Utkast konkurransegrunnlag

18. september 2019

Rutepakke 2

Lokalbåt

Flora, Bremanger, Vågsøy,
Høyanger og Vik

1 ..... KONTRAKTSVILKÅR 4

1.1 Alminnelige bestemmelser 4

1.2 Utførelse av oppdraget 6

1.3 Sikkerhetsstillelse 7

1.4 Kontroll- og opplysningsplikt 7

1.5 Bruk av underleverandører 8

1.6 Lovpålagte krav 8

1.7 Justeringer og endringer 11

1.8 Avbestilling 15

1.9 Operatørs mislighold 16

1.10 Oppdragsgivers mislighold 19

1.11 Force majeure 20

1.12 Tvister, lovvalg og verneting 21

2 ..... OPPDRAGSBESKRIVELSE 22

2.1 Operatørs ytelser og plikter 22

2.2 Krav til planlegging av driften 22

2.3 Salg av billetter 24

2.4 Rapportering 26

2.5 Levering av båttjenester 27

2.6 Spesielle bestemmelser 30

2.7 Mannskap 30

2.8 Avvik relatert til HMS 32

2.9 Oppfølging 32

2.10 Markedsføring og kommunikasjon 33

2.11 Trafikantinformasjon 34

3KRAV TIL FARTØYENE 35

3.1 Generelle krav til fartøy 35

3.2 Miljøkrav 39

3.3 materiell i perioden frem til 01.05.2024 40

3.4 Reservemateriell 41

3.5 utstyr for godshåndtering i Florabassenget 41

3.6 Krav til utrustning på fartøyet som skal utføre ambulanseoppdrag 42

4 ..... RUTEBESKRIVELSE 43

4.1 Minsteproduksjon, tilleggsproduksjon og opsjonsruter 43
4.3 UtviklingEN i ruteområdet 44
4.4 Informasjon om produksjon 44
4.5 Ruteplan 45
5GODTGJØRELSE FOR OPPDRAGET 59
5.1 Godtgjørelse 59
5.2 Regulering av godtgjørelse 59
5.3 Fakturering- og betalingsvilkår 61
5.4 Standardisert gebyr 62
5.5 Bonus og malus/sanksjoner 63
6 STRATEGISK SAMARBEID OG OPPSTARTSFORBEREDELSER.....65
6.1 strategisk samarbeid 65
6.2 Oppstartsforberedelser 65
6.3 Samarbeid gjennom kontraktsperioden 66
7 KAIER OG INFRASTRUKTUR 67
7.1 Kaier og infrastruktur 67
7.2 Kaiplass 67
7.3 Ansvar infrastruktur 67
7.4 Kaier 68
7.5 Orden på kaiene 69
7.6 Skade på kaier 69
7.7 Vedlikehold og drift av kaier 69
7.8 Tilbakeføring av kaier 69

Det er feil/mangler i henvisningene

1 KONTRAKTSVILKÅR

1.1 ALMINNELIGE BESTEMMELSER

1.1.1 Generelt

Disse kontraktsvilkår, inkludert øvrige kontraktsdokumenter, regulerer partenes rettigheter og plikter ved gjennomføring av de båttjenester som er omfattet av denne kontrakten.

1.1.2 Kontraktsdokumenter

Med mindre annet er avtalt består kontrakten av følgende dokumenter:

- Kapittel 1 Kontraktsvilkår
- Kapittel 2 Oppdragskrav
- Kapittel 3 Krav til fartøy
- Kapittel 4 Rutebeskrivelse
- Kapittel 5 Godtgjørelse
- Kapittel 6 Oppstartsforberedelser
- Kapittel 7 Kaier og infrastruktur
- Kapittel 8 Endringer, presiseringer og suppleringer
- Operatørs tilbud

1.1.3 Tolkningsregler

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

- Signert avtaledokument
- Kontraktens kapittel 1-8
- Referater fra forhandlinger og annet skriftlig materiale som er godkjent av partenes representanter jf. pkt. 1.1.5.
- Operatørs tilbud

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

1.1.4 Definisjoner er ikke oppdatert

Farlig last	Stoffer, materialer og varer som omfattes av IMDG-koden eller ADR-bestemmelsene
Frekvens	Antall avganger pr. døgn fra samme kai

Kontraktsinngåelse	Dato for signering av avtaledokument
Kontraktssum	Det opprinnelige avtalte vederlaget for Operatørens oppfyllelse av sine kontraktsforpliktelser, eksklusiv merverdiavgift og vederlag for opsjon(er)
Løyve	Tillatelse gitt av løyvemyndighet med rett og plikt til å drive rutetransport for ett eller flere samband
Operatør	Juridisk enhet som er tildelt kontrakt av Oppdragsgiver
Oppdraget	De tjenester Operatør skal levere iht. kontrakten
Oppdragsgiver	
Oppstartdato	Dato for oppstart av ruteproduksjon etter denne kontrakten
Rundtur	En bestemt avgang i en rute regnet fra første avgangssted til endestopp, og tilbake til første avgangssted
Ruteproduksjon	
Rutetabell	Sammenstilling av samtlige avganger for det enkelte samband
Rutetimer	Tid fra første avgang til siste ankomst, per døgn, fratrukket pauser lengre enn 5 minutt
Underleverandører	Juridisk enhet som har påtatt seg utførelsen av en del av de forpliktelser som omfattes av Operatørs kontrakt med Oppdragsgiver

1.1.5 Partenes representanter

Hver av partene skal utpeke en person som representerer dem i spørsmål angående kontrakten (representant).

Oppdragsgiver kontraktsansvarlig	
Navn	
Telefonnummer	
E-post	
Operatørens kontraktsansvarlig	
Navn	
Telefonnummer	
E-post	

1.1.6 Kontraktsperiode

Kontrakten vil gjelde fra begge parter har signert kontrakten.

Driftsperioden vil være fra 01.05.2022 til 30.06.2034.

1.1.7 Opsjoner på forlengelse

Oppdragsgiver har ensidig rett til å utøve opsjon på utvidet driftsperiode to ganger med inntil 4 år til sammen, basert på de samme vilkårene som kontrakten angir. Opsjonen kan benyttes for hele kontrakten eller enkeltsamband i kontrakten.

Ved utøvelse av opsjon blir Operatør forpliktet til å utføre oppdraget i opsjonsperioden. Oppdragsgiver skal varsle operatør minst 1 år før kontraktsperiodens og den enkelte opsjonsperiodens utløp dersom opsjon skal benyttes.

I Opsjonsperioden godtgjøres Operatør i henhold til punkt 5.2.2

1.1.8 Generelle regler om varsling

Alle varsler og krav og svar på disse som skal meddeles etter bestemmelsene i kontrakten, skal fremsettes skriftlig til partenes representanter, jf. pkt.1.1.5, eller til avtalte adresser.

1.1.9 Møter

Det skal avholdes møter mellom Operatør og Oppdragsgiver slik det går frem av kapittel 6.

1.2 UTFØRELSE AV OPPDRAGET

1.2.1 Generelt

Operatøren forplikter seg til å levere de tjenester og leveranser som er beskrevet i Kontrakten med vedlegg og bære alle kostnadene knyttet til dette, med mindre noe annet er særskilt avtalt i Kontrakten. Operatør tar på seg ansvaret for at hans ytelser på en helhetlig måte dekker de formål og spesifikasjoner som er gitt i Kontrakten, og Oppdraget omfatter således alle aktiviteter nødvendige for oppfylling av kontraktens krav, selv om de ikke er uttrykkelig nevnt i Kontrakten.

Operatør er ansvarlig for å utføre transportoppgavene i samsvar med gjeldende regelverk og Kontrakten.

Operatør skal utføre alle oppgaver knyttet til Kontrakten på en fagmessig og aktsom måte i samsvar med krava i Kontrakten, og skal legge vekt på trygghet slik at skade eller tap på person eller eiendom blir unngått.

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

Oppdraget er nærmere beskrevet i kontraktens forskjellige kapitler.

1.2.2 Bruttokontrakt

Kontrakten er en bruttokontrakt. Dette innebærer at billettinntekter, eventuelle reklameinntekter og andre inntekter tilfaller Oppdragsgiver. Operatør vil motta godtgjørelse for tjenesten i samsvar med Kapittel 5.

Operatør er ansvarlig for å utføre godstransport definert i punkt 4.5.5. Operatør må selv fakturere kundene for utført transport, og får selv beholde alle godsinntekter.

Budsjetterte godsinntekter skal legges inn i prisskjema og kommer til fradrag fra kostnadene.

1.2.3 Oppstartsforberedelser

I perioden fra signering av kontrakten og frem til driftsoppstart skal Operatøren oppfylle de krav som fremgår av kapittel 6 strategisk samarbeid og oppstartsforberedelser.

Operatøren skal uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver om mulige forsinkelser i forhold til fremdriften i oppstartsforberedelsene.

1.2.4 Ansvar og forsikring

Operatør er ansvarlig, og bærer risikoen, for alt tap og skade på fartøy og gods, samt skade på personell og passasjerer ved utføringa av Oppdraget. Oppdragsgiver er ikke under noen omstendigheter ansvarlig for skader på Operatørens fartøy.

Medfører utføringen av Oppdraget skade på miljø, Oppdragsgivers eller tredjemanns person eller eiendom, bærer Operatør det fulle ansvar for dette, og skal holde Oppdragsgiver skadesløs for eventuelle kostnader påført Oppdragsgiver i denne sammenheng.

Operatøren skal ha gyldig og tilstrekkelig forsikring for det ansvar som følger av dette kontaktpunkt. Operatør skal kunne dokumentere forsikringsdekning.

1.3 SIKKERHETSSTILLELSE

Operatør skal for egen regning stille en samlet sikkerhet for sine kontraktsforpliktelser, forsinkelsesrente og inndrivelsesomkostninger ved mislighold. Garantien skal stilles av bank, forsikringsselskap eller annen kredittinstitusjon med godkjenninger for bank og finansieringsvirksomhet av Finanstilsynet i Norge eller tilsvarende konsesjon gitt innenfor EØS-området. Sikkerheten skal stilles uten ugrunnet opphold, og senest en måned etter kontraktens inngåelse.

Garantien skal være Påkravsgaranti og utgjøre 10 % av Kontraktens årlige godtgjørelse, jfr. vedlegg 5.1. Garantien skal gjelde fra kontraktsinngåelse til 6 måneder etter at kontrakten er avsluttet.

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

1.4 KONTROLL- OG OPPLYSNINGSPLIKT

1.4.1 Oppdragsgivers rett til å føre kontroll

Oppdragsgiver, eller representant for Oppdragsgiver, har rett til å føre slik kontroll med materiell og utførelse som Oppdragsgiver finner nødvendig. Oppdragsgiver skal gis tilgang til Operatørens materiell og systemer. Operatør plikter i denne forbindelse å stille nødvendige ressurser vederlagsfritt til disposisjon. Oppdragsgiver kan kontrollere at korrekt billettinnkreving blir gjennomført både med egne eller innleide kontrollører og automatisk telleutstyr, jf. Kapittel 2 Vedlegg 1. All kontroll kan være uanmeldt.

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

1.4.2 Opplysningsplikt

Oppdragsgiver kan kreve fremlagt nødvendig dokumentasjon for å vurdere tilstand og standard på båtene, samt materiellet for øvrig. Operatør skal på forespørsel kunne godtgjøre og fremlegge nødvendig dokumentasjon på at alt av materiell tilfredsstiller kontraktens krav.

1.5 BRUK AV UNDERLEVERANDØRER

Operatøren har rett til å la deler av sine kontraktsforpliktelser utføres av en underleverandør. Operatørs kontraktansvar endres ikke ved bruk av slik underleverandør.

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

Oppdragsgiver kan nekte å godta Operatørens valg av underleverandør. Med mindre oppdragsgiver godtgjør at nektelsen er saklig begrunnet, skal han dekke Operatørens eventuelle merkostnader som følge av at Operatøren må velge en annen underleverandør.

