



KONTRAKT

Drift av fylkesvegferjesambandene

Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya (2022-2031)

Årvika-Koparneset (2022-2031)

Volda-Lauvstad (2021-2031)

Heretter kalt «Ytre Sunnmøre 2021-2031»



KONTRAKT

Møre og Romsdal fylkeskommune som Oppdragsgiver og
..... med foretaksnummer som Operatør, har i dag inngått
kontrakt om drift av fylkesvegferjesambandene Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya,
Årvika-Koparneset og Volda-Lauvstad.

Driftsperioden for Volda –Lauvstad er 01.01.2021 - 31.12.2031, og 01.01.2022 -
31.12.2031 for Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya og Årvika-Koparneset.

For Møre og Romsdal fylkeskommune

OPPDRAKSGIVER

(dato, underskrift, tittel)

For

OPERATØR

(dato, underskrift, tittel)

1	KONTRAKTSVILKÅR	8
1.1	KONTRAKTSDOKUMENTER	8
1.2	DEFINISJONER	9
1.3	KONTRAKTSLENGDE	10
1.4	VEDERLAG	10
1.5	UTFØRELSE AV OPPDRAGET	10
1.6	LOVPÅLAGTE KRAV	10
1.7	OPPSTARTSFORBEREDELSE	10
1.8	KRAV TIL OVERFØRING AV ANSATTE	11
1.9	BRUK AV UNDEROPERATØR	11
1.10	KRAV TIL LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR	11
1.11	ETISKE RETNINGSLINJER	12
1.12	KONTROLL- OG OPPLYSNINGSPLIKT	12
1.13	REVISJONER	12
1.14	KVALITETSSIKRING	13
1.15	GARANTI	13
1.16	ENDRING	13
1.16.1	Endring av produksjon	13
1.16.2	Endring av oppdraget	14
1.16.3	Konsekvenser av pålegg om endringer	14
1.17	AVBESTILLING	15
1.18	MISLIGHOLD	16
1.18.1	Mislighold og reklamasjon	16
1.18.2	Informasjonsplikt	16
1.18.3	Utbedring/retting	16
1.18.4	Gebyr/trekk i vederlag	17
1.18.5	Dagbot	17
1.18.6	Prisavslag	17
1.18.7	Erstatning	17
1.18.8	Motregning	17
1.18.9	Heving	18
1.19	FORCE MAJEURE	19
1.19.1	Force majeure	19
1.19.2	Avhjelpstiltak ved Force majeure	20
1.20	ANSVAR OG FORSIKRINGER	20
1.21	OVERDRAGELSE AV KONTRAKTSANSVAR	20
1.22	TAUSHETSPLIKT	20
1.23	MØTER	21
1.24	EVALUERING	21
1.25	TVISTER	21

2	OPPDRAKSKRAV	22
2.1	ANSVARSEDELING MELLOM OPPDRAGSGIVER OG OPERATØR	22
2.1.1	Trafikk og driftsledelse	22
2.1.2	Ruteplanlegging	22
2.1.3	Kostnadsansvar	22
2.1.4	Inntektsansvar	22
2.1.5	Billettering	22
2.1.6	Takstsystem	23
2.1.7	Trafikk- og ruteinformasjon	23
2.1.8	Ruteinformasjon på terminaler/ferjekai	23
2.1.9	Fraktansvar	24
2.1.10	Hittegodsservice	24
2.1.11	Markedsansvar	24
2.1.12	Media- og pressehåndtering	24
2.1.13	Sanntidsinformasjon	24
2.2	KRAV TIL PLANLEGGING AV DRIFTEN	25
2.2.1	Forholdet til annen korresponderende trafikk	25
2.2.2	Bytte av fartøy	25
2.3	BILLETTSALG	25
2.3.1	Kontroll av billettering	25
2.3.1.1	Kontroll av automatisk løsning.....	26
2.3.2	Frikort.....	26
2.3.3	Forhåndsinnkreving av bompenger	26
2.4	BILLETTSYSTEM OG UTSTYR	26
2.4.1	Sentral tjenesteleverandør.....	28
2.4.2	Brikkelesing og transaksjoner	28
2.4.3	Rett til midlertidig billetteringsløsning	28
2.5	RAPPORTERING AV TRAFIKKSTATISTIKK.....	28
2.6	KRAV TIL TRAFIKKAVVIKLING	29
2.6.1	Transportvilkår	29
2.6.2	Innstilte avganger	29
2.6.3	Punktlighet	29
2.6.4	Responstid reservefartøy	30
2.7	HÅNTERING AV AVVIKSSITUASJONER	30
2.7.1	Avvik relatert til HMS	30
2.8	KUNDEHÅNTERING.....	31
2.9	KRAV TIL MANNSKAPET	31
2.9.1	Kvalifikasjoner og opplæring	31
2.9.2	Trafikkdirigering	32
2.9.3	Sikkerhetsinformasjon om bord	32
2.10	BEREDSKAP.....	32

2.10.1	Beredskapssamband	32
2.10.2	Oppgaver knyttet til beredskapssamband	33
2.10.3	Kostnader knyttet til beredskapsordning	33
2.10.4	Kostnader knyttet til opsjon på beredskapsferge	33
2.11	LÆRLINGER	33
2.12	KRAV TIL RENHOLD OG VEDLIKEHOLD AV FARTØYENE	33
2.13	RAPPORTERINGSBESTEMMELSER	35
2.13.1	Oversikt rapportering	35
2.14	MØTER	36
3	KRAV TIL FARTØY	38
3.1	GENERELLE KRAV TIL FARTØY	38
3.1.1	Informasjon om ferjemateriell	38
3.1.2	Offentlige krav og sertifikater	38
3.1.3	Bruk av midlertidig fartøy	39
3.1.4	Kapasitetskrav	39
3.1.5	Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne	40
3.1.6	Manøvrering	41
3.1.7	Fartøy og kai	41
3.1.8	Fartsområde	42
3.1.9	Universell utforming	42
3.1.10	Støy	42
3.1.11	Passasjerfasiliteter	42
3.1.12	Profilering og reklame	43
3.2	SÆRSKILTE KRAV TIL FARTØY	44
3.2.1	Krav til fartøyets alder	44
3.2.2	Miljø	44
3.2.2.1	Avtalte miljøverdier	45
3.3	KRAV TIL RESERVEMATERIELL	48
3.3.1	Opsjon på innsetting av reservefartøy i fast produksjon	50
3.4	KRAV TIL OVERGANGSFARTØY	51
3.4.1	Krav om maksimum for overgangsfartøy i rute 01	52
4	RUTEBESKRIVELSE	52
4.1	INFORMASJON OM RUTENE	52
4.2	RUTEINFORMASJON	53
4.2.1	Generelt	53
4.2.2	Krav til ankomsttid	53
4.2.3	Rutetabeller	53
4.2.4	Hellig- og høytidsdager	54
4.3	OPSJON	54
4.4	RUTEENDRINGER	54

4.5	ENDRING I PRODUKSJON	54
4.6	KORRESPONDERENDE BUSSTRANSPORT.....	54
4.6.1	Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya	54
4.6.2	Årvika-Koparneset.....	54
4.6.3	Volda-Lauvstad.....	55
5	KOMMERSIELLE BETINGELSER	55
5.1	ØKONOMISK VEDERLAG FOR OPPDRAGET	55
5.2	FAKTURERINGS- OG BETALINGSVILKÅR	55
5.2.1	Generelle betalingsvilkår	55
5.2.2	Fakturering av Kontraktsum	55
5.2.3	Renter ved forsinket betaling	56
5.3	BEREGNING OG AVREGNING AV VEDERLAG	56
5.3.1	Justering av årlig vederlag	56
5.3.2	Justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon	57
5.3.3	Justering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon	57
5.3.4	Endring av lover og forskrifter mv	57
5.3.5	Avregning	58
5.4	GEBYRER OG TREKK I VEDERLAG	58
5.4.1	Innstilt avgang	58
5.4.2	For tidlig avgang	59
5.4.3	Manglende oppfyllelse av krav til universell utforming	59
5.4.4	Reservemateriell	59
5.4.5	Trekk for større miljøutslipp enn tillatt	60
5.4.6	Antall avganger, km og driftstimer 01.01.2022-31.12.2031	62
5.4.7	Oversikt trekk/gebyr og dagbot.....	62
6	OPPSTARTSFORBEREDELSE	64
6.1	PROSJEKTPLAN	64
6.2	DOKUMENTASJON AV UNIVERSELL UTFORMING	65
6.3	RISIKOANALYSE	65
6.4	MØTER	65
6.5	STØTTE FRA ENOVA	65
6.6	STØTTE FRA NOX-FONDET	65
7	KAIER OG INFRASTRUKTUR	66
7.1	FERJEKAIER	66
7.1.1	Liggekaier	66
7.1.2	Avgifter og ligge-/nattstrøm	66
7.1.3	Avfallshåndtering	66
7.1.4	Orden på kaiene	67
7.2	TILSTANDSRAPPORT PÅ FERJEKAIEN	67
7.3	SKADE PÅ FERJEKAIENE	67

7.4	BEHOV FOR ENDRINGER PÅ FERJELEIENE.....	67
7.4.1	Behov for installasjon av utstyr/infrastruktur på kai knyttet til fremdriftsteknologi	68
7.4.2	Etablering av installasjoner for montering av brikkelesingsutsyr	69
7.5	TILBAKEFØRING AV FERJELEIER	69

