - posisjonskøyning - verkstadskøyning - evt. oppdrags tredjepart Faktisk tal Rutetimar fordelt på - posisjonskøyning - verkstadskøyning - evt. oppdrag for tredjepart Tala skal kategoriserast per Rute, per fartøy og akkumulert " hittil i år".	Månadleg, seinast den 15.	Analyseformål, berekne godtgjering, kontraktsoppfølging
Innstilte Rutekilometer og Rutetimar	Tal innstilte Rutekilometer og Rutetimar per Rute og fartøy per mnd og akkumulert " hittil i år".	Månadleg, seinast den 15.	Analyseformål, berekne godtgjering, kontraktsoppfølging
Oppsummering, påløpte gebyr og trekk	Rutenivå	Månadleg, seinast den 15.	Kontraktsoppfølging
HMT rapport jf. punkt 2.7 Vedlegg 2D	Rutenivå	Månadleg	Kontraktsoppfølging

Periodisk rapportering, årleg:

Behov rapportering frå Operatør	Detaljeringsgrad	Frekvens	Formål
---------------------------------	------------------	----------	--------



Revisorbekrefta kontraksrekneskap på kontrakt/Rute/fartøynivå	Oppdragsgjevar fastset detaljeringsgrad, sjå Vedlegg 2E	Årleg innan 15 april forførre år	Kontraksoppfølging og analyseformål
Utslepp Nox, CO2, SOX, PM frå drift	Oppdragsgjevar/tredjepart, Rute og fartøy	Per år	Analyseformål
Ruteproduksjon innanfor Oppdraget	Faktisk tal Rutekilometer fordelt på - Rute - Kortvarig endring Faktisk tal Rutetimar fordelt på - Rute - Kortvarig endring Tal skal kategoriserast per Rute, per fartøy og totalt for Kontrakten	Per år (innan 15.jan)	Kontraksoppfølging
Annan produksjon	Faktisk tal Rutekilometer fordelt på - posisjonskøyning - verkstadskøyning - evt. oppdrag for tredjepart Faktisk tal Rutetimar fordelt på - posisjonskøyning - verkstadskøyning - evt. oppdrag for tredjepart Tala skal kategoriserast per Rute, per fartøy og totalt for Kontrakten.	Per år (innan 15.jan)	Kontraksoppfølging
Innstilte Rutekilometer og Rutekilometer	Tal innstilte Rutekilometer og Rutetimar per Rute og fartøy, samt totalt for Kontrakten	Per år (innan 15.jan)	Kontraksoppfølging
Forbrukt drivstoff i forbrenningsmotor	Per rutepakke	Per år (innan 15.jan)	Kontraksoppfølging



3 FARTØYKRAV

3.1 Generelle krav til fartøy

3.1.0 Ansvar for fartøyutforming og energikonsept

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

Operatør skal snarast mogleg og seinast 6 månader før oppstart fremlegge dokumentasjon som verifiserer at samtlege fartøy som skal nyttast i rutene samsvarer med både Kontraktens fartøykrav og Operatørs tilbod.

3.1.1 Offentlege krav og sertifikat

Samtlege fartøy som skal trafikere Rutene skal oppfylle gjeldande minstekrav som følge av offentlig regelverk.

Fartøy med vasslinjelengd over 24 meter skal være bygd etter og til ei kvar tid tilfredsstillende krav i HSC 2000 koden. Fartøy under 24 meter skal være bygd etter HSC 2000 koden.

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

Eventuelle pålegg frå Sjøfartsdirektoratet skal utførast innan fastsette fristar.

3.1.2 Sikkerhetsstyring

Fartøy skal oppfylle dei til ei kvar tid gjeldende krav til sikkerhetsstyringssertifikat/system.

3.1.3 Flaggstat

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

3.1.4 Transportkapasitet og passasjerkapasitet

Tabellen under fastset minstekrav til transportkapasitet for dei einsskilte rutene per Tur.

Det er opp til Operatør å fastsette tal fartøy som må vere i drift for å opprettholde den til ein kvar tid gjeldande Rutetabell.

Fartøya sine fulle transportkapasitetar skal nyttast i Ruteproduksjonen, også om desse kapasitetane er høgare enn minimumskrava fastsatt under. Operatør kan nytte differensiert bemanningssertifikat i trafikksvake perioder. Dette må avklarast i forkant med Oppdragsgevar. Det er Operatørs ansvar at dette ikkje fører til attståande passasjerar.



Rute	Minimum godkjent passasjerkapasitet	Minimum tal skrog	Minimum tal PBE	Tonn dekkslast

Lastedekket på bilførende fartøy skal vere dimensjonert for å tåle 8 tonn akseltrykk.

Ved berekning av PBE kapasitet skal det være minimum 60 cm ledig plass på begge sider av kvar PBE og minimum 25 cm fri plass foran og bak kvar PBE.

3.1.5 Manøvrering

Fartøya som skal nyttast til gjennomføring av oppdraget skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsmargin til at ein med fullasta fartøy kan trafikkere Rutene, oppretthalde ruteplan, samt manøvrere og legge til samtlige kaiar under normale vær- og sjøtilstandar som kan påreknast for Ruta. Det er Operatørs plikt å sikre seg tilgong til naudsynte værdata, etc.

Ved manøvrering til og frå kaiene skal Operatør ta omsyn til kaiene si styrke, utforming og fundamentering.

3.1.6 Fartøy og kai

Operatør har ansvar for at samtlige fartøy som skal nyttast for gjennomføring av Oppdraget passar til dei aktuelle kaiene i Rutene. Ingen delar av fartøya skal kome i konflikt med kaiene sine konstruksjonar.

Operatør må sikre at fartøya er slik utforma at om bord- og ilandstigning kan skje på en god og trygg måte ved alle tidevasstilstandar.

Operatør må sikra seg at fartøy kan trafikkere rutene ved maksimal djupgang for alle tidevasstilstandar.

Det er Operatør sitt ansvar at bilførende fartøy passar til ferjekaibruene. Eventuelle behov for endringar på ferjekaibru, låseanordning eller tilsvarande er operatørs ansvar og risiko. Fartøya si dekkshøgde skal vere slik at alle normale køyretøy utan spesielt låg klaring under karosseri kan køyre i land og om bord ved alle tidevassforhold mellom høgaste astronomiske tidevatn og lågaste astronomiske tidevatn, utan at køyretøy tar nedi eller får skadar. Ved forventning om tidevassforhold der fartøy ikkje vil kunne ta om bord køyretøy skal oppdragsgjevar varslast.

Nærare opplysningar om kaiar og tilhøyrande anlegg framgår i kapittel 8 og vedlegg 8A Tilstandsrapportar.



3.1.7 Fartsområde

Tilbydar er ansvarleg for at fartøy er godkjend for dei fartsområde som skal trafikkerast.

3.1.8 Universell utforming

3.1.8.1 Minimumskrav til universell utforming

Fartøyene skal tilfredsstillere krav til universell utforming i forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging mv. av hurtiggående fartøy § 33.

Fartøya skal og være konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukarar og andre personar med nedsett funksjonsevne kan komme seg ombord og i land enkelt og trygt ved alle tidevannstilstandar. Rullestolbrukarar skal ha tilgang til passasjersalong.

For fartøy med kapasitet til 70 pax og over gjeld i tillegg:

Minst eitt av toalett på fartøyet skal vere tilrettelagt for rullestolbrukarar. Dersom tilgjengeleg toalett ligg separat frå øvrige toalett, skal det i dette området vere skilta kvar slikt toalett er plassert. Dørene til tilgjengeleg toalett skal slå utover eller vere skyvedør. Det skal vere mogeleg å opne dørene frå utsida i ein naudssituasjon med spesialnøkkel sjølv om dørene viser opptatt.

Det skal vere minst 110 cm frå fronten av toalettet til motsett vegg eller installasjon, minst 90 cm fri plass på den eine sida av toalettet kombinert med min. 85 cm frå vegg bak toalett til forkant av toalettskåla. Toalettrommet skal ha gulvplass som gjer ein snuradius på 150 cm, 30 cm over gulv. Toalettsetet skal vere 45-50 cm over dørken. Det skal vere oppsvingbare støttehandtak på begge sider av toalettet. Handvasken skal plasserast slik at den kan rekkjast frå toalettet og ikkje høgare enn 80 cm over dørken. Opphenget av vasken skal vere så kraftig at det tåler å bli brukt som støtte. Spegel skal plasserast i passende høgde der nederste kant ikkje er høgare enn 90 cm over dørken. Det bør vere mogleg å sitte i rullestol ved vasken. Fri høgde under vasken skal difor vere 70-75 cm. Såpe, handkle etc plasserast 90-100 cm over dørken. Det skal vere utstyr for tilkalling av hjelp i ein naudssituasjon i kvart toalettrom. Operatør skal i designfasen av fartøyet, eller ved eventuelle ombygningar, sikra tverrfagligheit og brukermedverknad for å få råd om korleis fartøyet skal sikrast universell utforming.