Dersom tilbyderen støttet seg på andre virksomheter for å oppfylle kravene til faglige kvalifikasjoner eller kravene til relevant faglig erfaring, skal disse underleverandørene utføre arbeidene som krever slike kvalifikasjoner, jf. FOA § 16-10 (5).

1.6 LOVPÅLAGTE KRAV

1.6.1 Krav til løyve

Operatør skal overholde de til enhver tid gjeldende lover, forskrifter og enkeltvedtak som er av betydning for utførelsen av Oppdraget. Dette innebærer blant annet at Operatør skal oppfylle vilkårene for løyve. Spesielt nevnes lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 (yrkestransportloven) med tilhørende forskrifter, herunder forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401.

Operatør skal videre holde seg informert om og rette seg etter alle øvrige krav og pålegg som er fastsatt av offentlige myndigheter, og skal i rett tid innhente og opprettholde de godkjennelser og tillatelser som er nødvendig for utførelsen av Oppdraget. Dersom Operatøren ikke innehar nødvendige godkjennelser og tillatelser, herunder løyve, som er nødvendig for utførelsen av Oppdraget, anses dette som vesentlig mislighold.

1.6.2 Krav til overføring av ansatte

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

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

1.6.3 Krav til lønns- og arbeidsvilkår

Operatør skal tilby sine ansatte lønns- og arbeidsvilkår som minst svarer til de vilkår som fremgår av en av de gjeldende landsomfattende tariffavtalene for transportsektoren, herunder tjenestepensjon, i Norge. Operatør skal også sørge for at ansatte hos eventuelle Underoperatører har vilkår som nevnt.

Kravet gjelder bare for ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten.

Operatør skal på forespørsel fra Oppdragsgiver fremlegge dokumentasjon av lønns- og arbeidsvilkårene for ansatte som medvirker til å oppfylle kontrakten, både hos Operatør og hos eventuelle Underoperatør.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å gjennomføre nødvendige sanksjoner dersom denne kontraktklausulen om lønns- og arbeidsvilkår ikke etterleves. Dersom Operatør eller eventuelt Underoperatøren ikke har vilkår som nevnt, har Oppdragsgiver rett til å holde tilbake deler av godtgjørelsen inntil det er dokumentert at forholdene er i orden. Summen som blir tilbakeholdt skal svare til to ganger besparelsen til Operatør.

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

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

1.6.4 Etiske krav til Operatør

1.6.4.1 Formål

Oppdragsgiver fylkeskommune anser etisk og forsvarlig opptreden som svært viktige verdier i vår virksomhet. Formålet med etiske krav til Operatører, er å sikre at alle som leverer varer og tjenester til Oppdragsgiver har et tilsvarende bevisst og forpliktende forhold til disse verdiene.

Oppdragsgiver sine Operatører, samt deres underleverandører, skal overholde Oppdragsgiver sine etiske krav, internasjonale anerkjente konvensjoner og relevant nasjonal lovgivning. Operatøren er ansvarlig for egen og underleverandørers overholdelse av Oppdragsgiver sine etiske krav.

1.6.4.2 Menneskerettigheter

Operatøren skal respektere internasjonalt anerkjente menneskerettigheter og skal unngå å involveres i brudd på disse. Operatøren skal respektere verdighet, personvern og personlige rettigheter for alle mennesker.

1.6.4.3 Tvangsarbeid

Operatøren skal ikke bruke noen form for tvang i forbindelse med ansettelse eller i arbeidsforhold. Operatøren skal sikre at arbeidsforholdet mellom den ansatte og Operatøren er basert på frivillighet og uten trusler av noen form.

1.6.4.4 Barnearbeid

Operatøren skal respektere og etterleve internasjonalt anerkjente konvensjoner om barnearbeid og minstealder. Barn under 18 år skal ikke utføre arbeid som setter helse og sikkerhet i fare, inkludert nattarbeid. Barn under 15 år eller i skolepliktig alder skal ikke utføre arbeid som kan være til skade for deres utdanning.

1.6.4.5 Diskriminering

Operatøren skal arbeide for like muligheter og lik behandling av ansatte uavhengig av hudfarge, rase nasjonalitet, sosial bakgrunn, funksjonshemming, seksuell legning, politisk og religiøs overbevisning, kjønn eller alder.

Operatøren skal forby og nekte å tolerere oppførsel som innebærer uttalelser, kroppsspråk og fysisk kontakt som er av seksuell, tvingende, truende, fornærmende eller utnyttende karakter.

1.6.4.6 Korrupsjon og andre ulovlige forretningsmetoder

Operatøren skal bekjempe enhver form for korrupsjon, herunder utpressing og bestikkelser. Operatøren skal ikke tilby, love eller gi noen form for utilbørlig fordel, tjeneste eller insentiver til Administrasjonsselskapet sine ansatte, offentlige tjenestemenn, internasjonale organisasjoner eller andre tredjeparter i den hensikt å skaffe personlige eller forretningsmessige fordeler.

Høflighetsgester, som gaver av beskjeden verdi eller sosiale begivenheter kan tilbys dersom det er et forretningsmessig aspekt involvert og kostnaden holdes på et beskjedent nivå.

Utgifter til reiser og opphold for Oppdragsgiver sine representanter skal betales av Oppdragsgiver.

1.6.4.7 Hvitvasking

Operatøren skal motsette seg enhver form for hvitvasking av penger og skal ta nødvendige skritt for å forhindre at slikt skjer i forbindelse med sine finansielle transaksjoner.

1.6.4.8 Krav om betaling til bank

For å sikre sporbarhet i transaksjoner og motvirke svart økonomi kreves det at all lønn m.m. skal betales til den enkelte ansatte sin konto i bank.

1.6.4.9 Forbud mot kontant betaling

For å sikre sporbarhet i transaksjoner skal all betaling Operatør foretar for Oppdragsgiver gjennomføres med elektronisk betalingsmiddel.

1.6.4.10 Konkurranse

Operatøren skal ikke under noen omstendigheter forårsake eller være delaktig i brudd på konkurransereglene, herunder ulovlig prissamarbeid eller markedsdeling.

1.6.4.11 Helse, miljø og sikkerhet

Operatøren skal sikre at alle ansatte har et sunt og sikkert arbeidsmiljø i samsvar med internasjonalt anerkjente standarder og nasjonal lovgivning. Operatøren skal kontrollere yrkesrisiko og etablere tiltak for å forhindre ulykker og yrkesmessige sykdommer.

Operatøren skal tilby regelmessig opplæring for å sikre at ansatte har tilfredsstillende kompetanse knyttet til helse- og sikkerhetsspørsmål.

1.6.4.12 Informasjon til medarbeidere og underleverandører og etterlevelse

Operatøren er forpliktet til å etterleve de krav som fremkommer i dette dokumentet i egen virksomhet, samt bidra til etterlevelse hos eventuelle underleverandører som medvirker til oppfyllelse av denne kontrakten.

Operatøren skal gi ansatte og underleverandører tilstrekkelig og nødvendig innføring i Oppdragsgiver sine etiske krav.

1.6.4.13 Konsekvenser av brudd

Brudd på etiske krav til Operatøren innebærer kontraktsbrudd.

Ved kontraktsbrudd plikter Operatøren å rette opp i de påpekte manglene innen frist Oppdragsgiver bestemmer. Fristen skal være rimelig i forhold til bruddets art. Rettelsene skal dokumenteres skriftlig.

Ved vesentlige brudd på bestemmelsene i dette dokument, kan Oppdragsgiver heve kontrakten. Ved vurdering om vesentlighetskravet er oppfylt, skal det tas hensyn til Oppdragsgiver sitt økonomiske tap og tap av omdømme, eller risiko for slikt tap av omdømme.

Gjentatte brudd på de etiske kravene er alltid å anse som vesentlig kontraktsbrudd.

1.7 JUSTERINGER OG ENDRINGER

Oppdragsgiver har til enhver tid rett til å gi pålegg om endring av Oppdraget i den grad endringer etter Oppdragsgivers oppfatning er ønskelig

Alle de plikter Operatør har etter Kontrakten gjelder også for endring av Oppdraget, med mindre noe annet er avtalt.

Oppdragsgiver vil kreve at Operatør utarbeider overslag over den justering av godtgjørelsen som endringen medfører (herunder konsekvenser på for eksempel tid, kostnader og kvalitet), før Endringsordre eventuelt blir utstedt. Overslaget skal sendes Oppdragsgiver uten ugrunnet opphold. Endringer som Operatør utfører uten skriftlig Endringsordre vil ikke bli kompensert. Konsekvenser av endringer skal ta utgangspunkt i gjeldende vilkår fastsett i Kontrakten.

1.7.1 Endring av ruteproduksjon

1.7.1.1 Når kan ruteproduksjonen endres?

Operatøren må påregne justeringer av ruteproduksjonen i hele kontraktsperioden.

Oppdragsgiver har til enhver tid rett til å pålegge justeringer av ruteproduksjonen inntil 30 % økning eller 30 % reduksjon, i forhold til total ruteproduksjon per år i anbudspakken. Utgangspunktet er total ruteproduksjon etter at kommunal tilleggsproduksjon er avklart jf punkt 4.1.

For endringer i ruteproduksjon over 30 % skal 1.7.5 benyttes for å bestemme virkningene av endring.

Prosentvis justering i ruteproduksjon pr år kan variere. Det er ikke mulig å forutsi nøyaktig hvor store justeringer som vil inntre i løpet av kontraktsperioden, fordi justeringer i stor grad skyldes eksterne faktorer som er utenfor Oppdragsgivers kontroll.

Justering av ruteproduksjonen skal ikke anses som en endring av Oppdraget i henhold til punkt 1.7.2.

1.7.1.2 Fremgangsmåte ved justering av Ruteproduksjon

Oppdragsgiver skal varsle justeringer av Ruteproduksjon innen rimelig tid før de iverksettes. For justeringer som ikke krever økning av materiell eller personell, skal Oppdragsgiver varsle senest 2 uker før iverksetting av justeringene. Justeringer av ruteproduksjon skal skje skriftlig på det til enhver tid gjeldende skjema for justering av ruteproduksjon og undertegnes av Oppdragsgiver og Operatøren.

Ved større justeringer gjelder en frist på 4 måneder på samme måte som i Yrkestransportforskriften.

1.7.1.3 Justering av godtgjørelse ved justering av ruteproduksjon

Justering av godtgjørelse ved justering av ruteproduksjon skal skje i henhold til godtgjørelseselementene i Kapittel 5. Operatøren har ikke krav på endring av godtgjørelsen ut over dette, med unntak av det som fremgår nedenfor i dette punktet om økning eller reduksjon av materiell. Dette betyr at alle Operatørens kostnader som følge av en endring av ruteproduksjonen skal anses inkludert i godtgjørelseselementene som nevnt.

Ved pålagt justering av ruteproduksjon som medfører økning eller reduksjon av materiell, skal det på forhånd avklares hvilken båttype og miljøløsning som skal legges til grunn ved beregning av endret godtgjørelse.

Kapitalkostnader for båtkategorier som ikke er priset i vedlegg 5, skal godtgjøres etter samme modell som punkt 1.7.5 andre avsnitt.

Operatøren har ikke krav på kompensasjon for det eventuelle økonomiske tapet han lider som følge av reduksjonen.

1.7.2 Endringer av oppdraget

1.7.2.1 Oppdragsgivers rett til å foreta endringer av oppdraget

Oppdragsgiver kan ved endringsordre pålegge Operatør endringer i kontraktutførelsen. Endringer må stå i sammenheng med det kontrakten gjelder, og ikke være av vesentlig annen art. Endringer kan gå ut på at Operatør skal yte noe i tillegg til eller istedenfor det avtalte, at deler av ytelsen skal utgå, eller at ytelsens karakter, kvalitet m.v. skal endres.