1 Kontraktsvilkår

1.1 Kontraktsdokumenter

- Kapittel 1 Generelle kontraktsvilkår
- Kapittel 2 Oppdragskrav
- Kapittel 3 Krav til fartøy
Dersom tilbud A legges til grunn for tildeling, vil følgende punkter utgå fra kontraktens kapittel 3:
 - o pkt 3.2.2.
 - pkt 3.2.2.1
 - pkt 3.2.2.2
 - pkt 3.2.2.3
 - pkt 3.2.2.3.1
 - pkt 3.2.2.3.2
 - pkt 3.2.2.3.3
 - pkt 3.2.2.3.4
- Kapittel 4 Rutebeskrivelse
- Kapittel 5 Kommersielle betingelser
Dersom tilbud A legges til grunn for tildeling, vil følgende punkter utgå fra kontraktens kapittel 5: - pkt. 5.4.5
- Kapittel 6 Oppstartsforberedelser
Dersom tilbud A legges til grunn for tildeling, vil følgende punkter utgå fra kontraktens kapittel 6: pkt. 6.5
- Kapittel 7 Kai og infrastruktur
Dersom tilbud A legges til grunn for tildeling, vil følgende punkter utgå fra kontraktens kapittel 7: pkt. 7.4.1
- Presiseringer, spørsmål og svar fra konkurransen og referat fra kontraktsmøte
- Operatørs tilbud

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

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

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

1.2 Definisjoner

Oppdragsgiver	Møre og Romsdal fylkeskommune.
Operatør	Juridisk enhet som får tildelt Kontrakten.
Bruttokontrakt	Operatør bærer all risiko for sine kostnader og oppdragsgiver bærer all risiko for inntekter / inntektsutvikling.
Løyve	Tillatelse som gir rett og plikt til å drive rutetransport for en eller flere ruter. Innlevering av tilbud er samtidig å forstå som søknad om Løyve for drift av fylkesvegferje.
Løyvemyndighet	Møre og Romsdal fylkeskommune ved samferdselsutvalget er Løyvemyndighet for fylkesvegferjesamband i Møre og Romsdal.
Underoperatør	Juridisk enhet som har påtatt seg utførelsen av en del av de forpliktelser som omfattes av Operatøren sin Kontrakt med Oppdragsgiver.
Kontraktsum/Vederlag	Oppdragsgivers betaling til Operatør i henhold til Kontrakt, se Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje S).
Kontrakten	Dette dokument slik det fremkommer i Kontraktens pkt. 1.1.
Oppdraget	Den produksjon Operatør skal levere iht. Kontrakten.
Avgang	Med avgang menes rute med fartøy fra ferjekai A til ferjekai B eller fra B til A.
Rundtur	En bestemt avgang i en rute regnet fra første avgangssted til endestopp, og tilbake til første avgangssted.
Ruteproduksjon	Kjøring av antall avganger slik det går frem av kapittel 4 Rutebeskrivelse og med de presiseringer som går frem av Kontrakten for øvrig.
nFDB	Norsk Ferjedatabank
Endring	Oppdragsgivers ensidige rett til Endring av Kontrakt iht. Kontraktsvilkår pkt. 1.16.
Endringsordre	Oppdragsgivers bestilling av Endring av Oppdraget.
Oppstartdato	Tidspunkt for start av Oppdraget er 01.01.2021

1.3 Kontraktslengde

Kontraktslengde er fra og med 01.01.2021 til og med 31.12.2031.

1.4 Vederlag

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

Kontrakten mellom Oppdragsgiver og Operatør er en bruttokontrakt.

1.5 Utførelse av oppdraget

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

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

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

1.6 Lovpålagte krav

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

Operatør skal holde seg informert om og rette seg etter:

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

1.7 Oppstartsforberedelser

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

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

1.8 Krav til overføring av ansatte

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

Oppdragsgiver er ikke part i forholdet mellom eksisterende operatør, ny Operatør og deres ansatte.

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

1.9 Bruk av underoperatør

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

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

1.10 Krav til lønns- og arbeidsvilkår

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

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

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

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

1.11 Etiske retningslinjer

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

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

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

1.12 Kontroll- og opplysningsplikt

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

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

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

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

1.13 Revisjoner

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

1.14 Kvalitetssikring

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

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

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

1.15 Garanti

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

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

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

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

Operatør må også stille garanti iht. Yrkestransportlovas krav.

1.16 Endring

1.16.1 Endring av produksjon

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

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

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

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

1.16.2 Endring av oppdraget

1.16.2.1 Rettslige begrensninger for endringer i Kontraktens løpetid

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

1.16.2.2 Operatørs rett til å foreslå endringer

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

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

1.16.3 Konsekvenser av pålegg om endringer

1.16.3.1 Utforming av Endringsordre

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

1.16.3.2 Iverksettelse av en Endringsordre

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

1.16.3.3 Justering av vederlaget

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

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

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

1.16.3.4 *Varsel om endringens konsekvens for oppstart av Oppdraget*

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

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

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

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

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

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

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

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

Hvis Operatøren mottar avslag på sitt krav og fastholder at det foreligger en endring, er Operatøren likevel forpliktet til å utføre det som er pålagt fra Oppdragsgiver. Oppdragsgiver skal foreta en skjønnsmessig og foreløpig vurdering av vederlaget fra endringen blir iverksett til tvisten er avgjort i samsvar med pkt. 1.25.

1.17 *Avbestilling*

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

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

Avbestilling skal foretas skriftlig innen rimelig tid.

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

1.18 Mislighold

1.18.1 Mislighold og reklamasjon

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

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

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

1.18.2 Informasjonsplikt

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

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

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

1.18.3 Utbedring/retting

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

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

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

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

1.18.4 Gebyr/trekk i vederlag

Ved mislighold som beskrevet i pkt. 1.18 har Oppdragsgiver rett til å kreve gebyr/trekk i vederlag slik det går frem av oversikten i pkt. 5.4.7.

1.18.5 Dagbot

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

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

1.18.6 Prisavslag

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

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

1.18.7 Erstatning

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

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

1.18.8 Motregning

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

1.18.9 Heving

1.18.9.1 Heving ved Operatørs mislighold

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

Følgende forhold regnes som vesentlig mislighold:

- Samlet trekk for manglende regularitet overstiger 6% av årlig kontraktssum. Innstilte avganger som følge av force majeure blir ikke medregnet.
- Ved lavere hybridiseringsgrad på Årvika - Koparneset enn 75 %, fra 01.01.2022 (Gjelder for tilbud B)
- Ved systemfeil, feil eller manglende billettering vil det være vesentlig mislighold dersom samlet sum trekk for manglende billettering overstiger kr 1 300 000 i løpet av et kalenderår.
- Operatør ikke lenger innehar nødvendige løyver, forsikringer, bankgaranti eller sertifikat.
- Dersom summen av trekk i vederlag, gebyrer og/eller dagbot i løpet av et år overstiger 10% av årlig kontraktssum.

Listen er ikke uttømmende.

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

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

1.18.9.2 Heving ved Oppdragsgivers mislighold

Dersom Oppdragsgiver vesentlig misligholder sine kontraktsforpliktelser eller det er klart at vesentlig mislighold vil inntre, og forholdet ikke er blitt rettet etter skriftlig varsel fra Operatør, har Operatør rett til å heve Kontrakten.

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

Når heving skjer:

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

1.18.9.3 Registrering ved heving

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

1.18.9.4 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatør

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

1.19 Force majeure

1.19.1 Force majeure

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

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

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

1.19.2 Avhjelpstiltak ved Force majeure

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

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

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

1.20 Ansvar og forsikringer

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

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

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

1.21 Overdragelse av kontraktsansvar

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

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

1.22 Taushetsplikt

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

1.23 Møter

Det skal avholdes møter mellom Operatør og Oppdragsgiver jf. pkt. 2.14.

1.24 Evaluering

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

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

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

1.25 Tvister

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

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

Vernetting er Romsdal tingrett.

2 Oppdragskrav

2.1 Ansvarsdeling mellom Oppdragsgiver og Operatør

2.1.1 Trafikk og driftsledelse

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

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

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

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

2.1.2 Ruteplanlegging

Ruteplanlegging er Oppdragsgivers ansvar.

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

2.1.3 Kostnadsansvar

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

2.1.4 Inntektsansvar

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

2.1.5 Billettering

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

2.1.6 Takstsystem

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

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

2.1.7 Trafikk- og ruteinformasjon

Oppdragsgiver har ansvar for utarbeidelse av rutetabeller og for oppslag på alle ferjekaiene i sambandene, samt oppdatering av ruteopplysning på frammr.no.

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

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

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

Operatøren skal ikke ha ruteinformasjon på sine hjemmesider, kun link til Oppdragsgivers ruteinformasjon frammr.no.

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

2.1.8 Ruteinformasjon på terminaler/ferjekai

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

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

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

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

2.1.9 Fraktansvar

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

2.1.10 Hittegodsservice

Håndtering av hittegoods er Operatørs ansvar.

2.1.11 Markedsansvar

Markedsføring av ferjetilbudet er Oppdragsgivers ansvar.

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

2.1.12 Media- og pressehåndtering

Oppdragsgiver er hovedansvarlig for kontakt med media.