3.1.9 Temperatur i passasjersalong

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

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

3.1.10 Støy

Støy målt i senter av passasjersalong skal ikkje overstige 68db(A) under alle hastigheiter, lastekondisjonar og vindstyrke inntil vindstyrke 2 på Beaufort skala (inntil 3,3 meter per sekund gjennomsnittleg vindstyrke over 10 minutt).



3.1.11 Passasjerfasilitetar

3.1.11.1 *Generelt*

Fasilitetar for passasjerene skal som eit minimum tilfredsstill [Forskrift nr. 4 av 2.10.1972 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter, m.v.](#)

3.1.11.2 *Gevinstautomatar*

Det er ikkje tillat å plassere gevinstantomater eller liknande typer spelautomatar om bord i fartøya.

3.1.11.3 *Hjartestartar*

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

3.1.11.4 *Ladepunkt*

Det skal minimum vere 4 straum/USB-uttak fordelt utover i passasjersalong per 10 passasjer for lading av mobiltelefon, nettbrett og liknande.

3.1.11.5 *Stolar og bord*

I passasjersalong skal minimum 25 % av stolane vere ved bord.

For fartøy med minimum 2 skrog vert det stilt krav til at seteavstand skal være 80 cm eller meir og at setebreidd skal være 48 cm 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.

3.1.11.6 *Internett*

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

Nettverket skal leverast med ein ytelse 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 gjeldande 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

3.1.12 Profilering og passasjerinformasjon

3.1.12.1 *Profilering*

Operatør pliktar å profilere fartøyet i samsvar med Oppdragsgjevar sin profilmanual. Ved å registrere brukar på <http://profilmanual.skyss.no/> vil profilprogram for eksisterande fartøy bli tilgjengeleg under fanen «Transportmidlar» og «Båt». Oppdragsgjevar vil utarbeide detaljert montasjeplan etter kontraktsignering i samsvar med disse profilplanane. Operatør skal bære kostnadene knytt til slik profilering.



3.1.12.2 Passasjerinformasjon

Fartøyet skal ha høgtalarsystem for trafikantinformasjon som er tydeleg i heile passasjerarealet. Fartøyet skal ha dedikert areal for oppslag av ruteinformasjon med mindre ein berre bruker skjermar til dette. På elektroniske skjermar i publikumsareal skal det vises sikkerhetsinformasjon og ruteopplysningar.

- For å gi informasjon til de reisande skal det være elektronisk destinasjonsskilt utvendig ved landgang. Destinasjonsskiltet skal minimum vise namn på rute og endehaldeplass.
- Det vert og stilt krav om elektronisk kartbilette på innvendig monitorar som viser kvar fartøyet er til ein kvar tid. Kartbiletet skal og syne stoppestader. Desse monitorane kan og nyttast til tryggleiksinformasjon.

Oppdragsgjevar har rett til å installere skjerm(ar) om bord i fartøyet i løpet av kontraktperioden.

Nærare avklaringar knytt til informasjon om bord etter dette punktet vil bli tatt i samarbeid mellom Oppdragsgjevar og Operatør.

3.2 RESERVEFARTØY

3.2.0 Reservefartøy

Reservefartøy skal minimum ha fylgjande kapasitetar:

Rute	Krav til kapasitet	
	Passasjerfartøy	Bilførande

For rutene skal reservefartøy ha tilsvarande lastebil/kran/godskapasitet som hovudfartøy.

Alle reservefartøy skal tilfredsstillе øvrige krav i kapittel 3 med unntak av:

3.1.2	Offentlege krav og sertifikat	
3.1.5	Transportkapasitet og passasjerkapasitet	
3.1.10	Temperatur i passasjersalong	
3.1.11	Støy	



3.1.11.6	Internett	
3.1.12.4	Ladepunkt	
3.1.12.5	Stolar og bord	
3.1.13.1	Profilering	
3.1.13.2	Passasjerinformasjon	

3.2.1 Krav til reservefartøy ved auka bruk av reservefartøy i samsvar med punkt 2.5.3.2

Operatør kan i samsvar med punkt 2.5.3.2 nytte reservefartøy i opptil 400 driftsdøgn for heile Oppdraget (alle rutene) dei første 12 driftsmånadane etter Oppstartsdato, likevel slik at kvart einskild hovudfartøy ikkje kan erstattast med eit reservefartøy for meir enn 100 dagar dei første 12 månadane. Dersom Operatør har nytta reservefartøy i meir enn 20 dagar dei første 120 dagane etter Oppstartsdato, eller burde forstå at tal dagar med bruk av reservefartøy ville overstige 20 dagar i denne tidsperioden, skal Operatør sikre at reservefartøya i tillegg til krava i punkt 3.2.1 oppfyller Kontraktens krav til:

3.1.12.5	Stolar og bord	Kravet til stolar ved bord vert endra til at minimum 15% av stolane skal vere ved bord ved utvida bruk av reservefartøy
3.1.12.6	Internett	Krav om internett
3.1.13.2	Passasjerinformasjon	Krav om elektronisk kartbilete på innvendige monitorar

3.3 Godshandtering

3.3.0 Farleg gods

Fartøya skal vere godkjente for frakt av pakka farleg gods. Slikt farleg gods skal alltid sendast som gods og ikkje som passasjermedbrakt bagasje.

3.3.1 Utstyr til godshandtering

Det er Operatør sitt ansvar å ha naudsynt utstyr til transport av gods. Eksempel på utstyr kan vere stroppar, jekketralle og transportkassar for dyr. På dei bilførende fartøya er det krav om kran montert på babord side.

Bilførende fartøy må som eit minimum ha kran med 12 tonnmeter løftemoment. Rekkevidda må være minimum 10 meter.

For fartøy som trafikkerer rutene x-x xx-xx-xx vert det stillt krav om kran som kan løfte minimum 800 kg mellom kai og fartøy. Fartøyet skal ha eit areal til last på dekk på minimum 4 m².

3.4 Krav til hovudfartøya ved bruk av opsjon om bruk av fossilt drivstoff

Dersom Oppdragsgjevar utløyser opsjon om bruk av fossilt drivstoff, jf. punkt 1.1.6.3, skal fartøya oppfylle følgjande fartøykrav:



- Fartøy med forbrenningsmotor, skal uavhengig av byggeår ikkje ha NO_x-utslepp som overstig Tier II-kravet i MARPOL vedlegg VI.
- Alle krav i kapittel 3, med unntak av:

3.1.5	Berekning av PBE kapasitet	Det er tilstrekkeleg med 60 cm klaring på ei side av kvar PBE og minimum 25 cm fri plass foran og bak kvar PBE.
3.1.9.1	Universell utforming	Kravet om 150 cm snudiameter inne på toalett tilpassa rullestolbrukarar fell vekk
3.1.11	Støy	Maksimalkravet til støy i senter av passasjersalong endrast frå 68 db(A) til 70 db(A)



4 RUTEPRODUKSJON

4.1 Innleiing

Følgjande Ruter inngår i xxxxxxxxxxxxxxxx:

Rutene omfattar xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

4.2 Rutetabellar

Operatør skal drifte Rutene i samsvar med Rutetabellaene i vedlegg 4A. Saman med vedlegg 4B (køyremønsterreport) gir dette ein detaljert oversikt til sjølve utføringa av ruteproduksjonen

Alle Turar i Rutetabellane skal gjennomførast utan omstiging for dei reisande.

Turmerknadane i Rutetabellane inneheld informasjon om særskilte tilhøve som gjeld for turane. Avgangene er elles merka med fotnoter for heilagdag- og sesongproduksjon.

4.3 Bestillingsstopp

Som det går fram av Rutetabellane skal bestillingsstopp berre anløpast ved førehandstinging frå kundane. Sjå punkt 2.9.2.4 for korleis slike anløp skal tingast.