Herunder kan en endring blant annet gå ut på:

- endring i sambandets åpningstid
- endring av overfartstrekning
- midlertidig omdirigering av hensyn til trafikkavviklingen
- endring eller modifisering av materiell

Operatøren er innforstått med at det er vanskelig å forutse den teknologiske utviklingen i kontraktsperioden. Det påregnes at nåværende raske utvikling innen digitalisering av tjenester vil fortsette å øke i hastighet. Dette vil stille store krav til innovasjon i grensesnittet mellom Operatøren og Oppdragsgiver. Operatøren må delta aktivt både i innovasjonsprosesser og i implementasjon av nye løsninger for å møte de reisendes krav og forventninger.

Som følge av endret etterspørsel og/eller ny teknologi kan Oppdragsgiver redusere deler av Oppdraget for at det skal løses på en annen måte/med en annen teknologi.

Særskilte reguleringer for blant annet endringer i godtgjørelsen på bakgrunn av dette beskrives særskilt i punkt 1.7.5.

1.7.2.2 Fremgangsmåten ved endringsordre

Endringer i Oppdraget skal skje skriftlig og oppgi tydelig hva endringen går ut på. Den skal utformes på Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende skjema for endringsordre.

1.7.2.3 Virkningene av en endring på godtgjørelsen

Justering av godtgjørelsen for endringer i Oppdraget skal skje i henhold til Kontraktens godtgjørelseselementer, jf. kapittel 5 godtgjørelse, dersom disse er anvendelige.

Hvis det ikke foreligger anvendelige godtgjørelseselementer, jf. kapittel 5 godtgjørelse, har Operatøren krav på dekning av sine dokumenterte og nødvendige kostnader som følge av endringen. Dette gjelder for eksempel ved innkjøp av ny teknologi/nytt materiell. Operatøren kan kreve tillegg for fortjeneste/avkastning med 5 %.

Summen skal fordeles som et månedlig beløp over resterende kontraktsperiode.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å sammenligne Operatørens dokumenterte kostnader med tilsvarende kostnader i markedet/bransjen, ved for eksempel selv å innhente priser eller ved å innhente prisvurdering fra uavhengig takstmann. Operatøren har ikke krav på dekning av kostnader som ikke har vært nødvendige for endringen eller som overstiger det nivå som er vanlig i markedet/bransjen.

Krav om justering av godtgjørelsen på grunn av endringer, skal skje skriftlig på endringsordreskjemaet innen rimelig tid etter mottak av endringsordren. Kravet skal være spesifisert, dokumentert og begrunnet.

Operatøren skal med rimelige midler forebygge og/ eller begrense tap som følge av krav om endringsordre.

1.7.3 Tvist om konsekvensene av en endring

Dersom partene er enige om at det foreligger en endring, men er uenige om endringens virkning på godtgjørelsen, skal Oppdragsgiver betale et foreløpig beløp beregnet og dokumentert etter Oppdragsgivers skjønn etter reglene i det aktuelle punkt for endring i godtgjørelsen. Dersom det ikke er krevd forhandlinger eller reist søksmål for å få avklart konsekvensene av endringen innen tre måneder fra utbetalingen ble gjort, skal beløpet anses som endelig.

1.7.4 Uenighet om det foreligger en endring

Dersom Operatøren mener at instruks, pålegg eller lignende fra Oppdragsgiver i realiteten utgjør en endring etter kapittel 1.7., uten at Oppdragsgiver har gitt skriftlig endringsordre, skal Operatøren skriftlig kreve at det utstedes en slik endringsordre.

Dersom Operatøren ikke fremmer et krav om utstedelse av endringsordre innen rimelig tid 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.

Når Oppdragsgiver mottar varsel, skal han innen rimelig tid enten;

- utstede endringsordre, eller
- skriftlig gi et begrunnet svar på hvorfor forholdet ikke utgjør en endring

Dersom Oppdragsgiver ikke gir et slikt svar innen rimelig tid, anses forholdet som en endring som kan gi grunnlag for endring 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. Dersom det ikke er krevd forhandlinger eller reist søksmål for å få avklart konsekvensene av endringen innen tre måneder fra avslaget, skal arbeidet anses som en del av Operatørens plikter etter Kontrakten uten krav på ytterligere vederlag.

1.7.5 Endring av materiell

1.7.5.1 Bytte av materiell på initiativ fra Operatøren

Operatøren kan erstatte det/de angitte fartøyet/ene med annet fartøy med tilsvarende eller bedre kvaliteter. Operatør må kunne dokumentere at fartøyet oppfyller alle krav stilt i konkurransegrunnlaget.

Oppdragsgiver skal på forhånd godkjenne bytte av fartøy, men kan ikke nekte dette uten saklig grunn.

Bytte av fartøy på initiativ fra Operatøren gir ikke rett til endringer i godtgjørelsen.

1.7.5.2 Bytte av fartøy/endret innsats av materiell på initiativ fra Oppdragsgiver

Oppdragsgiver kan, ved siden av justering av Ruteproduksjonen, kreve at Operatøren bytter ut ett eller flere fartøy i drift eller kreve at ytterligere fartøy settes inn i drift. Dette vil særlig være aktuelt i tilfeller der Oppdragsgiver ønsker annen miljøteknologi eller ny teknologi, herunder autonome fartøy.

Fartøyene skal leveres så raskt som mulig, men uansett innen den frist som er satt for levering i endringsordreskjemaet. Oppdragsgiver kan på samme måte kreve at Operatøren setter i drift og drifter fartøy tilhørende Oppdragsgiver ved utførelse av Oppdraget. Dette gjelder også der slikt fartøy erstatter et allerede idriftsatt fartøy.

1.7.5.3 Fremgangsmåte ved bytte av fartøy/endret innsats av materiell på initiativ fra Oppdragsgiver

Fremgangsmåten ved bytte av fartøy/endret innsats av materiell på initiativ fra Oppdragsgiver er tilsvarende som i punkt 1.7.3.

1.7.5.4 Endring av godtgjørelse som følge av bytte av fartøy/endret innsats av materiell på initiativ fra Oppdragsgiver

Kapitalkostnader for materiell som settes inn i Oppdraget på initiativ fra Oppdragsgiver godtgjøres i samsvar med punkt 1.7.5 (Kompensasjon for andre endringer i Oppdraget).

Ved bytte av fartøy/uttak av fartøy på initiativ fra Oppdragsgiver mottar Operatør en prosentdel av aktuell Kapitalkostnad oppgitt i Prisskjema, basert på tal år fartøyet har vært i drift på Kontrakten;

Antall år	Godtgjørelse
	70 %
1 år	60 %
2 år	50 %
3 år	40 %
4 år	30 %
5 år	20 %
6 år	10 %
7 år	0 %
8 år	0 %
9 år	0 %
10 år	0 %

Oppdragsgiver godtgjør fartøy som blir tatt ut av Oppdraget fram til de er 7 år gamle.

Dersom fartøyet blir solgt eller brukt til andre formål, har ikke Operatøren krav på godtgjørelse for fartøyet. Godtgjørelse utbetales bare dersom det kan dokumenteres at det er gjort reelle forsøk på å avhende fartøyet til en reell markedspris eller der Operatøren ikke har mulighet til å bruke fartøyet til annet formål. Oppdragsgiver kan bruke uavhengig tredjepart til å kontrollere at Operatørens ønskede salgspris er i tråd med markedspris. I den perioden Oppdragsgiver godtgjør for fartøy i samsvar med tabellen over, skal fartøyet/ene stå til disposisjon for Oppdragsgiver.

Det er Operatørs ansvar å finne egnet opplag/kailigge for fartøyet/ene.

1.8 AVBESTILLING

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

Inntil 30 % reduksjon av rutekilometer per år i Kontrakten , er ikke å anse som en avbestilling, og behandles som en endring i form av justering av ruteproduksjon, jf. pkt. 1.7.1.

Avbestilling skal foretas skriftlig innen rimelig tid.

Ved avbestilling har Operatøren 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.

1.9 OPERATØRS MISLIGHOLD

1.9.1 Mislighold

Det foreligger mislighold fra Operatørens side dersom utførelsen av Oppdraget objektivt avviker fra de forpliktelser, krav, frister mv. som følger av kontrakten.

1.9.2 Reklamasjon

Ved kontraktsbrudd skal Oppdragsgiver 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 og erstatning for fremtidige forhold.

1.9.3 Retting av forholdet

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

Operatør skal på eget initiativ, snarest mulig og for egen regning rette mangel han oppdager, selv om mangelen ikke er oppdaget eller påpekt av Oppdragsgiver.

Operatør har rett og plikt til å utbedre mangler som er påpekt av Oppdragsgiver slik at Operatør si yting til enhver tid er i samsvar med Kontrakten. Operatør skal innen 14 dager etter mottatt varsel gi Oppdragsgiver melding om de tiltak han tar sikte på å utføre for å rette på tilhøvene, inkludert tidspunkt for gjennomføring. Oppdragsgiver skal uten ugrunnet opphold gi Operatør melding om sitt syn på Operatøren sine planer om utbedring.

Dersom Operatør ikke oppfyller pliktene sine i samband med Kontrakten har Oppdragsgiver rett til selv å utbedre manglene eller til å la en tredjepart gjøre dette. I så fall skal Operatør betale nødvendige kostnader ved utbedringen, så fremt Oppdragsgiver går frem på en rimelig måte.

1.9.4 Prisavslag

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

Er Oppdragsgivers tap større enn det prisavslag Oppdragsgiver kan kreve etter første ledd, kan Oppdragsgiver kreve erstatning for det overskytende tapet.

1.9.5 Krav mot operatør grunnet forsinket oppstart

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

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

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

1.9.6 Tilbakeholdsrett

Er det påløpt erstatning eller prisavslag, eller har oppdragsgiver andre krav som følge av kontraktbrudd ved Operatørens ytelse, kan oppdragsgiveren holde tilbake så mye av betalingen at han har tilstrekkelig sikkerhet til å få dekket sine krav.

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

1.9.7 Manglende rapporteringer

Dersom Operatør ikke rapporterer trafikkstatistikk og/eller regnskaper i henhold til pkt. 2.4, har Oppdragsgiver rett til å holde tilbake betaling inntil forholdet er rettet opp. Oppdragsgiver kan likevel ikke holde igjen et beløp som er uforholdsmessig stort i forhold til det kontraktbruddet forholdet representerer.

1.9.8 Brudd på krav til lønns- og arbeidsvilkår

Dersom brudd på bestemmelsene om lønns- og arbeidsvilkår, jf. pkt. 1.6.3, oppdages av Oppdragsgiver eller av tredjepart engasjert av Oppdragsgiver, skal Operatør rette forholdet innen den frist Oppdragsgiver fastsetter. Der Operatør selv oppdager slikt brudd gjennom internkontroll eller egen oppfølging av underleverandører, skal Operatør uten opphold opplyse Oppdragsgiver om forholdene og utbedre forholdene innen frist fastsatt av Oppdragsgiveren. Oppdragsgiveren kan kreve at Operatør skal utarbeide en plan for forbedringer som skal godkjennes av Oppdragsgiveren.

Hvis forholdene ikke utbedres innen fastsatt frist, vil dette bli ansett som kontraktsbrudd som vil medføre plikt til å betale gebyr inntil forholdet er rettet. Det samme gjelder dersom Operatør eller underleverandør ikke utbedrer forholdene i pålegg fra Sjøfartsdirektoratet innen Sjøfartsdirektoratets frister.

Ved alvorlige brudd som medfører fare for ansattes liv og helse samt ved gjentatte brudd anses det som vesentlig kontraktsbrudd som gir Oppdragsgiveren rett til å heve kontrakten.

1.9.9 Heving ved vesentlige mislighold

Ved vesentlig mislighold, eller dersom det er klart at vesentlig mislighold vil inntre, har den annen part rett til å heve Kontrakten eller deler av denne med umiddelbar virkning, samt kreve erstatning. Oppdragsgiver kan kreve full erstatning for tap som følge av hevingen selv om det aktuelle mislighold før hevning eventuelt har medført krav om gebyrer.

Heving skjer ved at Oppdragsgiver gir Operatøren skriftlig meddelelse om dette.