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

Operatør skal ha egen medieprosedyre som skal godkjennes av Oppdragsgiver.

Medieprosedyren skal inneholde følgende:

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

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

2.1.13 Sanntidsinformasjon

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

2.2 Krav til planlegging av driften

2.2.1 Forholdet til annen korresponderende trafikk

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

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

2.2.2 Bytte av fartøy

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

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

2.3 Billettsalg

I dag benyttes riksregulativet for ferjetakster på alle sambandene i Kontrakten. Historisk trafikkstatistikk er gjengitt i Konkurranses grunnlagets punkt 4.2 «Informasjon om trafikk og inntekter for perioden 2013-2018». Som beskrevet i pkt. 2.4 endres trafikantbetalingen ved innføring av AutoPASS. Dette kan medføre endring i trafikkmengde- og sammensetning.

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

2.3.1 Kontroll av billettering

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

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

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

Ved feil eller manglende billettering vil Oppdragsgiver ilegge Operatør gebyr som beskrevet i pkt. 5.4.7.

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

2.3.1.1 Kontroll av automatisk løsning

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

Brudd på oppetidskravet til automatisk løsning jf. pkt. 2.4 sanksjoneres slik som beskrevet i kapittel 5 «Kommersielle betingelser» pkt. 5.4.7.

2.3.2 Frikort

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

2.3.3 Forhåndsinnkreving av bompenger

Dersom det i kontraktperioden blir opprettet bompengeselskap(er) som får starte forhåndsinnkreving av bompenger på ferjesambandene i «Ytre Sunnmøre 2021-2031», skal Operatør utføre forhåndsinnkreving av bompenger. Operatør skal utføre en tjeneste med følgende innhold:

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

2.4 Billettsystem og utstyr

Operatør skal ha en billetteringsløsning med mulighet for automatisk betaling med brikker (AutoPASS og EasyGo+), i tillegg til manuell betaling (brikke, debetkort, kredittkort og kontanter) av kjøretøy uten gyldig brikke eller behov knyttet til takstregler der automatisk betaling med brikke ikke er tilstrekkelig. Billetteringsløsninger bestående av OCR-tolkning godtas ikke.

Operatør skal ikke utstede brikker.

Operatør kan ha utstyr for automatisk klassifisering av kjøretøy i henhold til AutoPASS-regulativet for brikkepasseringer. Oppdragsgiver har rett til å endre regulativet i løpet av kontraktsperioden – dette gjelder også om det besluttet å innføre personbetaling.

Vedlegg 2.3 «AutoPASS Generell konseptbeskrivelse» gir en generell oversikt (ikke uttømmende) over mulig organisering av betalingspunkt. Operatør skal foreta en selvstendig vurdering av automatisk AutoPASS-brikkelesing, automatisk lengdemåling og manuell betaling på ferjekai som tilfredsstiller Oppdragsgivers krav til løsning. Løsningene kan variere fra samband til samband og kai til kai. Operatør skal innen 12 måneder før kontraktsoppstart legge frem forslag til billetteringsløsning for Oppdragsgiver. Møre og Romsdal fylkeskommune åpner for at operatør kan velge mellom fastmontert og håndholdt utstyr for brikkelesing.

Løsningen med automatisk brikkelesing og lengdemåling skal minst ha en oppetid på 99 % pr. måned. Operatør skal rapportere oppetidsprosent på automatisk løsning pr. måned.

Alle kjøretøy skal billetteres. For å sikre dette, også ved nedetid av automatisk system, skal Operatør etablere reserveløsning for lengdemåling og registrering av brikker. Dette kan bestå av både automatiske og manuelle løsninger.

Manuell betaling (debetkort, kredittkort og kontanter) skal behandles av Operatør sitt eget baksystem.

Lengdemålingssystemet skal ha maksimalt avvik på +/- 25 cm i 99 % av utførte lengdemålinger. Registrert lengdegruppe for aktuell passering skal presenteres trafikant på skilt i forbindelse med passeringen. Klasseinformasjonen skal presenteres som lengdeintervall.

Passering i automatisk betalingsfelt skal dokumenteres med foto som skal følge transaksjonene som overføres Sentral tjenesteleverandør. Slik dokumentasjon skal bare brukes ved klagehåndtering. Foto skal vise hele kjøretøyet fra siden og anonymiseres, dvs. sladding av registreringsnummer. Det skal ut fra foto være mulig å definere korrekt takstgruppe for kjøretøyet.

Operatør er ansvarlig for anskaffelse, drift, service og vedlikehold av billetteringsutstyr inkl. baksystem for manuell betaling. Herunder infrastruktur på land. Operatør kan for egen regning sette bort innkrevingen til et annet selskap.

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

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart fremlegge en beskrivelse av hva som planlegges gjennomført på kai for å løse krav til billettering. Det vises til pkt. 7.4 dersom plan medfører endring av kai.

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

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

2.4.1 Sentral tjenesteleverandør

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

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

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

2.4.2 Brikkelesing og transaksjoner

Brikkelesing, brikkebehandling og brikketransaksjoner skal følge gjeldende krav som AutoPASS-systemet er underlagt.

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

2.4.3 Rett til midlertidig billetteringsløsning

Operatør har rett til å benytte midlertidig billetteringsløsning i hvert enkelt sambands første driftsår. Slik midlertidig system trenger ikke å inkludere automatisk betaling med brikker og automatisk klassifisering av kjøretøy.

Operatør vil likevel være pliktig til å sørge for at alle trafikanter blir korrekt billettet.

2.5 Rapportering av Trafikkstatistikk

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

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

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

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

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

Trafikkstatistikk skal i tillegg rapporteres til Oppdragsgiver i samsvar med pkt. 2.13.1.

2.6 Krav til trafikkavvikling

2.6.1 Transportvilkår

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

2.6.2 Innstilte avganger

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

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

2.6.3 Punktlighet

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

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

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

Ingen avganger skal gå tidligere enn oppsatt tid i rutetabellene.

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

Ved forsinkelse som beskrevet over vil Oppdragsgiver ilegge Operatør gebyrer i henhold til pkt. 5.4.7 Det vil ikke bli sanksjonert ved venting i inntil 3 minutter på korresponderende kollektivtransport.

2.6.4 Responstid reservefartøy

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

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

2.7 Håndtering av avvikssituasjoner

Ved eventuelle avvikssituasjoner skal Operatør sørge for at konsekvensene for kundene blir så små som mulig. Slike eventuelle driftsavvik som eksempelvis forsinkelser, innstillinger og andre driftsavvik, skal rapporteres omgående jf. pkt. 2.13.1.

2.7.1 Avvik relatert til HMS

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

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

Ovennevnte skal rapporteres til Oppdragsgiver innen den 15. i påfølgende måned jf. pkt. 2.13.1 i henhold til Vedlegg 2.2 «Rapportering HMS-hendelser».

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

HMS - indikatorene fremkommer slik:

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

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

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

2.8 Kundehåndtering

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

2.9 Krav til mannskapet

2.9.1 Kvalifikasjoner og opplæring

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

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

- Mannskapet skal beherske engelsk og et skandinavisk språk.
- Mannskapet skal ha god kundeopptreden overfor publikum og aktivt medvirke til en positiv reiseopplevelse.
- Mannskapet skal benytte uniform i henhold til Operatørens uniformeringsprogram. Uniformen skal være ren og velstelt. Ved manuell

dirigering skal vernetøy benyttes i samsvar med NS-EN 471 klasse 3, refleks klasse 2.

- Mannskapet skal yte ekstra service overfor personer med særskilte behov.
- Mannskapet skal ha god kjennskap til rutetider, takster, billetteringssystem og korresponderende ruter.

2.9.2 Trafikkdirigering

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

Operatør skal ha tilstrekkelig driftsbemanning for å kunne laste/losse fartøyets kapasitet (PBE/VTE/Passasjerer) på en god og sikker måte. Operatør plikter å utnytte fartøyets dekkareal og lasteevne, slik at man i størst mulig grad unngår gjenstående kjøretøy. Det er tillatt å benytte inntil to kjørefelt ved lasting og lossing av ferjene. I tilfeller der det er gjenstående kjøretøy skal Operatør på forespørsel fra Oppdragsgiver kunne dokumentere at fartøyets lasteevne og PBE – kapasitet ble fullt utnyttet.

2.9.3 Sikkerhetsinformasjon om bord

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

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

2.10 Beredskap

2.10.1 Beredskapssamband

Sambandet Volda-Lauvstad er beredskapssamband.

Oppdragsgiver har opsjon på opprettelse av beredskapssamband på Årvika-Koparneset, jf. pkt. 2.10. Dersom opsjonen utløses vil Operatør bli varslet senest 6 måneder før iverksettelse.

Dersom opsjon blir utløst kan Oppdragsgiver si opp beredskapssambandet med minimum 6 måneders varsel.

2.10.2 Oppgaver knyttet til beredskapssamband

Primær- og spesialisthelsetjenesten kan ved akutte behov kjøpe ekstra avganger på sambandene når som helst i døgnet. Dette betyr at mannskapet skal være tilgjengelig på telefon og/eller VHF og kunne gjennomføre en avgang snarlig etter at bestillingen er mottatt.