4.4 Estimert årleg tal rutekilometer - Basisproduksjon

Rutetilbodet og Rutetabellane består av fleire kaier som berre skal anløpast ved tinging frå dei reisande. Tal bestillingsstopp som vert bestilt vil kunne variere frå år til år. Forventa årleg tal Rutekilometer på signeringstidspunktet utgjer xxxxxx. Talet bygger på gjennomsnittlig bruk av bestillingsstopp i perioden 2017-2019. Dette talet vert omtala i Kontrakten som Basisproduksjonen. Forventa tal Rutekilometer for perioden 1. mai 2024 til 31. desember 2024 utgjer xxxxxx.

Dersom endringer i Ruteproduksjonen i samsvar med punkt 1.11.2.1 endrar forventa årleg tal Rutekilometer, skal Oppdragsgevar justere Basisproduksjonen tilsvarande.

Basisproduksjonen vert ikkje endra som følgje av kortvarige produksjonsendringar etter punkt 1.11.3.1 eller som følgje av varierende tal heilag dagar.



Operatørs godtgjersle vil årleg bli justert basert på faktisk tal gjennomførte Rutekilometer knytt til bestillingsstopp. Sjå punkt 5.1.4 for korleis slik avrekning i godtgjersla skal skje.



5 GODTGJERSLE, TREKK OG GEBYR

5.1 Godtgjering for Oppdraget

5.1.0 Generelt

Kontrakten mellom Oppdragsgjevar og Operatør er ein bruttokontrakt, der trafikkinntektene tilfall Oppdragsgjevar. Operatør vert godtgjort for sine kostnader i samsvar med Kontrakten for å utføre det spesifiserte Oppdraget.

Godsinntekter og eventuelle kioskinntekter tilfall Operatør.

5.1.1 Månadleg godtgjering

Operatør vert godtgjort per måned med 1/12 av avtalt årsvederlag (Prisskjema ark «Total» celle J15). Denne godtgjeringa 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 4.kvartal 2020.

5.1.2 Førehandsutbetaling knytt til fartøykostnader

Oppdragsgjevar har fått tilsegn om støtte frå Klimasats knytt til Oppdragsgjevares meirkostnader som følgje av klimakravet i Kontraktens kapittel 6 eks. mva. Støtta føreset at nokon av kostnadene er utbetalt frå Oppdragsgjevar til Operatør før november 2023.

Operatør skal derfor i september 2023 fakturere Oppdragsgjevar for 8 MNOK ekskl. mva. for dokumenterbare meirkostnader knytt til fartøyinvesteringar. Kostnaden skal gå til fråtrekk på ein av Operatørs ordinære månadsvederlag etter Oppstartsdato.

5.1.3 Avrekning av faktisk gjennomførte Rutekilometer som følgje av bestillingsstopp

Oppdragsgjevar skal etterskotsvis kvart år avrekne Operatørs godtgjersle basert på faktisk gjennomførte Rutekilometer som følgje av gjennomførte bestillingsstopp.

Ved avrekning skal Basisproduksjonen korrigerast for tal innstilte Rutekilometer gjennom året og tal Rutekilometer som er påverka av kortvarige produksjonsendringar:

- Trekk i godtgjersle som følgje av innstilte Rutekilometer vert gjennomført i samsvar med punkt 5.6.2 og skal ikkje handterast dobbelt gjennom avrekninga.
- Justeringar i godtgjersla som følgje av endringar i tal Rutekilometer ved kortvarige endringar vert kompensert i samsvar med punkt 1.11.3.2.

Basisproduksjon korrigert for innstilte Rutekilometer og kortvarige produksjonsendringar vert omtala som Korrigert basisproduksjon.

Korrigert basisproduksjon = Basisproduksjonen aktuelt år ÷ (innstilte Rutekilometer aktuelt år + Tal Rutekilometer påverka av kortvarige endringar)



Dersom Operatør ved årsslutt har køyrt fleire eller færre Rutekilometer enn kva som inngår i den årlege Korrigerte basisproduksjonen, skal dei avvikande rutekilometerane avreknast basert på gjennomsnittleg avrekningspris for aktuelt år for aktuell rute oppgitt i prisskjema ark avrekningspris.

Avrekninga tek høgde for om faktisk utkøyrt Rutekilometer er høgare eller lågare enn Korrigert basisproduksjon med følgjande formel:

Avrekningskilometer = Rapporterte utsegla kilometer ÷ Korrigert basisproduksjon

Døme:

Dersom

- Operatørs faktisk gjennomførte Rutekilometer utgjør 310 000 km
- Basisproduksjonen aktuelt år er 300 000 km
- Innstilte Rutekilometer utgjør 30 000 km
- Rutekilometer påverka av kortvarige endringar 10 000 km

$$310\,000\text{ km} \div (300\,000\text{ km} \div (30\,000\text{ km} + 10\,000\text{ km})) = 260\,000\text{ km} = 50\,000\text{ km}$$

Differansen i Rutekilometer som godtgjerla skal justerast for vil utgjere 50 000 Rutekilometer.

5.1.4 Godtgjering for energiinfrastruktur som Oppdragsgjevar får Enovastøtte for

Operatørs kostnader knytt til kjøp og installasjon av støtteberettiga energiinfrastruktur i samsvar med punkt 8.2.2, skal framgå av Prisskjema ark «Total» celle J29. Sjå punkt 8.2.2.1 for kva som utgjer støtteberettiga energiinfrastruktur.

Dersom Oppdragsgjevar nyttar seg av retten til å overta eigedomsretten til etablert støtteberettiga energiinfrastruktur, skal Oppdragsgjevar betale aktuelle kostnader frå Prisskjema i ein eingongsutbetaling til Operatør på same tidspunkt som eigedomsretten til infrastrukturen vert overført.

Dersom Oppdragsgjevar ikkje nyttar seg av denne retten til å overta eigarskapet til infrastrukturen i løpet av kontraktperioden vil prisen for infrastruktur ganger 1,2 fordelast utover kontraktens varigheit (utan opsjonsperioden) og blir dermed ein del av det månedlege vederlaget.

Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å kontrollere at verdien av energiinfrastrukturen som vert installert på den einkilde av dei definerte kaiene samsvarer med infrastrukturkostnaden oppgitt i Prisskjema ark «Total». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversender 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 månedlege vederlaget. Det vert ikkje gitt noko påslag/faktor på denne differansen.



5.1.5 Godtgjering for energiinfrastruktur som Oppdragsgjevar ikkje får Enovastøtte for

Operatørs kostnader knytt til kjøp og installasjon av energiinfrastruktur som Oppdragsgjevar ikkje får støtte for, jf. punkt 8.2.3, skal anten framgå av Prisskjema ark «Total» celle J20 eller inngå i dei årlege driftskostnadane per rute i celle G7-G14. For den delen av energiinfrastrukturen som Operatør prisar i Prisskjemaets celle J20, vil prisen for infrastruktur ganger 1,2 fordelast utover kontraktens varigheit (utan opsjonsperioden) og blir dermed ein del av det månedlege vederlaget.

Oppdragsgjevar atterheld seg retten til å kontrollere at verdien av energiinfrastrukturen som vert installert samsvarer med infrastrukturkostnaden oppgitt i prisskjema ark «Total». Slik kontroll kan gjennomførast ved at Operatør oversender dokumentasjon frå leverandør av aktuell infrastruktur som stadfester verdien/kostnaden knytt til aktuell infrastruktur montert på kai, og/eller at Oppdragsgjevar nytter 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 månedlege vederlaget. Det vert ikkje gitt noko påslag/faktor på denne differansen.

5.1.6 Godtgjering for nettoppgradering

Operatør har rett til å få sine kostnader knytt til nettoppgradering, som Oppdragsgjevar ber ansvaret for etter kapittel 8, kompensert fortløpande etter kvart som Operatør mottar faktura frå nettselskap.

5.1.7 Godtgjering for ombygging av kai

Operatørs kostnader knytt til ombygging av kai framgår av prisskjema ark «Total» celle J25. Oppdragsgjevar skal utbetale denne summen i ein eingongsutbetaling til Operatør på same tidspunkt som ombygging er godkjent av alle relevante partar.

5.1.8 Godtgjersle ved bruk av opsjon om forlenging etter punkt 1.1.6.1

Operatør vert i opsjonsperioden godtgjort i samsvar med Kontraktens punkt 5.1.2 og 5.1.4. Prisane skal indekserast i samsvar med punkt 5.3.

Eventuelle kostnader for energiinfrastruktur som er fordelt utover den ordinære kontraksperioden og som har inngått i Oppdragsgjevares månedsgodtgjersle i samsvar med punkt 5.1.5 tredje avsnitt og/eller 5.1.6 første avsnitt siste setning, vert ikkje utbetalt i opsjonsperioden.