Når heving skjer skal:

a) Operatøren avslutte utførelse og forlate sambandet på det tidspunkt Oppdragsgiver bestemmer og senest innen en måned. Oppdragsgiver har rett til, mot rimelig godtgjørelse, å bruke Operatørens båter og materiell for øvrig, som er bestemt for Operatørens gjennomføring av kontrakten, når Operatøren mottar Oppdragsgiverens skriftlige meddelelse om hevning.

b) Oppdragsgiver godtgjør Operatøren for det som er kontraktmessig utført etter kontraktens priser. Av denne godtgjørelse kan Oppdragsgiver holde tilbake det som er nødvendig for å dekke krav etter alternativ c) og d).

c) Operatøren betale erstatning for de nødvendige merkostnader, herunder merutgifter til finansiering.

d) Operatøren skal dessuten betale erstatning for tap ut over merkostnadene dersom kontraktsbruddet har sin årsak i forsettlig eller grovt uaktsomt forhold hos Operatøren.

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

1.9.10 Heving på grunn av konkurs eller insolvens hos Operatøren

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

1.9.11 Erstatning

Oppdragsgiver kan ved kontraktsbrudd kreve dekket det dokumenterte økonomiske tapet kontraktsbruddet har medført. Ilagte standardiserte gebyr, jf. kapittel 5, kommer til fradrag ved erstatningsutmålingen.

Operatør vil ikke være erstatningspliktig dersom Operatør kan påvise at det forelå en oppfyllelseshindring grunnet omstendigheter som Operatør ikke rådet over og ikke med rimelighet kunne forutse, unngå eller avhjelpe med rimelige midler og kostnader (kontrollansvar) eller der kontraktsbruddet skyldes skadelidte part.

Skadevoldende part plikter å innbetale erstatningskravet til skadelidte part innen 14 dager regnet fra den dato skadelidte part har fremsatt kravet skriftlig til skadevoldende part. Oppdragsgiveren kan kreve erstatning for ethvert tap, herunder tap som skyldes merarbeid eller andre kostnader knyttet til Operatørens kontraktsbrudd. Det kan ikke kreves erstatning for indirekte tap.

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

1.9.12 Gebyr

Gebyr er regulert i kapittel 5, godtgjørelse.

1.9.13 Dagbot

Dersom Operatøren misligholder sine kontraktplikter, og ikke retter forholdet innen utløpet av den frist som er satt, har Oppdragsgiver rett til å kreve dagbot. Boten løper frem til Operatøren har rettetforholdet. Dagbot pr. kalenderdag skal utgjøre en promille av årlig godtgjørelse.

1.10 OPPDRAGSGIVERS MISLIGHOLD

1.10.1 Mislighold

Det foreligger mislighold fra Oppdragsgivers side om Oppdragsgiver ikke oppfyller sine forpliktelser.

1.10.2 Innstilling av sambandet

Operatør har rett til å innstille sambandet kun ved vesentlig betalingsmislighold. Før sambandet innstilles skal Operatør gi skriftlig varsel til oppdragsgiver med fem virkedagers frist. Av varselet skal det klart fremgå at sambandet kan bli innstilt om fristen ikke overholdes.

1.10.3 Retting av forholdet

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

1.10.4 Erstatning

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

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

1.10.5 Heving ved Oppdragsgivers mislighold

Operatøren har rett til å heve kontrakten dersom oppdragsgiver vesentlig misligholder sine kontraktsforpliktelser eller det er klart at vesentlig kontraktsbrudd vil inntre, og forholdet ikke er blitt rettet etter skriftlig varsel fra Operatør innen en rimelig frist fastsatt av Operatør. Fristen skal ikke være kortere enn en måned.

Heving skjer ved at Operatøren gir oppdragsgiver skriftlig meddelelse om dette.

Når heving skjer

a) kan Operatøren innstille utførelsen innen en rimelig frist etter at Oppdragsgiver har mottatt Operatørens skriftlige meddelelse om heving

b) skal Oppdragsgiver betale Operatøren for kontraktmessig utførelse etter kontraktens priser for avviklingskostnader og for tap på grunn av kontraktsforpliktelser overfor underleverandør

c) skal Oppdragsgiver betale Operatøren erstatning for tapt fortjeneste som han etter kontrakten ville ha hatt på den gjenstående del av kontraktarbeidet

d) skal Oppdragsgiver betale erstatning for ytterligere tap såfremt kontraktsbruddet har sin årsak i forsettlig eller grovt uaktsomt forhold hos oppdragsgiver

1.10.6 Registrering ved heving

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

1.11 FORCE MAJEURE

Det foreligger force majeure når en av partene er forhindret i å oppfylle kontrakten på grunn av forhold som ligger utenfor hans kontroll, så som krig, terror, ekstraordinære værforhold, offentlige påbud og forbud. Opplistingen er ikke uttømmende, men skal være veiledende for hvilke forhold som kan anses som force majeure.

Forhold som parten burde ha tatt i betraktning ved inngåelsen av kontrakten eller med rimelighet kunne ventes å unngå eller overvinne følgende av, anses likevel ikke som force majeure.

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

Ved force majeure fritas begge parter for ansvaret for manglende oppfyllelse av sine forpliktelser etter Kontrakten frem til situasjonen opphører.

Manglende oppfyllelse av Kontrakten som skyldes forhold hos en Underoperatør/ Underleverandør anses ikke som force majeure.

Mangel på arbeidskraft anses ikke som force majeure.

Ved force majeure skal den berørte parten umiddelbart og skriftlig underrette den annen part om:

- antatt varighet og omfang
- årsaken til oppfyllelseshindringen
- tiltak for å bøte på konsekvensene

Hver av partene dekker sine kostnader forbundet med force majeure-situasjonen.

Partene skal i tilfelle force majeure iverksette tiltak for å begrense virkningen av oppfyllelseshindringen, f.eks. besørge alternativ transport. Oppdragsgiver skal forhåndsgodkjenne slike tiltak. Operatøren har rett til Godtgjørelse for slike tiltak, fratrukket den besparelse tiltaket medfører for Operatøren.

En part har rett til heving av Kontrakten dersom den annen parts oppfyllelse av hele Kontrakten eller en ikke uvesentlig del av Kontrakten hindres eller forsinkes i mer enn seks måneder som følge av force majeure.

Reglene ovenfor gjelder tilsvarende når en del av Kontrakten rammes av en force majeure begivenhet som medfører at Kontrakten bare delvis kan oppfylles. Den delen av Kontrakten som er rammet av force majeure og som heves, skal medføre en forholdsmessig reduksjon i Godtgjørelsen til Operatøren.

Ved force majeure reduseres Godtgjørelsen med antall ikke kjørte Rutekilometer multiplisert med pris per Rutekilometer ut fra oppgitt godtgjørelse ruteproduksjon i Vedlegg 5.1.

1.12 TVISTER, LOVVALG OG VERNETING

1.12.1 Lovvalg

Partenes rettigheter og plikter etter denne kontrakten bestemmes i sin helhet etter norsk rett.

1.12.2 Forhandlinger

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

Fører forhandlinger ikke frem, skal saken avgjøres av de ordinære domstoler, med mindre partene blir enige om å bringe saken inn til avgjørelse ved voldgift. At en tvist er brakt inn til avgjørelse for domstol eller ved voldgift, fritar i seg selv ikke partene fra å oppfylle sine forpliktelser etter Avtalen.

1.12.3 Rettsvalg og verneting

Bergen tingrett er verneting for alle tvister under denne kontrakten.

2 OPPDRAGSBESKRIVELSE

2.1 OPERATØRS YTELSER OG PLIKTER

2.1.1 Oppdraget

Denne konkurransen omfatter følgende båtruter:

Rute	
1.	Florabassenget 14-631 Florø – Veiesund – Askrova – Stavang – Svanøy 14-639 Florø – Rognaldsvåg – Kinn 14-637 Del av Florø – Barekstad – Batalden – Fanøy 14-640 Florø – Barekstad – Batalden – Fanøy – Rognaldsvåg – Kinn 14-641 Kveldsruter
2.	14-661 Kystvegekspressen Måløy – Smørhamn – Florø
3.	14-854 Måløy – Silda og 14-855 Måløy – Hennøystranda
4.	Ambulanse og liten del av 14-637
5.	14-185 Vik – Ortnevik
6.	14-242 Ortnevik – Måren – Nordeide

2.1.2 Ansvars- og leveransemodell

Oppdragsgiver vil ha hovedansvaret for:

- Planlegging av kollektivtrafikken
- Markedsføring og kommunikasjon
- Sal- og billetteringsløysing
- Trafikantinformasjon

Operatør vil ha ansvaret for leveranse av båttjenester innenfor sitt kontraktsområde. I tillegg skal Operatøren tilby tjenester som støtter opp under de områdene som oppdragsgiver har hovedansvaret for.

2.2 KRAV TIL PLANLEGGING AV DRIFTEN

Oppdragsgiver har hovedansvaret for planleggingen av rutetilbudet.

Operatøren står ansvarlig for den planleggingen som er nødvendig for å levere båttjenester etter Oppdragsgivers ønske om linjenett og rutetilbud.

Dette vil være ansvarsdelingen for planlegging av kollektivtrafikken:

Oppdragsgivers hovedansvar:

- Kontakt med myndigheter
- Kontakt med kunder og berørte
- Planlegging av linjenett og anløpssteder
- Planlegging av rutetabeller for enkeltlinjer

Operatørs hovedansvar:

- Planlegging av infrastruktur
- Planlegging av fartøyplaner
- Planlegging av skiftplaner
- Gjennomføring av den daglige driften
- Avtaler og drift av kaier

2.2.1 Ruteplanlegging

2.2.1.1 Kollektivtilbudet

Oppdragsgiver har ansvaret for planlegging av det helhetlige kollektivtilbudet. Oppdragsgiver vil ha hovedansvaret for å følge med på markedsutviklingen og endre tilbudet deretter. Dette innebærer hvor rutene skal gå, hvilke holdeplasser/kaier som skal betjenes, samt frekvens og åpningstider på tilbudet.

Oppdragsgiver ønsker at Operatør kontinuerlig kommer med innspill til arbeidet basert på erfaringer med den daglige driften.

2.2.1.2 Ruteplaner og fartøyplaner

Oppdragsgiver er ansvarlig for utarbeidelse av ruteplaner. Alle ruteendringer skjer på datoer fastsatt av Oppdragsgiver. Oppdragsgiver gir prosedyrer med tidsplan for ruteendringer. Operatøren kan til enhver tid foreslå endringer i ruteplanen. Det tilligger Oppdragsgiver å godkjenne forslag til endringer i ruteplanen.

Oppdragsgiver er ansvarlig for at gjeldende rutedata blir vedlikeholdt i baksystemer for ruteopplysning, sanntidsinformasjon/fremkommelighet og salgsapplikasjonen for billetter.

Operatøren er ansvarlig for utarbeidelse av fartøyplaner, og har ansvar for at tilstrekkelig antall båter er tilgjengelige for å gjennomføre den ruteproduksjonen som omfattes av kontrakten med oppdragsgiver.

Operatør er ansvarlig for at de til enhver tid gjeldende fartøyplaner er tilgjengelige for Oppdragsgiver minst fire (4) uker før endringer finner sted.

Oppdragsgiver skal normalt varsle endring av ruteproduksjon skriftlig senest fire (4) uker før ruteendringen trer i kraft. I forbindelse med endring i skoleskyss må Operatør gjennomføre nødvendige endringer på kort varsel.

2.2.1.3 Skiftplaner

Operatør er ansvarlig for utarbeidelse av skiftplaner for bemanning av båtene. Det skal sørges for at det er tilstrekkelig personell til å kjøre den ruteproduksjonen som omfattes av kontrakten med Oppdragsgiver. På oppfordring skal Oppdragsgiver få innsyn i planene.

For båtambulanse skal mannskapsoversikt være oppdatert i AMK-sentralen sin dynamiske ressursoversikt.