2.10.3 Kostnader knyttet til beredskapsordning

Kostnader knyttet til beredskapsordningen, herunder lønnskostnader, skal gå frem av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane (L) Volda-Lauvstad (linje N2). Denne kostnaden skal være lik for alle kontraktsår.

Operatør skal fakturere bestiller for det antall ekstra avganger som er bestilt og gjennomført. Prisene for slike kjøp går fram av gjeldende regulativ for ferje. Inntekter for slik beredskapskjøring går til Operatør jf. pkt. 5.1.

2.10.4 Kostnader knyttet til opsjon på beredskapsferge

Merkostnader knyttet til beredskap på Årvika - Koparneset, skal gå frem av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane L Årvika-Koparneset, linje W. Kostnadene skal prises for år 2022 - 2031 og være lik for alle kontraktsår.

2.11 Lærlinger

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

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

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

2.12 Krav til renhold og vedlikehold av fartøyene

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

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

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

Ødelagte/punkterte vinduer skal byttes uten ugrunnet opphold.

2.13 Rapporteringsbestemmelser

2.13.1 Oversikt rapportering

Nr.	Type rapport	Hvordan	Tidspunkt/frekvens	Annet
1	Hendelser som kan medføre medieomtale for eksempel alvorlige ulykker.	Pr. telefon	Omgående	
2	Driftsavbrudd	Pr. telefon til Vegtrafikksentralen og pr. telefon/e-post til FRAM kundesenter.	Omgående	
3	Feil informasjon i, eller teknisk feil på SiS skilt	Pr. telefon/e-post til FRAM kundesenter.	Omgående	
4	Revisor godkjent årsregnskap og årsberetning inklusive noter.	Pr. e-post	Årlig - innen 15. juni for forutgående år.	
5	Regnskapsskjema R1-R4	Pr. e-post	Årlig - innen 15. juni for forutgående år.	
6	Avviksrapporter	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	Oppdragsgivers skjema.
7	HMS rapportering jf. pkt. 2.7	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	
8	Rapportering av oppetidsprosent av automatisk billettløsning jf. pkt. 2.4.	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	
9	Rapportering trafikkstatistikk jf. pkt. 2.5.	Pr. e-post	Månedlig - innen den 15. for forutgående måned	
10	Rapportering trafikkstatistikk (sum per måned, sum hittil i år sammenlignet med fjorårets tall for samme periode)	Pr. e-post	Månedlig - innen den 15. for forutgående måned	

11	Oversikt over planlagte fartøysdisponering (inkl. reservefartøy og verkstedsopphold)	Pr. e-post	Årlig: - 1. januar - 1. april - 1. juli - 1. oktober	
12	Miljøregnskap	Per e-post	Hvert kvartal innen den 15. påfølgende måned. (Rapportering for første kvartal rapporteres innen 15 april osv.)	Rapportering skal skje på vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer», arkfane «Rapporteringsmal».
13	Eventuell forhåndsinnkreving av bompenger.	Pr. e-post	Månedlig – innen den 15. for forutgående måned.	

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

2.14 Møter

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

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

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

Møtestruktur:

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

Andre møter avholdes ved behov.

3 Krav til fartøy

3.1 Generelle krav til fartøy

3.1.1 Informasjon om ferjemateriell

Det stilles krav til ett hovedfartøy på Larsnes - Åram – Voksa - Kvamsøya, ett hovedfartøy på Årvika – Koparneset og ett hovedfartøy på Volda – Lauvstad.

Operatør skal benytte overgangsfartøy på Larsnes - Åram – Voksa - Kvamsøya 01.01.2022-31.12.2024, jf. pkt. 3.1.3.

Samtlige ferjer som skal trafikkere ferjesambandene i denne Kontrakten skal være tilpasset ferjekaiene. Ingen deler av ferjen skal således komme i konflikt med ferjekaiens konstruksjoner. Det gjøres oppmerksom på at kaiene på rute 01 er planlagt ombygget og at dagens ferjekaier har begrensninger for hvilken type ferje som kan benyttes. Ombygde ferjekaier skal være tilgjengelig fra 1.1.2025.

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

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

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

3.1.2 Offentlige krav og sertifikater

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

Samtlige fartøy som skal trafikkere ferjesambandene skal ha gyldig sikkerhetsstyringssertifikat (Safety Management Certificate, SMC). Sikkerhetsstyringssystemene for fartøyene skal som minimum samsvare med ISM-koden vedtatt av FNs International Maritime Organisation (IMO) og tilhørende seneste retningslinjer om gjennomføring av ISM-koden.

Fartøyene skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet.

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

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

Eventuelle pålegg fra Sjøfartsdirektoratet skal utføres innen fastsatte frister.

3.1.3 Bruk av midlertidig fartøy

For ferjesambandet Larsnes - Åram – Voksa - Kvamsøya skal operatør benytte overgangsfartøy i perioden 01.01.2022- 31.12.2024, jf. pkt. 3.4.

3.1.4 Kapasitetskrav

3.1.4.1 Generelt

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet i sambandene.

Navn på samband	Antall fartøy hele året	Min. PBE-kapasitet pr. ferje*	Min. VTE-kapasitet pr. ferje	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap pr. ferje
Larsnes - Åram – Voksa - Kvamsøya *	1	50	4	199
Årvika-Koparneset	1	50	4	199
Volda-Lauvstad	1	50	4	199

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

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

* Kravene til overgangsfartøy i perioden 01.01.2022-31.12.2024 fremgår av pkt. 3.4.

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

Oppdragsgiver kan godta differensiert bemanningssertifikat tilpasset trafikksvake perioder.

3.1.4.2 Farlig last

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

3.1.4.3 Stuing av kjøretøy

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart fremlegge GA-plan (stuasjeplan) for samtlige hovedfartøy og midlertidige fartøy. Denne skal inkludere plassering og oppfylling av minimum PBE-krav, samt GA-plan (stuasjeplan) som beskriver

kombinasjonslast hvor plassering og oppfyllelse av minimum VTE-krav klart fremgår, og som i tillegg inkluderer plassering av personbilenheter som utnytter resterende ledig deksareal.

Det skal beregnes minimum 0,25 m. mellom hvert kjøretøy i lengderetningen. For avstand mellom kjøretøyene i bredden vises det til forskrift av 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere, §13.

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

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

3.1.5 Fartøyets hoveddimensjoner og lasteevne

3.1.5.1 Hoveddimensjoner

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

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

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

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

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

3.1.5.2 Aksellast

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

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

Hjullastens anleggsflate beregnes som et rektangel med sidene 0,2 m i kjøreretningen og 0,5 m på tvers av denne, senteravstanden settes lik 2,0 m.

Dekket skal dimensjoneres for det maksimale antall vogntogenheter som kan føres innenfor begrensningene gitt fra stabilitet og lastelinje.

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

3.1.5.3 Gjennomkjøringshøyder

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

3.1.5.4 Fallporter

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

3.1.6 Manøvrering

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

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

3.1.7 Fartøy og kai

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

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

3.1.8 Fartsområde

Sambandene har følgende fartsområde:

Samband	Fartsområde
Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya	3
Årvika-Koparneset	1
Volda-Lauvstad	1

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

3.1.9 Universell utforming

Krav til universell utforming går frem av vedlegg 3.4.

3.1.10 Støy

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

3.1.11 Passasjerfasiliteter

3.1.11.1 Generelt

Fasiliteter for passasjerene skal som minimum tilfredsstille Forskrift 2.10.1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbequemmeligheter mv. I henhold til forskrift om beregning av passasjerantall og om passasjerbequemmeligheter mv. er det lagt til grunn at alle samband i Kontrakten har en overfartstid under 30 minutter, med unntak av Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya hvor det legges til grunn en overfartstid på over 30 minutter. Opsjon på nytt ferjesamband jf. pkt. 3.3.1 har en overfartstid på under 30 minutter.

For sambandene Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya og Volda-Lauvstad skal Operatør gi de reisende tilgang til assorterte varme og kalde drikker, samt assorterte kioskvarer på alle hovedfartøy. Operatør kan tilby en selvbetjeningsløsning.

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

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

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

3.1.11.2 Separasjon av passasjerer og kjøretøy

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

Når hovedfartøyene benyttes, skal dette gjøres med gangvei med rekkverk om bord.

Når hovedfartøyene benyttes på reservekai, kan dette enten gjøres med gangvei med rekkverk om bord, eller ved manuell trafikkdirigering i forbindelse med om bord- og ilandstigning.

På sambandet Volda-Folkestad må operatør være oppmerksom på at fartøy på sambandet Volda-Folkestad benytter samme kai. Operatører som benytter Volda ferjekai må være imøtekomende for å finne en praktisk god løsning for å ivareta gående passasjerers trygghet dersom det benyttes fartøy med ulik plassering av gangsone.

På sambandet Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya vil det i perioden 2022-2024 være kun smale ferjekaibuer på plass. Separasjon av passasjerer og kjøretøy kan da løses ved at ombord og i landstigning av myke trafikanter ikke gjøres samtidig som kjøretøy. Fartøyet bør ha et egnet område for gående trafikanter å oppholde seg før ilandstigning. Fra 2025 er det forventet å være brede ferjekaibuer, og det må da være separasjon av passasjerer og kjøretøy.