5.2 Billettinntekter

Billettinntektene er Oppdragsgjevar sin eigedom.

5.2.0 Krav til Operatørs handtering av billettinntektene - Bokføring

Operatør skal oppfylle bokføringsforskrifta § 5-3-3 sine krav til dagsoppgjør. Billettør/fagavdeling skal foreta oppteljing av billettinntektene ved endt skift.

Avstemminga mellom oppteljing og kontantsal skal daterast og det skal framgå kven som har føreteke oppteljinga. Eventuelle differansar skal forklarast og meldast inn i avviksrapporteringsverktøy som Oppdragsgjevar stiller til rådvelde.

Operatør pliktar å ha eigen oppgjørsansvarleg som har ansvar for å melde inn eventuelle avvik.



5.3 Prisregulering

5.3.0 Tal reguleringar og grunnlag for regulering

Fire gongar i året, per 01.01, 01.04, 01.07 og 01.10. skal priselementa som inngår i godtgjeringa reguleraast for endring i faktorprisane som skildra under.

Grunnlag for 1. regulering (per 01.04.2024) er prosentvis endring i indekselement og grunnlagselement fra 4. kvartal 2020 (basis) til siste kjent kvartal før oppstart, dvs. 4. kvartal 2023.

Grunnlag for 2. regulering (per 01.07.2024) er prosentvis endring i indekselement og grunnlagselement fra 4. kvartal 2023 til påfølgande kvartal, dvs. 1. kvartal 2024. Videre regulering vil være basert på same framgangsmåte som beskrevet i dette avsnittet.

5.3.1 Regulering av gods- og kioskinntekter frå prisskjema

Operatørs budsjetterte gods- og kioskinntekter i prisskjema skal indeksregulerast iht. 5.3.1, men basert på den prosentvise endringa i total konsumprisindeks.

5.3.2 Regulering av sum driftskostnader basert på batterielektriske løysingar

Reguleringa av sum driftskostnader basert på batterielektriske løysingar skjer på følgjande måte:

28 % av prisen vert rekna som personalkostnader og skal reguleraast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks mannskap (kildetabell 11585).

5 % av prisen vert rekna som drivstoffkostnader knyttet nullutslippsteknologi og skal reguleraast ved hjelp av SSBs Elektrisitetstpriser, Kraft og nett i alt inkl. avgifter (kildetabell 09387).

13 % av prisen vert rekna som drivstoffkostnader knyttet til forbrenningsmotor og skal reguleraast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for buss, delindeks drivstoff, biodiesel generasjon 2 (kildetabell 11931).

10 % av prisen vert rekna som reparasjons- og vedlikehaldskostnader og skal reguleraast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks vedlikehold (kildetabell 11585).

19% av prisen vert rekna som administrasjonskostnader og andre operasjonelle kostnader skal reguleraast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks administrasjon (kildetabell 11585).

5 % av prisen vert rekna som rentekostnader og skal reguleraast ved hjelp av SSBs Indeks for nominell rente basert på 3-måneders NIBOR og rentemargin (kildetabell 12006).

20 % av prisen vert rekna som avskrivningar/kapitalslit og skal ikkje reguleraast.

Dersom oppdragsgiver bytter fra biodrivstoff til fossil drivstoff vil reguleringa av sum driftskostnader basert på batterielektriske løysingar skjer på følgjande måte:

30 % av prisen vert rekna som personalkostnader og skal reguleraast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks mannskap (kildetabell 11585).



6 % av prisen vert rekna som drivstoffkostnader knyttet nullutslippsteknologi og skal regulerast ved hjelp av SSBs Elektrisitetspriser, Kraft og nett i alt inkl. avgifter (kildetabell 09387).
8 % av prisen vert rekna som drivstoffkostnader knyttet til forbrenningsmotor og skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks drivstoff (MGO) (kildetabell 11585).
10 % av prisen vert rekna som reparasjons- og vedlikehaldskostnader og skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks vedlikehold (kildetabell 11585).
20% av prisen vert rekna som administrasjonskostnader og andre operasjonelle kostnader skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks administrasjon (kildetabell 11585).
6 % av prisen vert rekna som rentekostnadar og skal regulerast ved hjelp av SSBs Indeks for nominell rente basert på 3-måneders NIBOR og rentemargin (kildetabell 12006).
20 % av prisen vert rekna som avskrivninger/kapitalslit og skal ikkje regulerast.

5.3.3 Regulering av sum driftskostnader basert på hydrogenløysingar

Reguleringa av sum driftskostnader basert på hydrogenløysingar skjer på følgjande måte:

24 % av prisen vert rekna som personalkostnader og skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks mannskap (kildetabell 11585).
14 % av prisen vert rekna som drivstoffkostnader knyttet nullutslippsteknologi og skal regulerast ved hjelp av SSBs Elektrisitetspriser, Kraft og nett i alt inkl. avgifter (kildetabell 09387).
10 % av prisen vert rekna som reparasjons- og vedlikehaldskostnader og skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks vedlikehold (kildetabell 11585).
18 % av prisen vert rekna som administrasjonskostnader og andre operasjonelle kostnader skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks administrasjon (kildetabell 11585).
7 % av prisen vert rekna som rentekostnadar og skal regulerast ved hjelp av SSBs Indeks for nominell rente basert på 3-måneders NIBOR og rentemargin (kildetabell 12006).
27 % av prisen vert rekna som avskrivninger/kapitalslit og skal ikkje regulerast.

5.3.4 Regulering av OPSJON basert på konvensjonelle løysingar

Reguleringa av sum driftskostnader basert på konvensjonelle løysingar skjer på følgjande måte:

35 % av prisen vert rekna som personalkostnader og skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks mannskap (kildetabell 11585).
21 % av prisen vert rekna som drivstoffkostnader knyttet til forbrenningsmotor og skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks drivstoff (MGO) (kildetabell 11585).



12 % av prisen vert rekna som reparasjons- og vedlikehaldskostnader og skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks vedlikehold (kildetabell 11585).

21 % av prisen vert rekna som administrasjonskostnader og andre operasjonelle kostnader skal regulerast ved hjelp av SSBs Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, delindeks administrasjon (kildetabell 11585).

2 % av prisen vert rekna som rentekostnadar og skal regulerast ved hjelp av SSBs Indeks for nominell rente basert på 3-måneders NIBOR og rentemargin (kildetabell 12006).

9 % av prisen vert rekna som avskrivningar/kapitalslit og skal ikkje regulerast.

5.3.5 Handtering av drivstoffavgifter

Jamfør punkt 5.3.3 vert det nytta ein kostnadsindeks for buss for biodiesel, generasjon 2, for batterielektriske løysingar. Avgiftsregimet for drivstoff til sjøtransport avviker frå avgiftsregimet for drivstoff til landtransport. Difor skal avgiftsendingar som inngår i fastsette indeks, men ikkje er relevant for operatør sine faktiske drivstoffkostnader, ekskluderast frå prisreguleringa. Tilsvarende skal avgiftsendingar som ikkje inngår i fastsette indeks, men er relevant for operatør sine faktiske kostnader inkluderast i prisreguleringa.

Praktisk vert dette gjort ved å estimere eit tilleggbeløp til den ordinære prisreguleringa. Årleg effekt av avgiftsendinga vert estimert ved at operatøren sitt forenta årsforbruk av biodrivstoff i liter vert ganga med kvartals-gjennomsnittlig avgiftsending i NOK per liter. Med kvartals-gjennomsnittlig meiner ein at dersom avgiftsendinga er innført til dømes i siste kvartalsmåned, så blir kvartalsgjennomsnittet 1/3 del av avgiftsendinga. Dersom avgiftsendinga vert innført i første kvartalsmåned, så blir kvartalsgjennomsnittet 3/3 delar av avgiftsendinga. Kvartalsgjennomsnittet for avgiftsendinga skal knyttast til same kvartal som publikasjonar i den ordinære prisreguleringa.

Vederlagsendingar gjennom ordinær prisregulering grunna "ikkje relevant avgiftsending" vil ved hjelp av tilleggsbeløpet motvirkast. "Relevante avgiftsendingar" som ikkje er fanga opp av ordinær prisregulering vil dermed bli teke omsyn til.

5.3.6 Regulering av kapitalkostnader knytt til infrastruktur for energiforsyning

Dersom Oppdragsgjevar nyttar seg av retten til å overta eigarskap for ladeinfrastruktur, skal kapitalkostnadene frå priskjema utbetalast som ein eingongsutbetaling utan nokon form for prisregulering.