2.2.1.4 Kortvarig ekstraordinær transport

Alle fartøy i denne kontrakten kan brukes til kortvarig ekstraordinær transport både innenfor ruteområdet, men også ellers i Vestland fylkeskommune. Med kortvarig ekstraordinær transport menes for eksempel der det blir satt inn båtrute på grunn av stengt vei. Prising av slike oppdrag skjer etter forhandlinger med utgangspunkt i kostnader oppgitt i prisskjema.

2.2.2 Planlegging av infrastruktur

Oppdragsgiver ivaretar kollektivtrafikkens interesser ved offentlige myndigheters planarbeid og annen myndighetsutøvelse som beslutter terminaler, kaier/anløp og informasjonssystemer. Det opplyses om at Oppdragsgiver ikke har myndighet til å bestemme hvordan og i hvilken grad kollektivtransportens interesser blir ivaretatt.

Operatøren skal sette seg inn i og innrette seg etter offentlige vedtak og beslutninger som endrer, hindrer eller på annen måte berører trafikkavviklingen av kollektivtransporten innenfor denne kontrakten i kontraktens løpetid. Operatøren må også gjøre seg kjent med og innrette seg etter planarbeid og andre offentlig tilgjengelige vedtaks-/beslutningsprosesser som er iverksatt forut for gjennomføringen av denne konkurransen og som kan få betydning for leveransene etter denne Kontrakten.

Operatøren skal ivareta egen trafikks interesser overfor offentlige myndigheter når det gjelder forhold som påvirker den daglige drift. Operatøren skal holde Oppdragsgiver informert om eventuelle avviklingsproblemer. Oppdragsgiver ønsker at Operatøren kan komme med forslag til løsninger for dette når denne situasjonen oppstår.

Operatøren er pliktig til å stille med personer med operativ trafikklederrolle for deltagelse i møter og på befaringer som skjer i regi av Oppdragsgiver eller offentlige virksomheter. Slike møter avholdes regelmessig og det gis ikke økonomisk godtgjørelse for slik deltagelse.

2.2.3 Annen bruk av fartøy

Operatør kan ikke benytte hovedfartøyene i andre kontrakter uten godkjenning av Oppdragsgiver. Operatør kan i liggetiden benytte fartøyene til charteroppdrag o.l.

2.3 SALG AV BILLETTER

2.3.1 Pris- og sonesystem

Pris- og sonesystem er Oppdragsgivers ansvar.

Operatøren forplikter seg til å sørge for at mannskapet til enhver tid er kjent med gjeldende prisreglement og forretningsregler for billettsalg. Oppdragsgiver er forpliktet til å informere Operatøren skriftlig når endringer skjer i prisreglementet.

Det vil normalt være en justering av prisene en gang pr. år.

2.3.2 Billettsalg

Oppdragsgiver definerer og bestemmer salgsstrategi og krav til salgssystem.

Alt billettsalg foregår på den til enhver tid gjeldende salgsapplikasjon, og avlesing av kundens forhåndskjøpte billetter skjer elektronisk, eller ved fremvisning av mobilbillett eller papirkvittering ved overgang.

Det skal selges korrekte billetter til de passasjerene som ikke har dette ved påstigning. Operatør er ansvarlig for salg av billetter og for at gjeldende reglement for takster og rabattordninger blir fulgt.

Særskilt informasjon om totalt salg av billetter skal følge Operatørens faktura.

2.3.2.1 Billettsalgets tilgjengelighet

Operatør skal bruke Oppdragsgivers billetteringsapplikasjon som er tilpasset bruk på en Android-enhet.

Operatør står ansvarlig for innkjøp og drift av nødvendig billetteringsutstyr som for eksempel salgsenhet, betalingsterminal og kvitteringsskriver. Billetteringsutstyret skal kommunisere med Oppdragsgivers baksystem via HTTPS.

Utstyret skal til enhver tid være tilgjengelig og korrekt konfigurert.

Operatøren skal dokumentere rutiner for salg av billetter ved hjelp av Oppdragsgivers salgsapplikasjon.

Dersom feil ved salgssystemet skyldes feil på Operatørens utstyr, skal dette meldes uten ugrunnet opphold til Oppdragsgiver, og Operatøren skal uten ugrunnet opphold sørge for å reparere eller bytte ut utstyr som ikke fungerer.

Ved driftsavvik har Operatøren ansvaret for at erstatningsfartøy støtter gjeldende salgssystem.

2.3.2.2 Bookingsystem

Operatør skal ha et bookingsystem for automatisert plassreservasjon som skal kobles opp mot Oppdragsgivers salgskanaler. Bookingsystemet sitt grensesnitt(API) skal på forespørsel fra Oppdragsgiver kunne være et fritt tilgjengelig digitalt og dokumentert programmeringsgrensesnitt (API) som kan benyttes gjennom salgskanalene til andre relevante aktører. Ved slik eventuell forespørsel, skal systemendringen gjennomføres vederlagsfritt.

Bookingsystemet skal håndtere både passasjer og bilbestilling der det er aktuelt. Spesielt i Florabassenget er det utfordrende med plass enkelte dager/turer og det er derfor avgjørende med et velfungerende bookingsystem.

2.3.2.3 Manglende billettsalg

Det er feil eller manglende billettsalg hvis kunden ikke får utstedt (kjøpt eller aktivert) gyldig billett.

2.3.3 Billettkontroll

Oppdragsgiver har ansvar for billettkontroll og har anledning til å foreta uanmeldte kontroller om bord. Billettkontrollørene skal legitimere at de har myndighet til å utføre slike oppgaver. Mannskapet på båten som kontrolleres skal rette seg etter de instrukser som billettkontrollørene gir ved gjennomføringen så lenge dette ikke kommer i konflikt med sikkerheten om bord. Forsinkelser som oppstår som følge av billettkontroll skal meldes egen trafikkleder og loggføres.

2.3.4 Fri reise

Nærmere om aktuell ordning inkludert kostnader

2.4 RAPPORTERING

Operatøren skal rapportere til Oppdragsgiver etter bestemmelsene i dette kapittel. Månedlig faktura godtgjøres kun hvis rapportene foreligger.

Dersom Operatør eller Oppdragsgiver får på plass digitale løysinger for informasjonsutveksling, skal de tas i bruk.

Type rapport	Rapporteringsmåte	Frekvens
Revisorgodkjent kontraktsregnskap	Elektronisk, per e-post ved bruk av Oppdragsgivers mal	Årlig
Oversikt over billettinntekter	Elektronisk	På forespørsel
-Oversikt over innstilte og avbrutte turer, -Oversikt over gebyr påløpt i samsvar med Vedlegg 6	Elektronisk per epost eller anna system fastsatt av Oppdragsgiver	Månedlig
Økonomisk beregning for godtgjørelse etter fratrekk for gebyr	Elektronisk per epost eller anna system fastsatt av Oppdragsgiver	Kvartalsvis
Avvik fra krav i kontrakten, til dømes innstilt Tur, avbrutt Tur, forsinkinger etc. jf.pkt.2.4.1	Rapporteres i Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende rapporteringssystem. Ved større/langvarige avvik skal Operatør i tillegg melde fra per epost/telefon.	Omgående etter at avvik er oppstått, og senest innen 15 minutt
Rapportering av passasjertall jf. pkt. 2.4.2	Elektronisk per epost (eventuelt Oppdragsgivers sitt rapporteringssystem)	Ukentlig
HMS avvik	Elektronisk per epost eller annet system fastsatt av Oppdragsgiver	Månedlig eller presentasjon på hvert kontraktsmøte
Hendinger som kan medføre medieomtale for eksempel ulykker	Per telefon, og i Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende rapporteringssystem	Omgående

Avvik miljøutslipp (f.eks. ved ulykker)	Per telefon, og i Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende rapporteringssystem	Omgående
Rapportering av avvik på fartøy samt påfølgende rapportering av utbedrede forhold	Elektronisk i Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende rapporteringssystem	Fortløpende
Rapportering av miljøutslepp, drivstofforbruk, energibruk etc.	Elektronisk per epost eller annet system/skjema fastsatt av Oppdragsgiver	Årlig rapport, senest innen 20.01. kvart år.
Statistikk og økonomiske forhold om den operative drifta	Elektronisk	På forespørsel

Ved overgang til nye systemer kan tidspunkt og frekvens for rapportering endres.

2.4.1 Avviksrapportering

Operatør skal omgående, og senest innen 15 min, etter at avvik er oppstått, registrere alle driftsavvik samt andre forhold som er definert i Oppdragsgiver sitt webbaserte rapporteringsskjema som Oppdragsgiver stiller til disposisjon – (Skyssloggen eller tilsvarende).

Forsinkelser over 5 minutt skal registreres omgående.

2.4.2 Passasjertall

Operatør skal telle påstigende og avstigende passasjerer på hver enkelt kai for hver avgang i tidtabellen. Operatør skal lagre tallene på avgangsnivå.

Operatør skal bruke skjema utarbeidet av Operatør og oversende dette ukentlig.

Dersom Oppdragsgiver i kontraktsperioden oppretter et rapporteringssystem for passasjertall, skal Operatør rapportere i dette systemet på de vilkår oppdragsgiver fastsetter.

2.5 LEVERING AV BÅTTJENESTER

2.5.1 Krav til trafikkavvikling

Operatør har ansvaret for leveransen av båttjenester i henhold til det linjenettet og de rutetabellene som Oppdragsgiver spesifiserer. Operatøren har ansvar for at tilstrekkelig antall båter og personell alltid er tilgjengelig for å gjennomføre den ruteproduksjonen som omfattes av kontrakten med Oppdragsgiver.

2.5.2 Reisevilkår og reisegaranti

Operatøren skal følge Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende Reisegaranti og Reisevilkår.

2.5.3 Krav til overholdelse av tidtabell

Operatøren skal utføre oppdraget i henhold til avtalt tidtabell og de kjøretider og avgangstider fra stoppesteder som er angitt i denne.

Anløp mer enn 1 minutt etter oppsatt rutetid fra hvert enkelt stoppested regnes som forsinkelse.

En tur defineres som innstilt når mindre enn 50% av turen målt i planlagt rutekilometer er kjørt.

En tur defineres som avbrutt dersom fartøyet ikke anløper en eller flere av kaiene i sambandet.

Dersom en tur blir innstilt, avbrutt eller forsinket slik at fartøyet ikke når korresponderende transportmiddel underveis på ruten, er Operatøren ansvarlig for at passasjerene får tilbud om alternativ transport. Med alternativ transport menes for eksempel transport med buss eller drosje til den kai/holdeplass som passasjeren var ment å reise til med det korresponderende transportmiddelet.

Operatøren har det økonomiske ansvaret for alternativ transport.

2.5.4 Avløsninger

Det må legges opp til robuste planer der det ikke oppstår forsinkelser som følge av mannskapsavløsning.

2.5.5 Trafikkledelse

Oppdragsgiver skal kunne nå en ansvarlig ledelsesrepresentant for Operatøren i hele driftsdøgnet, på alle dager. Operatøren skal ha en skriftlig rutine for trafikkledelse og dens funksjoner.

Arbeidsoppgaver for trafikkledelsen skal i hovedsak være rettet mot forhold som ivaretar trafikkavviklingen samt de reisendes interesser, som f.eks.:

- Iverksette avbøtende tiltak ved trafikkforstyrrelser
- Melde fra til kaieier om manglende snøbrøyting og skade på kai
- Iverksette tiltak ved frakjøring av passasjerer
- Løpende oppdatere trafikklogg
- Informere Oppdragsgiver ved driftsforstyrrelser som påvirker kundene, herunder forsinkelser, frakjøringer og innstilte turer
- Informere Oppdragsgiver hvis mannskap eller andre melder inn mangler på kai.
- Mannskap- og fartøydisponering
- Iverksette alternativ transport ved innstilte, avbrutte eller forsinkede turer

Operatøren er pliktig til å avsette en dag pr. år uten særskilt godtgjørelse, for alle på operativt ledernivå til deltakelse i kurs/samling i regi av Oppdragsgiver relatert til kjøreoppdraget.