3.1.12 Profilerings og reklame

3.1.12.1 Profilerings

Operatør skal for egen regning merke alle fartøy som skal benyttes i gjennomføringen av oppdraget i henhold til Oppdragsgivers profilprogram jf. «FRAM - designmanual». [<http://sky.mrfylke.no/index.php/s/4KKuOk6Sgy7i0Nx>] Plassering av, og størrelse på, Oppdragsgivers logo kan variere fra fartøy til fartøy. Oppdragsgiver skal anvisse plassering av logoelementer ut ifra konstruksjonen av overbygget på hvert enkelt fartøy. Det skal ikke være synlige spor etter gammel profilering på ferjene ved oppstart av Oppdraget. Overbygg skal ha hvit grunnfarge. Benytter Operatør "heldekkende" folie for logoelementer, skal den være i transparent utførelse.

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

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

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

3.1.12.2 Reklame

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

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

3.2 Særskilte krav til fartøy

3.2.1 Krav til fartøyets alder

Hovedfartøy som trafikkerer sambandene Årvika-Koparneset og Volda-Lauvstad skal som minimum oppfylle kravene til nytt skip i henhold til FOR-1992-09-15-695.

Tilsvarende gjelder for hovedfartøy på sambandet Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya fra 01.01.2025.

Når det gjelder opsjon på sambandet Larsnes-Åram under pkt 3.3.1, se krav til fartøy under punkt 3.3. Krav til reservemateriell.

3.2.2 Miljø

Miljøkravene angitt i pkt. 3.2.2-3.2.2.3.4 gjelder kun tilbud B.

Maksimal tillatt miljøbelastning per år for Årvika-Koparneset fra 01.01.2022 er:

Årvika-Koparneset		
Energiforbruk	CO₂-ekv. utslipp	Hybridiseringsgrad
17 000 GJ/år	600 tonn CO ₂ -ekvivalenter pr. år	75 %

Hybridiseringsgrad er her definert som andel av bunkret energi som gir nullutslipp om bord på fartøyene (for eksempel strøm, hydrogen og strøm brukt til å produsere hydrogen på land). Biodrivstoff ansees ikke som nullutslippsløsning.

3.2.2.1 Avtalte miljøverdier

Operatør skal fra 01.01.2022 drifte sambandet Årvika-Koparneset med følgende miljøverdier:

XX tonn CO ₂ -ekv. pr. år	XX GJ pr. år
--------------------------------------	--------------

Før kontraktssignering skal rubrikkene utfylles med miljøverdier i samsvar med Operatørs tilbud. Tallene skal ikke overstige 450 tonn CO₂-ekvivalenter pr. år og 12 500 GJ/år.

Oppgitte verdier i rubrikkene forutsetter at samtlige avganger i rutetabellen ved kontraktssignering gjennomføres. Oppgitte miljøverdier vil reduseres i samsvar med pkt. 3.2.2.2.

Ulike mulighetsrom for teknologiske løsninger fremkommer av Vedlegg 3.3 «Kartleggingsnotat». Operatør avgjør selv hvilken fremdriftsteknologi som skal benyttes på sambandene.

Dersom utslippsverdiene av CO₂-ekvivalenter og/eller energiforbruk ligger over kravene til energiforbruk og CO₂-ekvivalenter beskrevet i rubrikkene i pkt. 3.2.2, vil Oppdragsgiver ilegge sanksjoner i samsvar med pkt 5.4. og Vedlegg 3.2 Tilbud B «Miljøskjemaer», arkfane «Sanksjonsmodell».

Ved bortfall av strøm skal samtlige hovedfartøy være i stand til å gjennomføre ruteproduksjon i 48 timer.

Dersom Oppdragsgiver gjør endringer i løpet av kontraktsperioden som påvirker Operatørs miljøutslipp, eks endringer i rutetabell som medfører kortere ladetid, kortere overfartstid etc., vil Oppdragsgiver justere miljøverdiene tilsvarende den effekten som endringen har for disse verdiene.

3.2.2.2 Reduksjon i miljøverdier som følge av innstillinger

For hver avgang som ikke gjennomføres vil avtalt CO₂-ekvivalent utslipp og energiforbruk oppgitt under pkt. 3.2.2.1 reduseres på følgende måte:

CO₂-ekv.utslipp pr. avgang beregnes med følgende formel:

$$\frac{\text{Avtalt tonn CO}_2 - \text{ekvivalenter for den aktuelle fergen pr. år}}{\text{Antall avganger for den aktuelle fergen pr. år}}$$

Energiforbruk pr. avgang skal beregnes med følgende formel:

$$\frac{\text{Avtalt energiforbruk (GJ) for den aktuelle fergen pr. år}}{\text{Antall avganger for den aktuelle fergen pr. år}}$$

Justeringene vil gjøres på fergenivå, og for eventuelle samband med mer enn én strekning er det verdien for den aktuelle fergen og den aktuelle strekningen som skal legges til grunn, se verdiene som fremgår av Vedlegg 3.2 Tilbud B «Miljøskjemaer» arkfane «Miljøbudsjett» kolonne AB og AM Det er verdiene for hovedfartøyet som vil legges til grunn, også i det tilfelle at en reserveferge er innstilt.

3.2.2.3 Rapportering

3.2.2.3.1 Generelt

Operatør skal hvert kvartal avgi rapport på faktiske miljøverdier knyttet til gjennomføringen av oppdraget, herunder drivstofforbruk, strømforbruk, energiforbruk, NO_x-utslipp, SO₂-utslipp og CO₂-ekvivalente utslipp. Ved innrapportering av miljøverdier skal Operatør benytte Oppdragsgivers miljøregnskap Vedlegg 3.2 Tilbud B «Miljøskjemaer», arkfane «Rapporteringsmal». Rapportering gjennomføres på sambandsnivå.

Rapportering skal inkludere all aktivitet i forbindelse med gjennomføringen av Oppdraget. Med dette menes ruteproduksjon i samsvar med gjeldende rutetabell, forflytting av ferjemateriell og eventuell transport til og fra kai. Eventuell bruk av reservefartøy skal også inkluderes. Utslipp ved utførelse av dokumenterte beredskapsturer og transport til og fra verksted skal ikke inkluderes. Det samme gjelder reservefartøyet bruk av landstrøm når den ikke er i rutedrift. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å kontrollere at avtalte miljøverdier overholdes. Slik kontroll vil skje fra 01.01.2022, og er begrenset til sambandet Årvika-Koparneset.

Oppdragsgiver kan overlate til tredjepart å gjennomføre kontroller som beskrevet over. Kostnader i forbindelse med slike kontroller dekkes av Oppdragsgiver. Operatør plikter å følge anvisninger samt stille fartøyet til disposisjon for gjennomføring av kontroll.

Ved kontroll av miljøverdier plikter Operatør å fremlegge tilstrekkelig dokumentasjon for hvert kriterium. Manglende energi- og miljøeffektivitet vil gi grunnlag for trekk.

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

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

For å redusere sannsynligheten for avvik mellom reelle og rapporterte verdier, plikter Operatør å sammenholde verdier fra de to registreringssystemene. Operatør skal jobbe for at avviket mellom verdiene fra rapporteringssystemene ikke overstiger 5%.

Årlig rapportert CO₂-ekvivalent utslipp og energiforbruk legges til grunn for eventuelle sanksjoner i samsvar med pkt. 5.4.5. Revisor skal godkjenne det årlige

miljøregnskapet. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å offentliggjøre og benytte kvartalsvise og årlige rapporterte tall. Dette gjelder både på sambands- og totalnivå.

3.2.2.3.2 Energibruk

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

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

Ved beregning av bunkret strøm som skal fylles inn i miljøbudsjettet skal referansepunktet være strømmåler (før eller etter transformator, avhengig av hvem som eier denne) som brukes for avregning mot nettselskap, slik at tap i eventuell batteribank samt alle komponenter mellom denne og fergen inkluderes. Dette vil også legges til grunn ved eventuell sanksjonering. Oppdragsgiver viser for øvrig til NOx-fondets retningslinjer.

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

3.2.2.3.3 CO₂-ekv.-utslipp

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

CO₂-utslippet skal regnes ut på følgende måte:

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

CO₂-faktorene som skal legges til grunn for rapporteringen fremgår i Vedlegg 3.2 «Miljøskjema», arkfane «Miljøbudsjett». For lading av strøm fra land skal antall kWh (målt på landsiden) multipliseres med CO₂-utslippsfaktor på formen (g CO₂/kWh).

For LNG-drevne fartøy skal også metanutslipp inkluderes i rapporteringen. En målerapport fra uavhengig tredjepart skal legges til grunn ved fastsettelsen av utslippsfaktoren for metangassmotoren. CO₂-ekvivalenter skal beregnes på følgende måte:

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

3.2.2.3.4 Endringer som følge av endringer i avtalt ruteproduksjon

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

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

$$\frac{\text{Tilbudt tonn CO}_2 \text{ og tilbudt energiforbruk for aktuell ferge (GJ)}}{\text{Antall avganger for aktuell ferge på tidspunkt for inngåelse av kontrakten}}$$

Avtalte verdier for utslipp og forbruk pr. avgang blir deretter lagt til/trukket fra gjeldende miljøverdinivå for rutepakken. Justeringene vil gjøres på fergenivå, og for eventuelle samband med mer enn én strekning er det verdien for den aktuelle fergen og den aktuelle strekningen som skal legges til grunn, se verdiene som fremgår av Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer» arkfane «Miljøbudsjett» kolonne AB og AM. Opprinnelig tilbudt fordeling i antall avganger med hovedferje og reserveferje vil hensyntas i justeringen.