Dersom Oppdragsgjevar ikkje nyttar retten til å overta eigarskap for ladeinfrastruktur, skal kapitalkostnadene frå priskjema **gonger 1,2** fordelast ut over ordinær kontraktperiode og indeksregulerast på følgjande måte:

20 % av prisen vert rekna som rentekostnadar og skal regulerast ved hjelp av SSBs Indeks for nominell rente basert på 3-måneders NIBOR og rentemargin (kildetabell 12006).

80 % av prisen vert rekna som avskrivningar og er ikkje gjenstand for regulering i modellen.

5.3.7 Regulering av einingsprisar

Einingsprisane per rute byggjer på sum driftskostnader i Prisskjema ark «Total». Oppdragsgjevar regulerar sum driftskostnader 4 gonger i året, jf. punkt 5.3.1.



Einingsprisane i Prisskjema ark «Einingspris Rutetime og Rutekilometer» vert indeksregulert ved at driftskostnader i Prisskjema ark «Total» celle G7-G14 vert indeksregulert til aktuell periode i samsvar med punkt 5.3.3 eller 5.3.4.

5.3.8 Regulering av avrekningsprisar

Avrekningsprisane per rute byggjer på sum driftskostnader i Prisskjema ark «Total». Ettersom Oppdragsgjevar regulerar sum driftskostnader 4 gonger i året, kan det bereknast fire indekserte avrekningspriser per rute per år. Ettersom avrekning etter punkt 5.1.4 berre skal skje ein gong i året, skal Oppdragsgjevar ved avrekning etter punkt 5.1.4 nytte gjennomsnittet av desse fire avrekningsprisane frå aktuell avrekningsperiode. For første og siste driftsår vert gjennomsnittet berekna basert på dei henholdsvis 3 og 2 aktuelle avrekningsprisane for aktuell avrekningsperiode.

Det er sum driftskostnader per rute på signeringstidspunktet som danner grunnlaget for einings- og avrekningsprisane. Det betyr at eventuelle endringar i Operatørs godtgjersle som følgje av endringar i samsvar med punkt 1.11.2 og 1.11.3 ikkje skal påvirke Kontraktens einingsprisar og avrekningsprisar.

5.3.9 Regulering av sats for klimasanksjon

Sum (kronebeløp) for berekning av klimasanksjon i punkt 6.3.1 skal indeksregulerast på same måte som sum driftskostnader etter punkt 5.3.3 eller 5.3.4, avhengig av Operatørs energiløysing.

5.3.10 Endringar i indeksar

Dersom SSB retter 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 legge til grunn den nye indeksen som erstattar den gamle. Dersom indeksen avsluttas utan å bli 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 vekt kombinert av fleire andre SSB-indeksar. For sistnemnde tilfelle fastsett Oppdragsgjevar ei vektfordeling mellom desse basert på skjønn.

Dersom SSB, til dømes gjennom kostnadsindeks for sjøfart, innfører ein biodieselindeks for maritim transport, kan den takast i bruk og erstatte biodieselindeks for buss.

5.4 Ekstraordinær regulering

5.4.0 Endringar i lov, forskrifter av avgiftar

Dersom endringar i offentlege avgifter, lovar 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 som følgje av endringa.

Eventuelle konsekvensar av endringar i offentlege avgifter, lovar eller forskrifter knytt til Covid-19 eller tilsvarande nye inngripande pandemier («Ny Pandemi»), regulerast av punkt 5.4.2.

Eventuelle avgifter og gebyrer som er omsyntatt i indeksane omtalt i punkt 5.3 vil ikkje gi 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 snarast. Krava skal dokumenterast og



gjev Oppdragsgjevar rett til innsyn i alle relevante forhold, herunder dokument og rekneskapoversikt mv. hos Operatør.

5.4.1 Covid-19

Dersom endringar i lovar eller forskrifter, eller nye offentlege vedtak/anbefalinger knytt til smittespreiing av Covid-19 viruset og eventuell Ny Pandemi, vedteke etter endeleg tilbodstidspunkt, medfører ein meir/mindrekostnad for Operatør, kan begge partar krevje ekstraordinær prisregulering. Slik prisregulering skal skje basert på partanes dokumenterte og faktiske meir/mindrekostnad som følgje av endringa.

5.5 Fakturerings- og betalingsvilkår

5.5.0 Betalingsvilkår

Betaling skjer etter motteke korrekt og godkjent faktura. Faktura for årsgodtgjersle 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 renter ved forseinka betaling m.m. (forsinkelsesrentelova).

Faktura skal vere påført kontraktnummer, aktuell måned/periode og ressursnummer frå Skyss. I tillegg skal fakturaen innehalde opplysningar i tråd med forskrift om bokføring kapittel 5.

5.5.1 Elektronisk faktura

Oppdragsgjevar nyttar elektronisk faktura i EHF-format. Leverandør er forplikta til å levere faktura slik dette er beskrive på <https://www.....no>

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.

5.5.2 Faktureringsvilkår

1/12 av årleg godtgjeringa skal fakturerast innan den 15. i kvar måned.

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

Justert månedleg beløp som følgje av justert/endra godtgjering vert fakturert den 15. i påfølgjande måned berekna frå dato for iverksetting av justering/ending som går fram i justerings-/endringsordren.

Gebyr, trekk og sanksjoner i samsvar med punkt 5.6 og 6.3.1 skal inngå i fakturagrunnlaget og gå til frådrag frå ordinært vederlag.

Oppdragsgjevar fakturerer Operatør kvar måned for billettinntekter. Slik fakturering skjer etterskotsvis med den 15. som forfallsdato. Ved forseinka innbetaling vil det bli berekna rente i samsvar med reglane i Lov om renter ved forseinka betaling m.m. (forsinkelsesrentelova).

5.5.3 Gebyr og avgifter

Relevante gebyr og avgifter til det offentlige skal dekkast av Operatør og skal vere inkludert i godtgjeringsselementa omtalt i punkt 5.1.2.



Eventuelle passasjer vederlag betales av Oppdragsgjevar.

5.6 Trekk og gebyr

5.6.0 Overordna om trekk i godtgjersle og gebyr

Oppdragsgjevar kan gjennomføre trekk i godtgjersla og ilegge Operatør gebyr for avvik frå krav til Oppdraget. Gebyra skal motivere Operatør til å levere gode tenester og raskt bøte på manglar dersom desse likevel skulle oppstå. Gjennom slike gebyr vil ein sikre god kvalitet i leveransen til dei reisande.

Operatør skal rapportere alle hendingar som medfører avvik i Oppdraget i Oppdragsgivers gjeldende rapporteringsskjema eller overvåkings-/varslingssystem, jf. punkt 2.14. Dersom ei hending fører med seg fleire avvik skal kvart enkelt avvik rapporterast.

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

Operatør sine eigne avviksregistreringar i Oppdragsgjevar sitt system vil bli lagt til grunn for gebyrfastsettinga, saman med avvik oppdaga eller registrert av Oppdragsgjevar. Kundeklagar som Oppdragsgiver har registrert og som Operatør ikkje har gjeve svar på, kan bli rekna som ei hending som det vert gjeve gebyr på.

Oppdragsgjevar har rett til å belaste Operatør for kvart avvik.

Oppdragsgjevar kan velge å ikkje gjennomføre trekk/gebyr i vederlag dersom avviket skuldes forhold som Operatør ikke rår over. Operatør plikter likevel straks å melde fra om dette til Oppdragsgiver for at det skal bli fritak for gebyr. 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).

5.6.1 Trekk i Godtgjersle som følgje av innstilte Rutekilometer

Ved innstilt Tur skal det gjennomførast trekk i Operatørs godtgjersle. Trekket skal utgjere:

$$\begin{aligned} & (Pris \text{ per rutekilometer for aktuell rute } \times 1,5) \times \text{rutekilometer innstilt} \\ & + \\ & (Pris \text{ per rutetime for aktuell rute } \times 1,5) \times \text{rutetimar innstilt} \end{aligned}$$

For Turar gjennomført med reservefartøy utan bilkapasitet i påvente av bilførande reservefartøy vert trekket:

$$Pris \text{ per rutekilometer for aktuell rute } \times \text{rutekilometer utsegla}$$

Ved innstilt Tur som følgje av upåregnelige værforhold vil trekket utgjere:

$$Pris \text{ pr rutekilometer for aktuell rute } \times \text{rutekilometer innstilt}$$

For innstilt Tur hvor reservefartøy ikke er satt i drift innen fastsatt responstid, skal det gjennomføres trekk som følger:



$$\begin{aligned} & (\text{Pris per rutekilometer for aktuell rute} \times 3,0) \times \text{rutekilometer innstilt} \\ & + \\ & (\text{Pris per rutetime for aktuell rute} \times 3,0) \times \text{rutetimar innstilt} \end{aligned}$$

Pris per Rutetime og pris per Rutekilometer for aktuelle ruter fremgår av Prisskjema ark Einingspris Rutetime og Rutekilometer.