Ved vesentlige endringer i Operatørens eierstruktur eller hvis Operatøren skifter daglig leder, driftsansvarlig, økonomiansvarlig eller personer med spesielle kvalitetsansvar, skal Oppdragsgiver orienteres skriftlig om dette.

2.5.5.1 Håndtering av avvikssituasjoner og innstillinger

Operatør skal ved avvik fra planlagt produksjon sørge for informasjon til kundene slik at konsekvensene for kundene blir så små som mulig.

Oppdragsgiver kan gjøre mindre endringer i planen for varsling i løpet av kontraktsperioden. Dersom Oppdragsgiver skulle gjøre endringer i planen skal Operatøren varsles om dette i så god tid som mulig før endringen inntreffer.

2.5.6 Sikkerhet og krisehåndtering

Operatøren er pliktig å arbeide systematisk og helhetlig med beredskap i egen virksomhet for å kunne håndtere uønskede hendelser (en uønsket hendelse er en hendelse som avviker fra det normale, og som har medført, eller kan medføre tap av liv eller skade på helse, miljø eller materielle verdier).

Det skal utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse som belyser hvilke risikoer og sårbarheter operatøren har, i forhold til ulike uønskede hendelser som kan inntreffe. Basert på risikoene og sårbarhetene skal det foreligge en beredskapsplan som inkludere varslingsrutiner internt og til Oppdragsgiver, samt håndtering av de uønskede hendelsene. Planen skal beskrive forebyggende tiltak, samt tiltak for å begrense skadevirkninger hvis en uønsket hendelse skulle oppstå. Planen skal være gjort kjent i virksomheten til operatøren. Operatøren skal jevnlig gjennomføre beredskapsøvelser og evaluering av disse.

Risiko- og sårbarhetsanalyser og beredskapsplanverket skal oversendes Oppdragsgiver minimum 2 måneder før oppstart av oppdraget. Etter dette skal de oversendes ved endringer og minimum hvert annet år.

Operatøren skal ha rutiner for håndtering av mistenkelig oppførsel, gjenglemt bagasje og mistenkelige gjenstander. Disse rutinene skal være godt kjent i virksomheten til operatøren og benyttes av betjeningen. Rutinene skal også oversendes Oppdragsgiver, sammen med annet beredskapsplanverk.

2.5.7 Tilleggskjøring

Oppdragsgiver kan kreve at Operatør gjennomfører ekstra avganger dersom det er behov for å gi økt kapasitet på en eller flere turer. Operatør vil i slike tilfeller godtgjøres pr rutekilometer iht. godtgjørelse ruteproduksjon i vedlegg 5.1 Prisskjema for den delen av linjen som har behov for denne tilleggskapasiteten x 1,5. Minimumsgodtgjørelse er 20 rutekilometer pr. båt.

2.5.8 Krav til behandling av hittegods

Hittegods skal håndteres og tas vare på i henhold til gjeldende lover og forskrifter.

Hver enkelt gjenstand skal merkes med nøyaktig utfylt hittegodslapp hvor det fremgår dato, klokkeslett, funnsted/linjenummer.

Operatøren skal føre en logg over hittegods slik at det er mulig å spore når og hvor det er funnet, samt informasjon om når det er hentet av eier.

2.5.9 Krav til renhold og vedlikehold av båter

Operatør har ansvar for at renhold og vedlikehold utføres på båtene. Båtene skal til enhver tid fremstå som godt renholdt og vedlikeholdt.

2.5.9.1 Daglig renhold

- Båten skal minimum vaskes innvendig 1 gang i døgnet.
  Med vask innvendig menes at gulvflater, vegger og vinduer skal være rengjort for smuss tilført båten det forutgående trafikkdøgnet.
- Seter skal være rengjort og uten synlig smuss.

- Båten skal være fri for tagging, både ut- og innvendig,
- Gulvene skal, i tillegg til å være vasket, være rengjort for tyggegummi, tagging og lignende.
- Utvendig vask skal utføres ved behov. Utvendig renhold skal gi et godt helhetsinntrykk. Vinduer skal så langt det lar seg gjøre være rene også utvendig.
- Mannskapet skal gå igjennom båten og plukke løst søppel minst en gang pr. tur.

2.5.9.2 Periodisk renhold

- Samtlige vinduer vaskes innvendig minimum 1 gang pr. mnd.
- Innvendig helvask, herunder rens av setetrekk, utføres minimum 2 ganger pr. år.

Periodisk renhold skal kunne dokumenteres overfor Oppdragsgiver.

2.5.9.3 Daglig vedlikehold

- Båter i trafikk skal fremstå uten skader på lakk, skrog eller innredningsdetaljer.
- Punkterte vinduer skal ikke forekomme.
- Vinduer med riss-skader skal skiftes.

2.5.9.4 Periodisk vedlikehold

Operatør har ansvaret for periodisk vedlikehold av sine båter.

Periodisk vedlikehold skal kunne dokumenteres overfor Oppdragsgiver.

2.6 SPESIELLE BESTEMMELSER

2.6.1 Utprøving av nye løsninger

Operatøren må være villig til å delta i testing/utprøving av nye løsninger for å forbedre kollektivtrafikken. I pkt. 2.6.2 er det nevnt et eksempel, men andre tiltak kan også bli aktuelle. Dette vil bli behandlet etter endringsbestemmelse omtalt i Avtalen.

2.6.2 Utprøving av nye fartøy

Det kan være aktuelt med utprøving av nye typer fartøy f.eks. med annen miljøteknologi. Operatørens rolle kan være å kjøpe/leie og drifte fartøy eller drifte fartøy anskaffet av Oppdragsgiver. Operatør må om dette blir aktuelt påregne behov for ekstra rapportering, oppfølging til Oppdragsgiver.

2.7 MANNSKAP

2.7.1 Språk

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

2.7.2 Uniformering

Uniformsplikt (Operatørens uniform) gjelder for båtmannskap med kundekontakt. Uniformen skal til enhver tid være hel og ren. Operatøren dekker uniformkostnadene.

2.7.3 Lærlinger

Det er et krav at Operatør er tilknyttet en lærlingordning og at lærlinger/kadetter skal delta i utførelsen av oppdraget. Kravet kan oppfylles av Operatør eller en eller flere av hans underleverandører. Det kreves minimum 2 lærlingeårsverk i kontrakten per år.

Utenlandske selskap kan oppfylle lærlingekravet ved å benytte lærlinger som er tilknyttet offentlig godkjent lærlingeordning i Norge eller tilsvarende ordning i annet EU/EØS - land. Operatør skal ved oppstart, og på anmodning under gjennomføringen av oppdraget, dokumentere at kravene er oppfylt.

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

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

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

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

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

Kostnader knyttet til lærlinger skal være inkludert i godtgjørelsen.

2.7.4 Kurs og opplæring

Ansatte hos Operatørselskapet skal ha gjennomgått opplæring i, og til enhver tid ha nødvendige kunnskaper om:

- Kundebehandling og serviceløfte
- Oppdragsgivers pris- og billettsystem, samt sonestruktur
- Detaljkunnskaper om linjene Operatøren betjener, samt korresponderende/samkjørende linjer
- Gode kunnskaper om det øvrige linjenettet i ruteområdet
- Transportvedtektene og Oppdragsgivers reisegaranti
- Fastsatte varslingsrutiner og beredskapstiltak ved større ulykker og brann
- Krisehåndtering iht. pkt. 2.5.6.
- Operatør kan komme med innspill til ønsket opplæring. Oppdragsgiver og Operatør kan i samarbeid utvikle og planlegge kurs innenfor ulike emner/tema.

Operatør skal stille all betjening kostnadsfritt til disposisjon for Oppdragsgiver inntil 1 dag hvert kalenderår. Dette for å gjennomgå supplerende opplæring innen de områder Oppdragsgiver finner nødvendig.

2.7.5 Kvalifikasjoner for personell til betjening av landarrangement

Operatør skal benytte instruert eller sakkyndig personell til betjening og bruk av landarrangement.

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

2.8 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 må det også oppgis antatt og virkelig antall fraværsdager utover skadedagen)
- Personskade uten fravær
- Nestenulykke og farlig forhold
- Personskade passasjer/3.part
- Skader på biler/last
- Støtskader
- Utslipp ytre miljø (luft/vann)
- Timeverk
- Sykefravær (korttids, langtids og total)

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

Oppdragsgiver skal ha kopi av sjøulykkerapporter som blir sendt til Sjøfartsdirektoratet.

Rapportering til Oppdragsgiver skal skje innen den 15. i påfølgende måned.

2.9 OPPFØLGING

2.9.1 Kvalitetssikring

Operatør skal ha iverksatt og dokumentert sitt system for kvalitetssikring (Kvalitetssikringssystem) av leveransen senest 30 dager etter Kontraktsinngåelsen.

Oppdragsgivers representant og personer med myndighet fra Oppdragsgiver skal, i perioden frem til oppstart, ha rett til å foreta kvalitetsrevisjon og verifikasjon av Operatørens kvalitetssikring og fremdrift.

2.9.2 Møter

Det skal hvert år holdes møter mellom Operatør og Oppdragsgiver.

Innkallelse til møter skal skje med minst sju kalenderdagers varsel. Partene skal være representert på møter med deltakere som har kompetanse på de spesifiserte saker som er oppført på dagsordenen. Oppdragsgiver skal føre referat fra det som behandles på møtene. Referatet sendes snarest mulig etter gjennomført møte til de øvrige møtedeltakere og til partenes representanter. Referatet er godkjent dersom innsigelser ikke blir gitt senest to uker etter at referatet er mottatt.

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

Møtestruktur:

Møte	**Formål**	**Frekvens**	**Innhold**
Driftsmøte	Sikre oppfyllelse av kontrakt Gjennomgang av driftsrelaterte saker siden forrige driftsmøte	2-4 møter i året	Trafikk Statistikk Driftsavvik HMS
Evalueringsmøte	Evaluere avsluttet kontraktsår	En gang i året	
Avslutningsmøte	Evaluere kontraktsperioden, inkl. tilstandsrapport for kaiene	Etter endt kontrakt	Tilstandsrapport for kaiene

2.10 MARKEDSFØRING OG KOMMUNIKASJON

Oppdragsgiver er ansvarlig for markedsføring av kollektivtrafikken i Vestland fylkeskommune.

Oppdragsgiver har rett til å gjennomføre passasjertellinger og markedsundersøkelser ombord i fartøyene. Ved behov skal Oppdragsgiver ha vederlagsfri tilgang til fartøyene for montering av kommunikasjonsteknologi (for eksempel Beacons) for gjennomføring av markedsundersøkelser.

2.10.1 Markedsføring av kollektivtrafikken

2.10.1.1 Oppdragsgiver sitt ansvar

Informasjon om kollektivtransporten og rutetilbudet er Oppdragsgivers ansvar. Oppdragsgiver har i den sammenheng ansvar for følgende:

- Annonsering av rutetilbudet, samt å kommunisere informasjon om endringer i trafikkavviklingen som følge av planlagte avvik.
- Informasjon om rutetilbudet og priser i aktuelle kanaler, som:

  o Digitale informasjonskanaler (app, skjerm m.m.)

  o Produksjon av ruteplakater

o Plassering av skjermer og/eller rutetavler på terminaler og holdeplasser

2.10.1.2 Operatør sitt ansvar

Operatør har den direkte kundekontakten og skal medvirke i informasjonsarbeidet.

Operatør har mellom annet ansvar for å kommunisere nødvendig publikumsinformasjon direkte til kundene ved ikke-planlagte avvik. Kommunikasjonen skal skje på vegne av Oppdragsgiver etter nærmere retningslinjer fra Oppdragsgiver.

Operatør skal videreformidle all relevant informasjon fra Oppdragsgiver til sine ansatte samt eventuelle underleverandører.

2.10.2 Reklamerettigheter

Operatør plikter å stille med materiell uten reklame og/eller gjeldendene reklameavtaler. Oppdragsgiver har alle rettigheter til reklame i fartøyene.