3.2.2.4 Andre miljøkrav

For tilbud A og B stilles det krav til at samtlige konvensjonelle hovedfartøy skal tilfredsstille Tier III-kravet i Marpol Annex VI. Dette gjelder ikke for overgangsfartøy på Larsnes – Åram – Voksa – Kvamsøya i perioden 01.01.2022-31.12.2024, eller hovedfartøy med miljøkrav på Årvika-Koparneset i tilbud B.

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

Overgangsfartøyet på ferjesambandene Larsnes-Åram-Kvamsøya skal uavhengig av byggeår, i perioden 01.01.2022-31.12.2024 ikke ha et NO_x-utslipp som overstiger Tier II-kravet i Marpol Annex VI. Tilsvarende gjelder også for reserveferjen i sambandet.

3.3 Krav til reservemateriell

Reservefartøy skal tilfredsstille Tier II-krav i Marpol Annex VI.

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

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

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

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

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

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

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

Driftsavbrudd	Responstid	Min. PBE-kapasitet	Min. VTE-kapasitet	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap
Ved driftsavbrudd på ett fartøy	5 timer	35	2	149
Ved driftsavbrudd på flere enn ett fartøy	24 timer	28	2	149

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

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

Fra 01.01.2022 til 31.12.2024 skal reservefartøyet trafikkere i B-ruten på Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya i perioden mellom 01.04-30.09. Fartøyet vil da fungere som seilende reservefartøy. Ved driftsavbrudd på Volda-Lauvstad eller Årvika-Koparneset opphører B-ruten på Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya, slik at reserveferjen går inn i rute på det aktuelle sambandet med driftsavbrudd.

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

Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,50 m. For lastebiler og vogntog skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,20 m. Se ellers punkt 3.4 for maksimal størrelse på reservefartøy i perioden fram til 1.1. 2025.

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

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

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

Responstid regnes løpende fra det tidspunkt hendelsen fant sted.

Fra 01.01.2025 har Oppdragsgiver opsjon på å sette inn reserveferjen som seilende reserveferje i nytt ferjesamband jf. pkt. 3.3.1.

Seilende reservefartøy i rute er ikke omfattet av miljøkravene under pkt. 3.2.2-3.2.2.4.

3.3.1 Opsjon på innsetting av reservefartøy i fast produksjon

Oppdragsgiver har opsjon på at reservefartøyet settes inn som seilende reserveferje i nytt ferjesamband. Seilende reservefartøy skal trafikkere nytt ferjesamband mellom Larsnes-Åram, i samsvar med rutetabell i pkt. 4.2. Oppdragsgiver skal varsle operatør minst 6 måneder før opsjonen utløses. Opsjonen kan utløses med virkning fra 01.01.2025.

Oppdragsgiver kan si opp utløst opsjon, oppdragsgiver skal da varsle Operatør minst 6 måneder før.

Merkostnader for utløsning av opsjon på ny ferjerute skal prises i Vedlegg 5.1 Tilbud A og Tilbud B «K, L, M, O», Arkfane «O Opsjon reservefartøy».

Summen av linje T i «Faneark O Opsjon reservefartøy» og linje J i «Faneark K Reservefartøy 2021-2031» skal vise totalkostnaden ved å utløse opsjonen. Merkostnaden summeres også i Arkfane M «Totalbudsjett» linje X.

Dersom Oppdragsgiver utløser opsjonen skal hovedfartøyet som trafikkerer sambandet på Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya settes i rute på nytt ferjesamband mellom Larsnes-Voksa-Kvamsøy, i samsvar med rutetabell i pkt. 4.2 Operatør gis mulighet til å erstatte dette fartøyet med et annet fartøy med minimumskapasitet på 35 PBE.

Følgende kapasitetskrav stilles til seilende reservefartøy som trafikkerer sambandet Larsnes-Åram:

Navn på samband	Antall fartøy	Min. PBE-kapasitet	Min. VTE-kapasitet	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap
Larsnes - Åram	1	35	2	149

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

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

Ved behov for reservefartøy på Årvika-Koparneset eller Volda-Lauvstad, skal seilende reservefartøy tas ut fra ordinær ruteproduksjon og settes inn på det aktuelle samband med driftsavbrudd. Ved driftsavbrudd skal gjenværende ferje gå i rute mellom Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøy.

3.4 Krav til overgangsfartøy

Operatør skal benytte overgangsfartøy på Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya i perioden 01.01.2022-31.12.2024.

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

Følgende minimumskrav stilles til overgangsfartøy i perioden 01.01 2022-31.12.2024:

Navn på samband	Antall hovedfartøy	Antall seilende reservefartøy	Min. PBE-kapasitet begge fartøy	Min. VTE-kapasitet pr. fartøy	Min. passasjer-sertifikat inkl. mannskap pr. fartøy
Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya	1	1*	35 PBE	2	149

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

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

* Kravet til seilende reservefartøy jf pkt 3.3 gjelder fra 01.04 til 30.09 for perioden med overgangsfartøy. Se egen rutetabell i pkt. 4.2.

Oppdragsgiver godtar differensiert passasjersertifikat tilpasset trafikksvake perioder. For eventuelle overgangsfartøy skal fallporten være 1,5 eller 2,7 meter. Dersom Operatør har fartøy i sambandet med ulik fallportlengde eller ulik utforming som på

andre måter kan gi en åpning i gelender mellom ferjebrukai og fallport, må Operatør være spesielt oppmerksom på å gjøre nødvendige tiltak for at reisende ikke står i fare for å havne i en farlig situasjon.

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

Overgangsfartøy er ikke omfattet av miljøkravene under pkt. 3.2.2-3.2.2.1

Overgangsfartøy skal oppfylle kravene til universell utforming, beskrevet i vedlegg 3.4. Sidehusdekk og andre arealer på overgangsfartøy som kun benyttes for stuing av personbiler kan være dimensjonert for lavere aksellast enn krav til hovedfartøy.

Operatør skal senest 12 måneder før oppstart kunne fremlegge dokumentasjon på at de disponerer midlertidig fartøy som minimum oppfyller kravene til midlertidige fartøy.

Der annet ikke er spesifisert, skal overgangsfartøy tilfredsstille de krav som er stilt til hovedfartøyet.

3.4.1 Krav om maksimum for overgangsfartøy i rute 01

Tilstanden på ferjekaiene, jf Vedlegg 7.1, i sambandet Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya fram til ombyggingen av kaiene er ferdigstilt til 2025 gjør at for overgangsfartøy og reservefartøy må følgende maksimale mål ikke overstiges:

Lengde: 70 meter

Bredde: 12 meter

Dyptgående: 3,5 meter

4 Rutebeskrivelse

4.1 Informasjon om rutene

Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya	
Fartsområde	3
Sambandets lengder:	
Larsnes-Åram	4 143,8 m
Larsnes-Voksa	5 810,6 m
Larsnes-Kvamsøya	8 033,0 m
Åram-Voksa	2 662,2 m
Åram-Kvamsøya	4 699,4 m
Voksa-Kvamsøya	3 958,6 m

Årvika-Koparneset	
Fartsområde	1
Sambandets lengde	2 580,14 m

Volda-Lauvstad	
Fartsområde	1
Sambandets lengde	6 832,2 m

Operatør er selv ansvarlig for å innhente nøyaktige avstandsmålinger.

4.2 Ruteinformasjon

4.2.1 Generelt

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

Avvik fra rutetabellene skal rapporteres til oppdragsgiver innen den 15. hver måned. Avvikene skal rapporteres jf. oversikt rapportering pkt. 2.13.1.

4.2.2 Krav til ankomsttid

Følgende krav stilles til maksimal overfartstid på sambandene:

- Larsnes – Åram 15 min
- Åram - Voksa 15 min
- Voksa – Kvamsøya 15 min
- Voksa-Larsnes 20 min

- Årvika - Koparneset:

- Volda – Lauvstad 25 min.

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

4.2.3 Rutetabeller

Se Vedlegg 4.1 «Rutetabell Ytre Sunnmøre».

4.2.3.1 Ny rutetabell ved utløsning av opsjon

Se vedlegg Vedlegg 4.1 «Rutetabell Ytre Sunnmøre».

Ruten er betinget av at opsjon på innsetting av reservefartøy i fast produksjon utløses jf. pkt. 3.3.1.

Dersom Oppdragsgiver utløser opsjon på nytt ferjesamband jf. pkt. 3.3.1, vil rute 01A og 01B erstatte rutetabell 01.

4.2.4 Hellig- og høytidsdager

Se Vedlegg 4.1 «Rutetabell Ytre Sunnmøre»

4.3 Opsjon

Oppdragsgiver har opsjon på ta bort Åram som ankomststed. Prisreduksjon som følge av dette legges i vedlegg 5.1 Budsjettskjemaer Arkfane M, linje Z2 og Z3. For utfylling av budsjettskjema se punkt 9.1 i Konkurransesgrunnlag. Varslingsfrist på 6 måneder.

4.4 Ruteendringer

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

4.5 Endring i produksjon

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

4.6 Korresponderende busstransport

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

4.6.1 Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya

Det er ingen gjennomgående bussrute på strekningen.