5.6.2 Gebyr knytt til avvik

Hending knytt til avgang	Gebyr	Frekvens
For tidleg avgang i følge Rutetabell	9 000	Per tur
Avbroten tur	7 500	Per tur
Meir enn 5 minutt etter rutetabell frå den einskilde kai, såfremt ikkje særskilte korrespondansekrav er fastsett. Operatør vil for slike avvikssituasjonar berre ileggast eitt avviksgebyr per Tur.	3 000	Per tur
Meir enn 5 minutt etter Rutetabell til den einskilde kai der særskilte korrespondansekrav vert fastsett av Oppdragsgjevar, samt for endestogg. Operatør vil for slike avvikssituasjonar berre ileggast eitt avviksgebyr per Tur.	3 000	Per tur

Hending knytt til fartøy	Gebyr	Frekvens
Manglande eller feil skilting	1 500	Per tur
Brot på krav om reinhald og vedlikehald av fartøyet	1 500	Per tur
Bruk av fartøy som ikkje tilfredsstillar avtalte fartøykrav (ekskl. kapasitetskrav og energikjelde)	3 000	Per tur
Bruk av Reservefartøy som ikkje tilfredsstillar krav til passasjerkapasitet	400 kr per manglande sertifisert passasjer-sete	Per tur
Manglande rute- og takstinformasjon i fartøyet	1 000	Per tur
Manglande annonsering av anløpskaier	1 000	Per tur
Manglande oppheng av Oppdragsgivers kundeinformasjon	2 500	Per tur
Manglande eller feil billettering	5 000	Per tur

Hending knytt til rapportering	Gebyr	Frekvens
--------------------------------	-------	----------



Brudd på rapporterings- og opplysningsplikta (gjeld all form for rapportering)	25 000	Per avvik/per tur
Brot i dataflyt til oppdragsgjevar ref. Kontraktens pkt 2.14 (ut over 60 sekund)	5 000 per fartøy per døgn/oppad avgrensa til 250 000kr/mnd for rutepakka	Per 24 timar
Bortfall av data frå dataflyt (ikkje etterrapportert innan 24 timar). Ref. kontraktens pkt. 2.14	5 000 kr per fartøy	Per time manglande data

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

5.6.3 Regulering av gebyrsatsar og rett til å krevje ytterlegare trekk

Alle gebyrsatsar kan regulerast årleg med grunnlag i konsumprisindeksen (KPI) per desember mot KPI per desember føregående år. Første moglege regulering er x.x.xxxx. Regulert gebyrsats rundast ned til næraste heile tal, men aldri lågare enn utgangspunktet.



6 ENERGI OG UTSLEPP

6.1 Krav til energi, energilager og motor

6.1.0 Klimakravet

XXXXX

All energi Operatør nyttar til gjennomføring av Oppdraget skal vere dokumentert fornybart (eller tilsvarande):

- Biodrivstoff: Det vert stilt krav om berekraftsertifisert og palmeoljefritt biodrivstoff. Oppdragsgjevar krev at biodrivstoffet oppfyller berekraftkriteria og er palmeoljefritt. Palmeoljefritt biodrivstoff kan ikkje innehalde hovud- og biprodukt frå palmeoljeproduksjonen (CPO og PFAD), men kan innehalde avfallsprodukt (PES).
- Elektrisitet: Det vert stilt krav om at Operatør kjøper opphavsgarantiar for elektrisitet frå fornybare energikjelder.
- Hydrogen eller anna: Det vert stilt krav om tilsvarande tiltak og dokumentert tilsvarande utslepps nivå som for elektrisitet.

6.1.1 Krav til motor og energilager

Fartøy med forbrenningsmotor, skal uavhengig av byggeår ikkje ha NO_x-utslepp som overstig Tier II-kravet i MARPOL vedlegg VI.

All annan energibruk på fartøy, som til dømes resterande framdrift, oppvarming og liknande, skal vere basert på utsleppsfri motordrift (til dømes elektromotor).

Råstoffa til energilagre og -system, til dømes batteri og brenselcelle, er underlagt Oppdragsgjevar sine etiske handlingsreglar, jamfør punkt 1.8.4.

Fartøy skal vere utrusta for å halde rutetabellen også ved bortfall av ei planlagd energioverføring. Ved bortfall av fleire planlagde energioverføringar er det tilstrekkeleg at fartøy kan køyre ruta med full dekkslast og passasjerbelegg i redusert fart, definert til minst XX knop. Til dømes kan eit hybridelektrisk fartøy nytte dieselgenerator som rekkeviddeforlengar.

Operatør skal oversende dokumentasjon om krav til motor og energilager seinast 12 månader før driftsoppstart, jamfør punkt 7.2.1.5.

6.2 Dokumentasjon og kontroll av klimakravet

Avviksrapportering og kontinuerlege datastraumar jf. punkt 2.14 vert lagt til grunn i oppfølginga av Klimakrav og energiopphavskrav:

- Tal innstilte Rutekilometer
- Faktisk tal Rutekilometer fordelt på
 - Rute
 - Kortvarig endring



- Forbruk av drivstoff i forbrenningsmotor i Rute

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

Kontrollen av Klimakravet vert gjort ved hjelp av Vedlegg 6A Klimakrav, bonus og sanksjon:

XXX

6.3 Klimabonus og klimasanksjon

6.3.0 Klimabonus- og klimasanksjon

Bonus- og sanksjonsmodellen tek utgangspunkt i Klimakravet. Er Operatør sitt drivstofforbruk lågare enn kravet tillet vert Operatør løna med ein klimabonus – er det høgare, vert Operatør straffa med ein klimasanksjon.

- Klimabonusen utgjør XXX
- Klimasanksjonen utgjørXXXX

6.3.1 Bruk av Klimasanksjon dei første 12 driftsmånadene

Operatør skal frå Oppstartsdato oversende data, tal og rapportar i samsvar med punkt 2.14, men vil ikkje bli ilagt klimasanksjon etter kapittel 6 dei første 6 driftsmånadane rekna frå Oppstartsdato. Frå 7. driftsmånad og fram til og med 12. driftsmånad skal sanksjonsnivået utgjere halvparten av sanksjonsnivået skildra i punkt 6.3.

6.4 Konsekvensar av endringar i Ruteproduksjonen

6.4.0 Kortvarige produksjonsendringar

6.4.1 Varige produksjonsendringar



7 SAMSPEL MELLOM PARTANE OG OPPSTARTSFØREBUINGAR

7.1 Strategisk samarbeid

Oppdragsgjevar ønsker 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 partar:

- 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 spillet mellom partane
- saumlaust utvekslar informasjon som kan vere relevant for den andre parten dersom dette bidrar til å levere best mogelege tenester til kundane

7.2 Oppstartsførebuing

7.2.0 Særskilte førebuingsskrav

7.2.0.1 Opplæring

Operatør skal syte for at mannskap og anna personell kan stille til naudsynt opplæring i forkant av Oppstartsdato. Oppdragsgjevar skal gi varsel i rimelig tid før opplæring finner sted.

7.2.0.2 Løyve

Operatør skal seinast seks månader før Oppstartsdato oversende Oppdragsgjevar naudsynt dokumentasjon i samsvar med yrkestransportlova og tilhøyrande forskrift for utstending av ruteløyve.

7.2.0.3 Ruteinformasjon

Dersom det før oppstart av rutene er behov for å skifte ut/oppdatere ruteinformasjonen på kaiene, har Operatør ansvar for å skifte ut slik ruteinformasjon til gjeldande utgave etter dei retningslinjer Oppdragsgjevar fastset.

7.2.0.4 Kontroll og godkjenning av fartøy

Plan for eventuelle godkjenningssprossar 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 godkjenningsspross før driftssetting, skal Operatør informere Oppdragsgjevar om plan for godkjenningssprossen kort tid etter at Kontrakten er signert. Operatør skal halde Oppdragsgjevar orientert gjennom heile godkjenningssprossen.