Alle reklameinntekter i kontraktsperioden tilfaller Oppdragsgiver. Det er det til enhver tid gjeldende reklameoperatør som forvalter Oppdragsgivers reklamerettigheter, og som er ansvarlig for den praktiske gjennomføringen av reklameringen.

Sal av andre produkt enn billetter, kan ikke skje om bord på i fartøyet, med mindre Oppdragsgiver har godkjent slikt salg.

2.10.3 Kommunikasjon og media

For å sikre at Oppdragsgiver og Operatør har en kvalitetssikret og samordnet holdning eksternt og særlig i forhold til media, skal Operatør ha egen prosedyre for handtering av media. Oppdragsgiver har anledning til å utarbeida en anbefalt medieprosedyre for Operatør.

Prosedyren er ikke laget for å legge begrensinger på Operatør sin rett til å uttale seg i media.

Medieprosedyren skal mellom annet inkludere følgende:

- Operatør skal ha en fast talsmann/-kvinne for uttaler i media.
- Dersom Operatør får en forespørsel fra media skal Operatør, dersom det er praktisk mulig, søke å samordne svar og handtering av media med Oppdragsgiver før uttale blir gitt.
- Oppdragsgiver skal få melding om mediekontakt snarest mulig.

2.10.4 Kundekommunikasjon

Kundene i kollektivtrafikken skal sikres grunnleggende lik behandling. Oppdragsgivers kundesenter mottar, registrerer og besvarer klager og andre henvendelser. Henvendelser som omhandler kundeforholdet hos Operatøren fordeles dit for kommentar, eller i noen tilfeller for besvarelse.

Operatøren skal besvare henvendelsene fra kundesenteret innen to (2) virkedager. Hvilke kategorier for klager som skal besvares direkte av Operatør avtales mellom partene.

2.11 TRAFIKANTINFORMASJON

Operatør har ansvar for at alle kundar blir møtt på ein serviceorientert og kundevennleg måte.

Operatør plikter å håndtere alle forespørsler fra kunder, også klager eller lignende, på en kundevennlig måte. Operatør skal loggføre kundeklager som Operatør mottar og rapportere om disse.

Operatørs tilsette skal opptre som ambassadør for Oppdragsgiver, og være lojal for de valg og prioriteringer Oppdragsgiver tar.

Operatør skal følge Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende instruks for kundeservice.

2.11.1 Informasjon på kaianlegg

Operatør er ansvarlig for utplassering og utskifting av ruteinformasjon på kaier slik at de til enhver tid er siste utgave, og at informasjon om ruteendringer og annen informasjon fra Oppdragsgiver blir plassert, distribuert og hengt opp på kaier etter retningslinjer fra Oppdragsgiver. Operatør skal også fjerne materiell etter avtalt tid, eller når informasjonen ikke er relevant lengre. Operatør skal gi skriftlig tilbakemelding til Oppdragsgiver når oppgaven er utført.

Operatør skal fortløpende rapportere til Oppdragsgiver om feil og mangler med utstyr (rutetavler, informasjonssøyler og lignende) på kaier som inngår i kontrakten, etter retningslinjer fra Oppdragsgiver.

2.11.2 Sanntidsinformasjon

Det kan i løpet av kontraktsperioden bli innført system for sanntidsinformasjon. I denne sammenhengen skal Operatør stille fartøyene vederlagsfritt til disposisjon for Oppdragsgiver for installasjon av nødvendig utstyr.

Oppdragsgiver vil dekke Operatørs eventuelle merkostnader med etablering av slikt utstyr på fartøyene.

2.11.3 Annonsering av anløp og kundeinformasjon under reisen

Annonsering av anløp skal skje med tilstrekkelig høyt volum og skal greit oppfattes selv under krevende driftsforhold. Dersom den automatiske holdeplassannonseringen ikke fungerer, skal Operatørens personale bruke mikrofon for å annonsere kommende anløpskaier.

3 KRAV TIL FARTØYENE

3.1 GENERELLE KRAV TIL FARTØY

3.1.1 Informasjon om materiell

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

Operatør skal snarest mulig og senest 12 måneder før oppstart fremlegge dokumentasjon som verifiserer at samtlige fartøyer som skal benyttes i sambandet samsvarer med tilbudet. Dokumentasjonen som fremlegges skal samsvare med opplysninger gitt i Vedlegg 3.1, og vil være bindende for hele kontraktsperioden. Oppdragsgiver kan godkjenne at fartøy byttes i løpet av kontraktsperioden.

3.1.2 Offentlige krav og sertifikater

Samtlige fartøyer som skal trafikkere sambandet skal oppfylle gjeldende minstekrav som følger av offentlige regelverk.

Fartøy med vannlinjelengde over 24 meter skal være bygd etter og til enhver tid tilfredsstille krav i HSC 2000 koden. For fartøy med vannlinjelengde under 24 meter er det tilstrekkelig at fartøyet er bygd etter HSC 2000 koden.

Fartøyene skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet for den type fartsområde fartøyet går i.

Eventuelle pålegg fra Sjøfartsdirektoratet skal utføres innen fastsatte frister.

3.1.4 Sikkerhetsstyringssertifikat

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

3.1.5 Flaggstat

For fartøyer 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.

3.1.6 Forsikring

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

3.1.6 Transportkapasitet og passasjersertifikat

Tabellen under angir minimumskrav til transportkapasitet i sambandet.

Det er opptil operatør å vurdere antall fartøyer som må være i drift for å opprettholde den til enhver tid gjeldende ruteplan.

Oppdragsgiver kan godta differensiert passasjersertifikat tilpasset trafikksvake perioder.

Fartøyenes fulle transportkapasiteter skal benyttes i ruteproduksjonen, også om disse kapasiteter er høyere enn minimumskravene gitt under.

Rute	Minimum tal sitteplasser	Minimum tal skrog	Minimum antall biler
14-631,14-639, 14-637, 14-640, 14-641 Florabassenget	**70**		**7/ lastebil 12 meter**
14-631,14-639, 14-637, 14-640, 14-641 Florabassenget	**70**		**4/ lastebil 10 meter**
14-661 Kystvegekspressen Måløy – Smørhamn – Florø	**70**	**2**	**0**
14-854 Måløy – Silda.	**30**		**0**
14-855 Måløy – Hennøystranda			
Ambulanse + del av Florabassenget	**48**		**0**
14-185 Vik - Ortnevik	**48**		**7/buss, lastebil 12 m**
14-242 Ortnevik – Måren - Nordeide			

3.1.8 Manøvrering

Fartøy som tilbys skal ha tilstrekkelig sjømargin og manøvreringsmargin til at man med fullastede båter kan trafikkere sambandet, opprettholde ruteplan, samt manøvrere og legge til samtligekaier 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 kaiene skal Operatør hensynta kaienes styrke, utforming og fundamentering.

3.1.9 Fartøy og kai

Samtlige fartøyer som skal trafikkere sambandet skal være tilpasset kaiene. Ingen deler av fartøyene skal komme i konflikt med kaienes konstruksjoner.

Operatør må ta hensyn til alle kaiene på sambandet slik at påstiging ivaretas på en god måte ved alle tidevannstilstander, også med hensyn til universell utforming.

Operatør må sikre seg at fartøyet kan trafikkere sambandet ved maksimal dypgang for alle tidevannstilstander.

Operatør er ansvarlig for å gjøre avtale med kaieier, sikre nødvendige godkjenninger og bekoste eventuelle ombygginger av kaiene.

Nærmere opplysninger om kaier og tilhørende anlegg fremkommer i kapittel 7 og vedlegg 7.1 Kaier og infrastruktur.

3.1.10 Fartsområde

Tilbyder er ansvarlig for at fartøy er godkjent for de fartsområder som skal trafikkeres.

Fartøyet som skal utføre ambulanseoppdrag skal være klassifisert for fartsområde 4 og ha en marsjfart på minimum 25 knop.

3.1.11 Universell utforming

Fartøyene skal tilfredsstille krav til universell utforming i kapittel 2 § 7 i forskrift om bygging av skip.

Fartøyene skal likevel være konstruert og utstyrt slik at rullestolbrukere og andre personer med nedsett funksjonsevne kan gå ombord og i land enkelt og trygt ved alle tidevannstilstander. Rullestolbrukere skal ha tilgang til passasjersalong.

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

3.1.12 Temperatur i passasjersalong

Alle fartøyene skal utstyres med automatisk klimakontroll som sørger for en stabil og komfortabel innendørstemperatur i forhold til utendørstemperaturen og god luftkvalitet.

Temperaturen skal til enhver tid ligge mellom 18 og 25 grader C. Det skal ikke være sjenerende trekk eller kuldeområde i passasjersalong.

3.1.13 Støy

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

3.1.14 Passasjerfasiliteter

3.1.14.1 Generelt

Fasiliteter for passasjerene skal som et minimum tilfredsstille Forskrift nr. 4 av 2.10.1972 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter, m.v.

3.1.14.2 Gevinstautomater

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

3.1.14.3 Hjertestarter

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

3.1.14.4 Ladepunkt

Det skal minimum være 4 strøm/USB-uttak fordelt utover i passasjersalong pr 10. passasjer for lading av mobiltelefon, nettbrett og lignende.

3.1.14.5 Stoler og bord

Det skal være godt tilrettelagt med stoler og bord slik at passasjerene kan bruke reisetiden til å arbeide.

3.1.14.6 Internett

Det skal være gratis tilgang til trådløst internett for passasjerene.

Fartøyene skal ha gratis trådløst internett som dekker hele passasjerområdet. Trådløst internett skal minimum være kompatibelt med 802.11b, og med teoretisk kapasitet på minimum 10 Mb pr. sekund.

Utstyret skal ha rettferdig fordeling av båndbredde.

3.1.15 Profilering og passasjerinformasjon

3.1.15.1 Profilering

Oppdragsgiver har rett til innvendig og utvendig profilering.

Oppdragsgiver er ansvarlig for alle kostnader knyttet til profilering dersom det blir aktuelt.

3.1.15.2 Passasjerinformasjon

For å gi informasjon til de reisende skal det være elektronisk destinasjonsskilt utvendig ved landgang. Destinasjonsskiltet skal minimum vise navn på rute og endeholdeplass.

På elektroniske skjermer i publikumsarealene skal det vises sikkerhetsinformasjon, ruteopplysninger samt eventuelle trafikk- og nyhetsmeldinger.

Det vert og stilt krav om elektronisk kartbilete på innvendig monitorar som viser kvar båten er til ein kvar tid. Kartbiletet skal og syne stoppestader. Desse monitorane kan og nyttast til tryggleiksinformasjon.

Fartøyet skal ha høgtalarsystem for trafikantinformasjon som kan høyrast tydeleg i heile passasjerarealet.

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

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

3.2 MILJØKRAV

3.2.1 Miljøkrav

Hovedfartøyene på rutene nedenfor skal senest fra 01.05.2024 driftes med nullutslipp.

Med nullutslipp mener vi at motorer på fartøyet ikke slipper ut avgasser (for eksempel NOx, SOx, finstøv eller CO2). Elektromotoren oppfyller dette kravet.

Videre skal all energi som direkte eller indirekte brukes til å drifte hovedfartøyene i den avtalte ruteproduksjonen og ved kailigge være dokumentert fornybar. Det forutsettes at det kun benyttes sertifisert fornybar strøm med opprinnelsesgaranti til lading og eventuell produksjon av andre drivstoff som f.eks. Hydrogen.

Rute	
	Florabassenget 14-631 Florø – Veiesund – Askrova – Stavang – Svanøy 14-639 Florø – Rognaldsvåg – Kinn 14-637 Del av Florø – Barekstad – Batalden – Fanøy 14-640 Florø – Barekstad – Batalden – Fanøy – Rognaldsvåg – Kinn 14-641 Kveldsruter
	14-661 Kystvegekspressen Måløy – Smørhamn – Florø
	14-185 Vik – Ortnevik/ 14-282 Nordeide- Måren - Ortnevik

Operatør skal ha en robust løsning med god kapasitet og fleksibilitet til å håndtere fremtidige justeringer/endringer i rutestruktur.