4.6.2 Årvika-Koparneset

Det er gjennomgående busser på strekningen. Ferjen skal vente i inntil 3 minutter på korresponderende kollektivtrafikk.

4.6.3 Volda-Lauvstad

Det er gjennomgående busser på strekningen. Ferjen skal vente i inntil 3 minutter på korresponderende kollektivtrafikk.

5 Kommersielle betingelser

5.1 Økonomisk vederlag for Oppdraget

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

For beredskapsturer jf. pkt. 2.10.1 blir Operatør godtgjort av bestiller etter det til hver tid gjeldende regelverk for beredskapsturer. Inntekter fra salg av drikke og kioskvarer tilfaller Operatør.

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

5.2 Fakturerings- og betalingsvilkår

5.2.1 Generelle betalingsvilkår

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

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

5.2.2 Fakturering av Kontraktsum

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

1/12 av gjeldende årlig Kontraktsum
+/- Justering for mer- og mindreproduksjon
- Justering for gebyr og trekk i henhold til tabell i pkt. 5.4.7.
- Justering for billettinntekter som Operatøren har mottatt
= Vederlag pr. måned

Alle overnevnte punkter skal spesifiseres og faktureres etterskuddsvis.

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

5.2.3 Renter ved forsinket betaling

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

5.3 Beregning og avregning av vederlag

5.3.1 Justering av årlig vederlag

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

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

Tilbud A: kostnadsindeks for innenriks sjøfart med drivstoffkomponent (Tabell 11585) legges til grunn fra basisåret til vederlagsåret.

Tilbud B: kostnadsindeks for innenriks sjøfart – delindeks fartøy – ferger, kostnadsindekser *uten* drivstoffkomponent (Tabell 11586) * 0,3 fra basisåret til vederlagsåret + Kostnadsindeks for innenriks sjøfart med drivstoffkomponent (Tabell 11585) * 0,7 legges til grunn fra basisåret til vederlagsåret.

Basisår for Kontrakten er 1. kvartal 2019, der aktuelle indekser for 1. kvartal i 2019 legges til grunn for videre prisjustering. Vederlagsåret er gjennomsnitt av aktuelle indekser for 4. kvartal fra to år før justeringssåret og de tre første kvartalene året før justeringsåret. Første justering skjer med virkning 1. januar 2022, da vil gjennomsnitt av 4. kvartal 2020 og de tre første kvartalene i 2021 legges til grunn for indeksjustering fra basisåret for Kontrakten.

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

Kontraktsum er eksklusiv merverdiavgift.

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

5.3.2 Justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon

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

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

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

5.3.3 Justering av vederlag ved permanent endring av ruteproduksjon

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

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

Beregning av vederlag ved endring av ruteproduksjonen innenfor åpningstid:

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

Beregning av vederlag ved endring av ruteproduksjonen utenfor åpningstid:

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

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

5.3.4 Endring av lover og forskrifter mv

Kontrakten er basert på de lover, forskrifter og offentlige vedtak som var kunngjort og trådt i kraft 14 dager før tilbudsfristens utløp. Dersom Operatør påføres vesentlig merarbeid og/eller merkostnader som følge av endringer i norske lover, forskrifter eller ved annen myndighetsutøvelse, eller slike endringer gir Operatør vesentlige besparelser, anses det som en endring, som gir grunnlag for justering av vederlaget, jf. pkt. 5.3.4.

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

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

Med «vesentlig» forstås en kostnadsjustering pr. år som overstiger 2 promille av årlig Kontraktsum. Hver kostnadsjustering skal vurderes individuelt. Flere kostnadsjusteringer innenfor hvert kalenderår skal ikke summeres og skal heller ikke legges til grunn for én årlig ekstraordinær prisjustering. Dersom en endring medfører kostnad som overstiger 2 promille, gis kompensasjon fra første krone.

Krav om ekstraordinær prisjustering skal fremsettes skriftlig og være dokumentert. Aksepterer ikke den annen part kravet helt eller delvis, skal tvisten søkes løst gjennom forhandlinger snarest.

Oppdragsgiver har rett til innsyn i relevante forhold, herunder dokumenter og regnskapsoversikter mv hos Operatøren. Oppnås ikke enighet etter slike forhandlinger kan hver av Partene kreve saken avgjort i henhold til Kontraktens pkt. 1.25.

5.3.5 Avregning

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

Avregningen skjer første gang februar 2022, siste avregning skal sendes inn innen april etter siste driftsår.

5.4 Gebyrer og trekk i vederlag

5.4.1 Innstilt avgang

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

I tillegg til trekk i vederlag som nevnt i dette pkt. vil det bli gjort reduksjon i avtalte miljøverdier jf. pkt. 5.4.5.

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

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

5.4.2 For tidlig avgang

Operatør skal ikke gjennomføre avganger tidligere enn oppsatt rutetabell jf. pkt. [4.2.3](#) - [4.2.4](#). For tidlig avgang trekkes som justering av vederlag ved midlertidig endring av ruteproduksjon jf. pkt. 5.3.2.

5.4.3 Manglende oppfyllelse av krav til universell utforming

Dersom fartøyet ikke oppfyller krav til universell utforming som beskrevet i pkt. 3.1.9 trekkes Operatøren inntil kr 20 000 pr. dag pr. fartøy etter Oppdragsgivers skjønn.

5.4.4 Reservemateriell

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

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

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

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

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

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

For øvrige mangler på reservefartøy kan dagbøter ilegges jf. pkt. [1.18.5](#).

I perioder hvor reservefartøy er i seilende produksjon har operatør rett til å ta ut det seilende reservefartøyet dersom det blir nødvendig grunnet driftsavbrudd på de andre sambandene i kontrakten. Operatør blir trukket tilsvarende merkostnadene for seilende reservefartøy priset i Vedlegg 5.1.

Ved beregning av trekk av merkostnad, benyttes Vedlegg 5.1 (K) V_K_L_Å 2022-2024 (B) i perioden 1.1.2022-31.12.2024 eller ved utløst opsjon tosambandsløsning fra 1.1.2025 «Faneark O for Opsjon reservefartøy»:

Beregning av trekk ved manglende produksjon reserveferje:

$$\frac{\text{Sum driftskostnader (Linje F)} - \text{Personalkostnader (Linje C)}}{\text{Antall avganger per år (seilende reserveferje)}} \times \text{antall manglende avganger (rute 1)}$$

5.4.5 Trekk for større miljøutslipp enn tillatt

Pkt. 5.4.5 gjelder kun for tilbud B.

Avvik mellom maksimalt tillatte miljøverdier og rapporterte og/eller etterprøvde verdier vil kunne føre til trekk i vederlag jf. Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer», arkfane «Sanksjonsmodell». Eventuelle trekk vil løpe inntil avvikene er utbedret av Operatør.

Operatør skal rapportere miljøverdier jf. pkt. 3.2.2.3. Eventuelle trekk for avvik i miljøverdier vil skje én gang hvert år. Rapporterte miljøverdier for de første 12 månedene etter kontraktsoppstart vil ikke inngå i grunnlaget for eventuell trekkutregning.

Trekket fastsettes årlig basert på rapporterte verdier. Trekket som fastsettes for et gitt år tar ikke hensyn til eventuelle trekk i foregående år, men beregnes uavhengig.

Trekkets størrelse i et gitt år beregnes etter denne formelen;

$$S^{\text{år}} \text{ (MNOK)} = S^{\text{total}} \text{ (MNOK)} \times \text{Årlig fordelingsnøkkel (\%)}$$

der S^{total} er en samlet sanksjon over kontraktsperioden, under antagelsen om at avviket er likt i alle år, beregnet på bakgrunn av størrelsen på avviket.

Utrekning av Sanksjon (S^{total}):

Total sanksjon over kontraktsperioden er en vektet sum av sanksjoner for hvert kriterium. For hvert kriterium beregnes sanksjonen som funksjon av avvikets størrelse og multiplikasjonsfaktor som øker trinnvis.

Under er det vist et *eksempel* på hvordan sanksjonene beregnes (tallene brukt i den trinnvise økningen er ikke nødvendigvis de samme som blir lagt til grunn i Kontrakten). Tallene brukt i den trinnvise økningen for de aktuelle sambandene i denne utlysningen finnes i Vedlegg 3.2 Miljøskjemaer

Eksempel på beregning av sanksjoner

Trinnvis økning fra 0 MNOK til 45 MNOK til 90 MNOK til 135 MNOK, og økende avvik, vil gi følgende sanksjoner:

- For negative avvik fra 0 % til 5 % blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:

$$S_{0-5\%} = 0 \text{ NOK}$$

- For negative avvik f.o.m. 5 % til 10 % blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:
Energi / CO₂-ekv. $S_{5-10\%} = 45 \text{ MNOK} \times 0,5 \times \text{Prosentvis avvik} \times 10$
- For negative avvik f.o.m. 10 % til 15 % blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:
Energi / CO₂-ekv. $S_{10-15\%} = 90 \text{ MNOK} \times 0,5 \times (\text{Prosentvis avvik} - 5\%) \times 10$
- For negative avvik f.o.m. 15 % eller mer blir trekkets størrelse utregnet etter følgende metode:
Energi / CO₂-ekv. $S_{>15\%} = 135 \text{ MNOK} \times 0,5$

Maksimalt sanksjonsnivå for hele kontraksperioden i dette eksempelet er 135 MNOK.