Dersom godkjenningssprossen for alternativt design skal nyttast, må preliminær godkjenning føreliggje innan 18 månadar før Oppstartsdato. Endeleg godkjenning må føreliggje innan 3 månadar før Oppstartsdato. Preliminær og endeleg godkjenning skal inngå i framlagt plan. Oppdragsgjevar har rett til å kvalitetssikre planen og oppfølginga ved hjelp av tredjepart.



Oppdragsgjevar har rett til å be om å få kontrollere at fartøy oppfyller alle fastsette krav før desse vert satt inn i Oppdraget.

7.2.0.5 *Dokumentasjon av motor og energi*

Operatør skal oversende dokumentasjon om krav til motor og energilager og -system seinast 12 månader før driftsoppstart. Dokumentasjonen skal omfatte kjemisk samansetting i til dømes batteri eller brenselceller med tilhøyrande informasjon om råstoffutvinninga.

7.2.0.6 *Testing av fartøy og energiinfrastruktur*

Operatør skal oversende dokumentasjon på at grensesnittet mellom fartøy og infrastruktur er testet innan Oppstartsdato. Dokumentasjonen skal omfatte relevante resultat, som til dømes rutiner for bruk, tryggleiksbegrensingar, kapasitet og overføringsfart.

7.2.0.7 *Dokumentasjon av energikonsept*

Energikonseptet skal dokumenterast 6 månadar etter Kontraktsinngåing. Energikonseptet omfattar:

- Netto energibehov til framdrift (tilført propell) og andre funksjonar, gjennomsnittleg og avhengig av last og fart
- Verknadsgradar i energilager, overføring og motor
- Planlagd energiforbruk frå spesifiserte energilagre om bord, samla og i ulike driftsmodus
- Energilagre om bord med nominell og nyttbar kapasitet
- Eventuelle ladekurver for batteri (opplading og utlading) i løpet av ruteproduksjonen
- Simuleringar av levetida til eventuelle batteri eller brenselcellar avhengig av definert ruteproduksjon
- Energioverføring inklusive utforming, tilkoplingsprosedyrer, fart og integrasjon i ruteproduksjonen
- Grensesnitt til nett med spenningsnivå og verknadsgradar

Operatør skal oppdatere energikonseptet ved eventuelle endringar i løpet av driftsførebuinga.

7.2.1 Framdriftsplan og prosjektplan

7.2.1.1 *Innhald i planen*

Operatør skal utarbeide ein framdriftsplan gjeldande frå Kontraktsinngåing og minimum fram til Oppstartsdato som skal sikre ein god oppstart av Ruteproduksjonen. Framdriftsplanen skal innehalde alle hovudmilepælar fram til Oppstartsdato og eventuelt spesifisere Oppdragsgjevar sitt ansvar for aktivitetar og/eller godkjeningsområde, samt fristar for desse. Alle områder spesifisert i prosjektplanen under skal som minimum gå fram av framdriftsplanen.

Operatør skal utarbeide endeleg framdrifts- og prosjektplan innan 60 dagar etter Kontraktsinngåing. Operatør ber alt ansvar og risiko for at framdriftsplanen inneheld alle relevante aktivitetar og at fristane er tilstrekkelege. Planen skal godkjenast av Oppdragsgjevar. Oppdragsgjevares godkjenning endrar ikkje på Operatørs ansvar og risiko for at Operatør kan gjennomføre Oppdraget i samsvar med Kontraktens krav frå Oppstartsdato.

Prosjektplanen skal som minimum dekkje følgjande områder:

- Fartøy – orientering om utforming og konseptval for fartøy
- Fartøy – evt. innkjøp og klargjøring
- Fartøy – plan for godkjenning av evt. batterielektrisk hybridfartøy



- Fartøy – plan for godkjenning av evt. hydrogenfartøy
- Plan for handtering av Covid-19 restriksjonar
- Innkjøp, etablering og test av tekniske anlegg/infrastruktur på land
- Testing av fartøy og energiinfrastruktur
- Test av billettering- og bookingløysinger
- Plan for godkjenning og test av energikonsept
- Bemanningsplan, rekruttering, verksemdoverdraging
- Eventuelt behov for opplæring
- Etablering av drifts- og trafikkleiing
- Bruk av underleverandør
- Innarbeide Oppdragsgjevar sine rapporteringssystem og rutinar
- Test av datastraumar
- Plan for handtering av eiga avfall

Prosjektplanen skal definere nøkkelpersonar/ansvarleg for dei nemnde områda, og det skal settes frister for hver enkelt aktivitet.

7.2.1.2 *Statusrapport og varslingsplikt*

Operatør skal utarbeide skriftleg statusrapport for framdrifts- og prosjektplanen. Statusrapporten skal minimum innehalde:

1. Ein oversikt over følgjande tema;
 - Gjennomførte aktiviteter sidan siste rapportering
 - Vesentlege og kritiske avvik i høve framdrift
 - Plan for håndtering av avvik med skildring av tiltak

Risikomatrise med identifiserte tiltak for å handsame eventuell risiko, herunder risiko for forseinkingar eller avvik frå dei ulike aktivitetane i planen vert synleggjort

2. Ajourført utgåve av framdriftsplanen

Rapportering skal skje månadleg innan den **10. virkedagen** i kvar måned. Operatør skal straks rapportere til Oppdragsgjevar hendingar som kan påverke moglegheita for å kunne nå vesentlege milepælar i framdriftsplanen.

7.2.1.3 *Oppstartsmøte og koordineringsmøter*

Operatør skal seinast to månader etter Kontraktssingåing avhalde eit oppstartsmøte der Operatør, eventuelle underleverandørar, samt Oppdragsgjevar deltar. Nøkkelpersonar hos Operatør skal delta.

Dersom Oppdragsgiver ber om det, skal det minst éin gang i månaden avholdast eit koordineringsmøte mellom Oppdragsgjevar og Operatør. Nøkkelpersonar hos Operatør skal delta. Partane skal under møtet drøfte statusrapporten utarbeida av Operatør, herunder eventuelle naudsynte oppfølgjande tiltak.

Det skal utpeikast ein person frå kvar part som er ansvarleg for den løpande koordineringa for å sikre at det tas smidig og hurtig stilling til risiko, avvik eller øvrige problemstillinger.



Oppdragsgjevar kan krevje at det i tillegg vert avholdt særskilte møter med Operatør om spesifikke emner. Oppdragsgjevar skal kunne krevje at nøkkelpersonar hos Operatør stiller på slike møter. Operatør skal gis varsel om slike møter i rimelig tid.

Operatør skal varsle Oppdragsgjevar om sentrale møter med tredjepartar i rimelig tid og Oppdragsgjevar har rett til å delta i slike møter.

7.2.1.4 Avvik under oppstartsførebuing

Dersom framdrifts- og prosjektplan ikkje føreligg innan fastsatt frist kan Oppdragsgjevar ilegge dagbot i samsvar med punkt 1.12.7. Dersom framdrifts- og prosjektplanen ikkje føreligg 15 dagar etter fastsatt frist, har Oppdragsgjevar også rett til å nytte øvrige misleghalds- og sanksjonsreglar i Kontrakten punkt 1.12.

Dersom Operatør ikkje oppfyller framdrifts- og prosjektplanen, eller dersom det er høg sannsynlighet for at avvik frå framdrifts- og prosjektplanen vil inntre, herunder fastsatte frister, har Oppdragsgjevar rett til å nytte misleghalds- og sanksjonsreglane i Kontrakten punkt 1.12.

7.2.1.5 Varsling ved forseinka oppstart

Dersom Operatør har grunn til å tru at han vil bli forseinka sett i høve fastsatt Oppstartsdato, skal Operatør utan ugrunna opphald gje Oppdragsgjevar skriftleg varsel om dette. Varselet skal angi årsak til forseinkina 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 misleghalds- og sanksjonsreglane i Kontrakten punkt 1.12.

7.3 Samarbeid gjennom kontraktperioden

7.3.0 Faste samhandlingsmøter mellom partane

Det kan gjennomførast månadlege samhandlingsmøter mellom partane for oppfølging av forpliktingane i kontrakten. I møta skal kontaktperson 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 kontraktleveransar og produksjon siste periode, og å identifisere kontraktavvik og tiltak for handtering av desse. Gjennom slik fast samhandling vil ein sikre best mogleg kvalitet i leveransen til kundane.

Innkalling til møter skal skje med minst sju kalenderdagers varsel. Partane skal vere representert på møter med deltakarar som har kompetanse på dei spesifiserte saker som er oppført på dagsordenen.

Operatør skal dekke sine egne kostnader knytt til møter med Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevar skal skrive referat frå møta. Referatet skal sendast snarast mogeleg etter gjennomført møte til dei øvrige møtedeltakarane og til partanes representantar. Eventuelle merknadar til møtereferata skal gis skriftleg og så raskt som mogeleg. Dersom Oppdragsgjevar ikkje har mottatt tilbakemelding innan 5 verkedager blir møtereferatet rekna som godkjent.

Møtestruktur:



Møte	Føremål	Frekvens	Innhold
Samhandlingsmøte	Sikre oppfylning av kontrakt Gjennomgang av driftsrelaterte saker siden førre driftsmøte	Minst 2-4 møter i året	Trafikk Statistikk Driftsavvik HMT
Evalueringsmøte	Evaluere avslutta kontraktsår	En gang i året	
Avslutningsmøte	Evaluere kontraktperioden, inkl. tilstandsrapport for kaiene	Etter endt kontrakt	Tilstandsrapport for kaiene

7.3.1 Andre samhandlingspunkt mellom partane

Oppdragsgjevar kan invitere til møte på leiarnivå for diskusjon av strategiske tema knytt til kontrakten.



8 KAIER OG INFRASTRUKTUR

8.1 Bruk av kaiene

Kaiene som inngår i Oppdraget er enten privat eller kommunalt/fylkeskommunalt eid.

Oppdragsgjevar dekker alle kostnader knytt til anløp av kaiene i Ruteproduksjonen, herunder eventuell kaileige, kaiavgift, passasjeravgift eller hamneavgift. Kostnader som ikke er faste, til dømes passasjeravgift og hamneavgifter, skal viderefakturerast til Oppdragsgjevar.

Operatør er sjølv ansvarleg for å inngå alle avtaler og dekke alle kostnader med eventuell bruk av kaiene utenom ruteproduksjon, som for eksempel liggjekai på natt.

Oversikt over kaier og informasjon om kaiene framgår av Vedlegg 8A og 8B. Oppdragsgjevar tek atterhald om nøyaktigheita og riktigheten av kaiopplysningane som er oppgjeve i dette Vedlegget. Dersom opplysningene er av stor betydning for Operatør og for Operatørs gjennomføring av Oppdraget, oppfordrar Oppdragsgjevar Operatør til å sjølv kontrollere opplysningene. Dersom Operatør har behov for ytterlegere opplysninger, må Operatør sjølv innhente slike opplysninger.

Eventuelle venterom på kai er Oppdragsgjevars ansvar.

8.2 Energiinfrastruktur

8.2.0 Kjøp, installasjon og drift av energiinfrastruktur

Operatør er ansvarleg for kjøp, installasjon og drift av energiinfrastruktur og anna naudsynt utstyr/installasjonar relevant for Operatørs val av framdriftsløysing. Operatør ber risikoen for alle relevante kostnader knytt til kjøp, etablering/installasjon og drift av naudsynt energiinfrastruktur.

For informasjon om straumframføring og grensesnittet mellom energiinfrastruktur og nettoppgradering, sjå punkt 8.3.

8.2.0.1 Energiinfrastruktur

8.2.0.2 Relevante kaier og infrastruktur

8.2.0.3 Etablering av ladeinfrastruktur

8.2.0.4 Krav til grensesnitt, kommunikasjon og standardar

8.2.0.5 Drift og vedlikehald

Operatør har fullt ansvar for drift og vedlikehald av den etablerte infrastrukturen gjennom heile kontraktsperioden.



8.2.0.6 *Rett til eideomsverdraging*

8.2.0.7 *Dokumentasjon til Enova*

8.3 **Nettoppgradering**

Oppdragsgjevar tingar og omkostar høgspenst straumframføring på kaiene Florø, Høyanger, Nordeide, Ortnevik og Vik hos aktuelle nettselskap.

Moglege grensesnitt mellom nett og ladeinfrastruktur vert skildra per kai i eget vedlegg.

Nettoppgraderingsmodellen bereknar forventna anleggsbidrag basert på vald effekt for høgspenst framføring og vald grensesnitt for nedtransformering.

- Ved val av lågspenst standard spenningsnivå ber Oppdragsgjevar økonomisk risiko knytt til kostnaden for nedtransformering. Då omfattar anleggsbidraget høgspenst straumframføring og nedtransformering.
- Ved val av anna spenningsnivå ber Operatør økonomisk risiko knytt til eventuell nedtransformering. Då omfattar anleggsbidraget berre høgspenst straumframføring. Eventuelle kostnader for nedtransformering må då inkluderast i kostnader for ladeinfrastruktur.

Tabellen under viser tilgjengelege maksimale effektar, moglege standard spenningsnivå og tilhøyrande kostnadskonsekvens for anleggsbidraget. Sjølve nettoppgraderingsmodellen vil inngå i prisskjemaet.

Kai	Tilgjengeleg effekt	Tilgjengeleg spenningsnivå ved nedtransformering	Kostnads-konsekvens for anleggsbidraget	Merknad knytt til redundans og tariff

Operatør overtek kundeforholdet og dialogen med nettselskapet med omsyn til tilknyttinga etter Kontraktssignering. Oppdragsgjevar ber risikoen knytt til eventuelle forseinkingar hos nettselskapet, samt risikoen for eventuelle meirkostnader/besparelser knytt til nettoppgradering.

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.

På kaiar der Oppdragsgjevar ber risiko i utkopplbar tariff, jf. tabell over, vil endringar i drivstofforbruk eller endringar i Rutekilometer eller Rutetimer som følgje av utkoplingar verte godgjort etter faktiske meirkostnader. Relevante Rutekilometer vil ikkje inngå i Klimakravet.

Oppdragsgjevar overtek alle rettigheter til nettkapasitet og eventuelt kundeforhold til nettselskap etter utløp av Kontrakten.



Kompensasjon for kostnader knytt til nettoppgradering er regulert i punkt 5.1.7.

8.4 Eventuell ombygging av kai

Det er Operatørs ansvar å sikre at kai og anløpsområde passer til Operatørs fartøy. Operatørs behov for ombygging av ein eller fleire kaiar eller tilpassingar av anløpsområde for å oppnå at kai og fartøy passer saman, skal framgå av Operatørs tilbod jf. Prisskjema XXX. Kostnader knytt til slikt ombyggingsarbeid skal vere inkludert i avtalt kontraktspris. Operatør bærer risikoen for eventuelle kostnadsoverskridingar.

Operatør har ansvaret for gjennomføring av arbeidet og skal sikre at kaiengar vert involvert undervegs i prosessen. Oppdragsgjevar skal ha rett til å overta det praktiske byggherreansvarer for gjennomføring av arbeidet.

Operatør vil få tilgang til dei aktuelle kaiene 6 månader før Oppstartsdato. Operatør må bidra til at arbeidet knytt til etablering av energiinfrastruktur i minst mogleg grad påverkar den daglege drifta av rutene.

Dersom Operatør i løpet av kontraktperioden har behov for å endre på kaiens konstruksjonar og kaiareal, må Operatør sjølv skaffe naudsynte godkjenningar frå kaiengar og offentlege myndigheitar. Operatør bærer all risiko for usikkerhet knytt til om slike godkjenningar vil bli gitt. Alle relevante kostnader knytt til slik ombygging må dekkast av Operatør.

Kompensasjon for kostnader knytt til kaiombygging er regulert i punkt 5.1.8.

8.5 Orden på kaiene

Det er ikkje tillate å lagre/oppbevare materiell på kaiene utan at dette er avtalt med Oppdragsgjevar og kaiengar. Ved brot på dette punktet kan Oppdragsgiver etter skriftleg varsel iverksette opprydding for Operatørs rekning.

8.6 Skade på kai, kaiareal og utstyr

Ved eventuelle skader på kai, kaiareal, pullerter eller fenderer på kai, og der skaden skuldast Operatørs drift, skal Operatør gjennomføre og bere kostnadane for naudsynte reparasjonar/utbetringar. Ved reparasjon/utbedringar skal kai/kaiareal/utstyr minimum tilbakeførast til den standard kai/kaiareal/utstyr hadde før skaden oppstod. Kaiengar og/eller Oppdragsgjevar skal varslast når slike skader oppstår og haldast orientert om utbetningsarbeidet.

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

8.7 Vedlikehald og drift av kaiar

Det er Oppdragsgjevar/kaiengars 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.

Vedlikehald av fending og pullerter er Operatør sitt ansvar. Dersom Operatør meiner at det er behov for fleire fendarar og pullertar, må Operatør sjølv sørge for og bekoste dette.

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