Årlig fordelingsnøkkel for sanksjon:

Etter at sanksjonens størrelse, S^{total} , er fastsatt, blir trekkets størrelse i det aktuelle året i kontraksperioden fastsatt som spesifisert i tabellen under:

Årlig sanksjonsfordeling	
Kontraktsår [år]	Sanksjon [%]
2022	0 %
2023	4 %
2024	6 %
2025	8 %
2026	10 %
2027	12 %
2028	12 %
2029	14 %
2030	16 %
2031	18 %
Total	100 %

Dersom det oppstår forhold hos nettselskap som gjør at Operatør må benytte alternativ energikilde, vil ikke et eventuelt merutslipp danne grunnlag for sanksjonering i samsvar med pkt. 5.4.5. Operatør må imidlertid kunne dokumentere

at selskapet har gjort det som er mulig for å sikre god framdrift i sin arbeidsprosess med aktuelt nettselskap.

5.4.6 Antall avganger, km og driftstimer 01.01.2022-31.12.2031

Samband	Antall avganger per år	Antall km pr år	Antall driftstimer pr år
Årvika - Koparneset	23 158	59 751	6650
Volda – Lauvstad	12 300	84 036	6970
Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya 2022-2024	A ferja: 21 372 B ferja: 4 380	76 904 17 702	6951 2021
Larsnes-Åram-Voksa-Kvamsøya 2025-2031	21 372	76 904	6951

Tabellen viser antall avganger, km og driftstimer per år (jf. vedlegg 4.1 Rutetider) for sambandene.

5.4.7 Oversikt trekk/gebyr og dagbot

Avvik	Referanse	Beløp	Hyppighet
Ikke oppfyllelse av oppetidskrav – etter kontraktens første år	2.4	50.000,-	Pr. måned
Ikke oppfyllelse av oppetidskrav – kontraktens første år	2.4	25.000,-	Pr. måned
Ikke oppfyllelse av krav til universell utforming	3.1.9	Inntil 20.000,-	Pr. dag
Manglende billettering	2.3.1	10.000,-	Pr. avgang
Manglende trafikk- og ruteinformasjon	2.1.7 2.1.8	5.000,-	Pr. tilfelle
Uriktig billettering	2.3.1	5.000,-	Pr. avgang
Brudd på krav om renhold og periodisk vedlikehold av fartøyet	2.12	5.000,-	Pr. tilfelle
Ikke oppfylt krav til rapportering/feilrapportering - pkt. 1-2 - pkt. 3-12	2.13.1	5.000,- 1.000,-	Pr. tilfelle Pr. dag
Forsinket ankomst	2.6.3	2.000,-	Pr. tilfelle
Brudd på krav til mannskap	2.9	1.000,-	Pr. avgang
Ikke pålogget sanntidssystemet	2.6.2	Se formel pkt. 5.3.2	Pr. tilfelle (pr avgang)
Innstilt avgang	2.6.2	Se formel pkt. 5.3.2	Pr. tilfelle
For tidlig avgang	2.6.3	Se formel pkt. 5.3.2	Pr. tilfelle
Reservemateriell	3.3	Se formel pkt 5.4.4	Pr. tilfelle (pr dag)
Mer utslipp enn maksimalt tillatte verdier Gjelder tilbud B	3.2.2.1	Se formler og eksempel pkt. 5.4.5. For beløp se Vedlegg 3.2. Miljøskjemaer arkfane «Sanksjoner»	Pr. år
Forsinket oppstart av kontrakt / innsetting materiell	3.1	1 promille av årlig Kontraktsum	Pr. dag

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

6 Oppstartsforberedelser

6.1 Prosjektplan

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

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

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

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

Følgende krav stilles som et minimum til dokumentasjon:

Operatør skal innen 12 måneder før kontraktsoppstart:

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

Operatør skal innen 6 måneder før kontraktsoppstart:

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

Operatør skal innen kontraktsoppstart:

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

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

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

6.2 Dokumentasjon av universell utforming

Operatør skal dokumentere at krav til universell utforming er i henhold til krav i kontakten jf. pkt. 3.1.9. Dette skal bekreftes av uavhengig 3. part, godkjent av Oppdragsgiver. Slik dokumentasjon skal foreligge innen fartøyet settes inn i ruteproduksjon.

6.3 Risikoanalyse

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

6.4 Møter

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

6.5 Støtte fra Enova

Punkt 6.5 gjelder kun tilbud B.

Oppdragsgiver har fått innvilget søknad om støtte fra Enova.

Innen to måneder etter kontraktssignering gjennomføres et møte der Oppdragsgiver, Operatør og Enova deltar for å lage en fremdriftsplan for innlevering av dokumentasjon og utbetaling av støtte. Operatør plikter i den sammenheng bidra fortløpende med den dokumentasjon som Enova krever, for eksempel utslippsutregninger, budsjett, fakturaer etc. for å dokumentere kostnader og effekter som Operatør har lagt til grunn i sitt tilbud (Vedlegg 3.2 «Miljøskjemaer»).

Dersom Operatør ikke oversender dokumentasjon som beskrevet over eller det er avvik mellom Operatørs tilbydde miljøverdier og det Operatør kan dokumentere overfor Enova i etterkant, vil Oppdragsgiver kunne kreve prisavslag i Operatørs vederlag tilsvarende avviket fra det beløp som var estimert i støtte fra Enova (Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane M (linje Z1)).

6.6 Støtte fra NOx-fondet

Operatør oppfordres til på eget initiativ å søke om støtte fra NOx-fondet

7 Kaier og infrastruktur

7.1 Ferjekaier

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

Tekniske data for eksisterende ferjekaier er beskrevet i Vedlegg 7.1 «Ferjekaidata Ytre Sunnmøre».

Utover det som er beskrevet i vedlegg 7.1 er følgende endringer planlagt:

- På Larsnes, Voksa og Åram er det planlagt nye ferjekaier med ferdigstillelse før utgangen av 2024. Ferjekaiene vil bli tilpasset ferjer på 50 PBE.
- Operatør må påregne økt aktivitet på og ved kaiområdet som følge av disse forbedringene.

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

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

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

7.1.1 Liggekaier

Oppdragsgiver har ikke tilgjengelig liggekai.

Ved behov for liggekai(er) er Operatør selv ansvarlig for å inngå avtaler og dekke kostnader for bruk av kaier utenom ruteproduksjon.

7.1.2 Avgifter og ligge-/nattstrøm

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

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

7.1.3 Avfallshåndtering

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

7.1.4 Orden på kaiene

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

7.2 Tilstandsrapport på ferjekaiene

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

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

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

7.3 Skade på ferjekaiene

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

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

7.4 Behov for endringer på ferjeleiene

Et ferjeleie består av hovedelementene ferjekai, landområde og havneområde.

Operatør kan gi tilbud som medfører endringer av ferjeleie forutsatt at slike endringer bekostes av Operatør og kan utføres innenfor gjeldende plangrunnlag. Operatør skal være byggherre i henhold til forskrift av 3. august 2009, nr. 2028 (byggherreforskriften) ved slike endringer.

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

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

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

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

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

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

Operatør skal varsle Oppdragsgiver før oppstart av anleggsarbeid på ferjeleiene.

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

7.4.1 Behov for installasjon av utstyr/infrastruktur på kai knyttet til fremdriftsteknologi

Pkt. 7.4.1 gjelder kun for tilbud B.

Operatør er ansvarlig for eventuelle kjøp og installasjoner av landbasert utstyr som er nødvendig for Operatørs framdriftsteknologi.

Operatør har fullt ansvar for drift og vedlikehold av utstyret gjennom hele kontraktsperioden.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å overta eiendomsretten til den aktuelle infrastrukturen i løpet av kontraktsperioden. Ved en eventuell overdragelse vil Operatør ha en eksklusiv og vederlagsfri bruksrett til infrastrukturen i hele kontraktsperioden. Bruksretten inkluderer fullt ansvar knyttet til drift, reparasjoner og vedlikehold av infrastrukturen.

Operatørs kostnader knyttet til kjøp og installasjon av infrastruktur knyttet til fremdriftsteknologi fremgår av Vedlegg 5.1 «Budsjettskjemaer K, L, M, O», arkfane L (linje U) og arkfane M (linje U). Dersom Oppdragsgiver benytter retten til å overta eiendomsretten til denne infrastrukturen, skal Oppdragsgiver betale denne summen som en engangsutbetaling til Operatør med fradrag for det som allerede er betalt.

Dersom Oppdragsgiver ikke benytter seg av denne retten til å overta eierskapet til infrastrukturen vil dette beløpet legges på den totale kontraktsummen og fordeles utover kontraktsperioden. Eventuelle merkostnader eller besparelser knyttet til kjøp og etablering av slik infrastruktur er Operatørs risiko.

Vedrørende leveringskvaliteten i kraftnettet vil ikke Oppdragsgiver pålegge strengere krav eller begrensninger på tilbyders infrastruktur knyttet til fremdriftsteknologi enn det nettselskapet stiller. Uavhengig av valgt ladeløsning bærer Operatør risiko for godkjenning av tilbudt utstyr og nettpåvirkning fra nettselskap.

7.4.2 Etablering av installasjoner for montering av brikkelesingsutsyr

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

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

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

7.5 Tilbakeføring av ferjeleier

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