For rutene nedenfor kan det brukes fossilt drivstoff

Rute	
	14-854 Måløy – Silda og 14-855 Måløy – Hennøystranda
	Ambulanse og liten del av 14-637

Fartøy driftet på fossilt drivstoff der dette tillates innenfor kontrakten, skal uavhengig av byggeår ikke ha NO_x-utslipp som overstiger Tier II kravet i MARPOL vedlegg VI.

Det skal ikke benyttes trematerialer som stammer fra tropisk tømmer i nybygg eller ved ombygginger.

3.2.2 Miljøsertifisering

Operatør må senest 01.05.2023 ha ISO 14001/2004 eller tilsvarende miljøsertifisering.

Oppdragsgiver presiserer at Operatør selv er ansvarlig for håndtering av eget avfall, jfr. pkt. 7.1.3. Før oppstart av drift i sambandet skal plan for håndtering av materiell/avfall godkjennes av Oppdragsgiver.

3.3 MATERIELL I PERIODEN FREM TIL 01.05.2024

Samtlige fartøy som skal trafikkere sambandet må fra 01.05.2022 oppfylle gjeldende minstekrav som følger av offentlige regelverk.

Hovedfartøy på fossilt drivstoff skal ikke ha NO_x-utslipp som overstiger Tier II kravet i MARPOL vedlegg VI - uavhengig av byggeår.

I overgangsperioden er krav til bilkapasitet på begge fartøyene i Florabassenget minimum 4 personbiler/lastebil 10 meter

3.4 RESERVEMATERIELL

Operatør skal ha tilstrekkelig reservemateriell til å gjennomføre kontrakten.

Fartøyene i sambandet kan ikke erstattes av reservefartøy i mer enn 20 dager pr. kalenderår, med mindre reservefartøy oppfyller alle krav til hovedfartøy stilt i kontrakten.

I periode fra nullutslippsfartøy er på plass og frem til 31.12.2024 kan nullutslippsfartøy erstattes av reservefartøy i inntil 40 dager pr. kalenderår.

Der annet ikke er spesifisert, skal reservefartøy tilfredsstille de krav som er stilt til hovedfartøyene.

Reservefartøy skal oppfylle krav til universell utforming i henhold til gjeldende regelverk i det aktuelle fartøyets byggeår.

Reservefartøy kan driftes med fossilt drivstoff.

Reservefartøy på fossilt drivstoff skal etter 01.05.2024 ikke ha NO_x-utslipp som overstiger Tier II kravet i MARPOL vedlegg VI - uavhengig av byggeår.

Ved verkstedopphold og andre planlagte driftsavbrudd skal reservefartøy være på plass når det ordinære fartøyet blir tatt ut av rute.

Ved ikke planlagte driftsavbrudd skal passasjerbåt være på plass senest 6 timer etter driftsavbruddet. Dersom en av de bilførende fartøyene er ute av drift må passasjerbåt være på plass senest 6 timer etter driftsavbruddet og nytt bilførende fartøyvære på plass senest 24 timer etter ikke planlagt driftsavbrudd.

3.5 UTSTYR FOR GODSHÅNDTERING I FLORABASSENGET

Det er Operatør sitt ansvar å ha nødvendig utstyr til transport av gods. Eksempel på utstyr kan være stropper, jekketralle og transportkasser for dyr.

På de bilførende fartøyene er det krav om kran montert på babord side.

Bilførende fartøy må som et minimum ha kran på 12 tonnmeter. Rekkevidden må være minimum 8 meter.

Operatør må selv vurdere om eventuell kommersiell bruk av kranen gjør det nødvendig å montere utstyr med bedre spesifikasjoner.

3.5.1 Krav til bildekk på bilførende fartøy

For å kunne transportere store biler er det nødvendig at dekket har minimum 8 tonns akseltrykk.

Operatør må selv vurdere om eventuell kommersiell bruk av fartøyene gjør det nødvendig å forsterke konstruksjonen ut over dette.

3.5.2 Utstyr for godshåndtering på rutene til Silda og Hennøystranda m.fl.

På fartøyet som skal utføre disse rutene er det krav om kran.

Fartøyet må minimum ha kran som kan løfte 800 kg mellom båt og kai.

Fartøyet må som minimum ha 4 m^2 til plassering av last på dekk.

3.6 KRAV TIL UTRUSTNING PÅ FARTØYET SOM SKAL UTFØRE AMBULANSEOPPDRAG

- Fartøyet skal være utformet slik at flytting av båre fra kai til behandlerplass kan skje trygt og effektivt, samtidig som ergonomiske forhold for ambulansepersonell er ivaretatt, t.d. med sikker og funksjonell landgang med inn- og utlasting av pasient. Det må tas omsyn til kaihøyde på anløpssted ved fjære.
- Fartøyet skal ha løfteanordning (t.d. sakseheis) for løfting av båre og rullestol med pasient til/fra båt/kai. Utforming av festeanordning og løsning for ergonomi og pasientbehandling skal skje i samarbeid med Helse Førde.
- I fartøyet skal det være et definert og skjermet område som sjukekupe/behandlerplass.
- I sjukekupe/behandlerplass skal det kunne festes en båre av type Stryker 3. Stryker-ambulansebåre blir levert av Oppdragsgiver. I tilknytning til båre skal det være en ledsagerstol for overvåkning og behandling av pasient.
- Det skal være festeanordning for ekstra pasientbåre, eller rullestol, i fartøyet ved behov. Denne skal være innenfor synsrekkevidde fra behandlerplass.
- Arealet definert som sjukekupe/behandlerplass, skal være vanntett, og sikre lett rengjøring. Utforming skal sikre god overvåkning av pasienten.
- Ambulanseutstyr, inkludert pasient-monitor – skal være montert på en forsvarlig måte og sikre forsvarlige arbeidsforhold under gjennomføring av ambulanseoppdrag.
- Det skal være tilgjengelig toalettrom med vask.
- Båten skal kunne oppbevare nødvendig akuttmedisinsk utstyr, t.d. 2 x 5-liter oksygenflasker og akuttsekk. Utstyret må kunne festes forsvarlig.
- Tilbyder skal beskrive en øvings- og kompetanseplan for tilsette som bemanner båtambulanse.

Kommunikasjon- og teknisk utstyr:

I tillegg til ordinært maritimt kommunikasjonsutstyr skal ambulansefartøy/reservefartøy være utstyrt med:

- Fastmontert nødnettradio i fartøyet. Utstyret vert levert av Oppdragsgiver.
- Lader for håndholdt nødnettradio for 2 maritimt personell
- 230VAC tilgjengelig ved behandlerplass plass og ekstra båreplass/rullestol for strømkrevende behandlingsutstyr som pasientene har med seg.
- Fastmontert ladebratt til multimonitor.

Krav til reservefartøy:

Fartøyet skal minimum oppfylle krav til fartsområde 3

Fartøyet sin servicefart skal være minimum 25 knop.

Det må kunne festes en båre av type «Stryker M3» forsvarlig og funksjonelt.

Ambulanseutstyr, inkludert pasient-monitor – må kunne monteres på forsvarlig måte, slik at arbeidsforholdene blir forsvarlige for handtering av ambulanseoppdrag.

Pasient på båre må kunne fraktes om bord og i land på en forsvarlig måte.

Kommunikasjon ambulansefartøy

Maritimt mannskap i vakt skal være tilgjengelig for AMK i nødnett og bære handradio under vakt. Det er krav til nødnett-radiobrukerkompetanse. Oppdragsgiver skal skaffe og holde kommunikasjonsutstyr for nødnett.

Mannskap på vakt skal være tilgjengelig på mobiltelefon.

Lovkrav ambulansetjenesten

Tjenesten skal utføres i samsvar med Lov om pasientrettigheter og Forskrift om samordning av ambulansebåttjenesten med syketransport og transport av helsepersonell med båt.

Ambulanseoppdrag blir utført i samsvar med forskrift om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv. (akuttmedisinforskriften).

Sikkerhetsutstyr ambulansefartøy

Fartøyet skal ha overlevingsdrakt og personlig nødpeilesender til ambulansepersonell og pasient (minimum 4 stk.).

4 RUTEBESKRIVELSE

4.1 MINSTEPRODUKSJON, TILLEGGSPRODUKSJON OG OPSJONSRUTER

Oppdragsgiver tilbyr fylkeskommunalt minstetilbud i samsvar med fylkestingsak 11/2010. Kommunen kan bestille tilleggsproduksjon utover det fylkeskommunale tilbudet.

I kapittel 4 er det to tabeller for de rutene kommunene kan bestille tilleggsproduksjon på.

Tabell 1: Tabell 1 viser både den fylkeskommunale minsteproduksjonen og den kommunale tilleggsproduksjonen. For de rutene som ikke har to tabeller er det ikke aktuelt med kommunal tilleggsproduksjon og tabell 1 viser det fylkeskommunale minstetilbudet.

Tabell 2: Når det er to tabeller på en rute syner Tabell 2 det fylkeskommunale minstetilbudet.

Tilbyder skal gi pris på tabell 1, sjå vedlegg 5.1.

Oppdragsgiver vil senest 01.12.2020 informere Operatør om rutetilbudet fra 01.05.2022.

Dersom kommunene ikke bestiller tilleggsproduksjon er det rutene i det fylkeskommunale minstetilbudet som skal gjennomføres (tabell 2).

Sum skipskostnader (K) i prisskjema kommer til fratrekk til oppgitt pris i vedlegg 5.1 dersom kommunene ikke bestiller tilleggsproduksjon.

Formel for beregning av fratrekk i hvert samband er:

(Sum skipskostnader (K)/Antall rutekilometer (tabell 1)) * Antall rutekilometer kommunal tilleggsproduksjon.

Utgangspunkt for videre regulering/endring/justering er innmeldt rutetilbud 01.12.2020.

Tilbyder skal prise Opsjonsrute definert i 4.5.2. Pris på opsjonsrute er med i tildelingskriterium.

4.3 UTVIKLINGEN I RUTEOMRÅDET

Oppdragsgiver kjenner ikke til endringer i infrastruktur som vil påvirke reisemønster.

Det skal bygges ny kollektivterminal på Fugleskjærskaia i Florø. Den nye Kollektivterminalen blir etter planen ferdig i 2021. Hovedendringen som blir gjort er samlokalisering av buss- og båtterminal på Fugleskjærskaia og bygging av nytt bygg på området med venterom.

Det er fra 19. august 2019 etablert ny rute fra Florø 08.30 – Måløy kl. 10.00 og fra Måløy kl. 10.20 – Florø kl. 11.50. Oppdragsgiver vet naturlig nok ikke hvorledes reiseaktivitet vil bli endret som følge av denne ruten. Denne nye avgangen ligger inne som opsjon i denne konkurransen.

Politisk er det ønske om høyere frekvens på rutetilbudet mellom Florø og Måløy/Selje. Dersom det blir bevilget penger til dette vil reguleringsmekanismene i kapittel 5 tas i bruk dersom det er nødvendig å øke antall fartøy i kontrakten.

4.4 INFORMASJON OM PRODUKSJON

Anbudet omfatter disse sambandene:

Rute	
1.	Florabassenget 14-631 Florø – Veiesund – Askrova – Stavang – Svanøy 14-639 Florø – Rognaldsvåg – Kinn 14-637 Del av Florø – Barekstad – Batalden – Fanøy 14-640 Florø – Barekstad – Batalden – Fanøy – Rognaldsvåg – Kinn 14-641 Kveldsruter
2.	14-661 Kystvegekspressen Måløy – Smørhamn – Florø
3.	14-854 Måløy – Silda og 14-855 Måløy – Hennøystranda
4.	Ambulanse og liten del av 14-637
5.	14-185 Vik – Ortnevik
6.	14-242 Ortnevik – Måren – Nordeide

4.4.1 Statistikk

Produksjon/statistikk for alle rutene med dagens rutetabeller er vist i vedlegg XX

Det blir utarbeida tabellar med denne informasjonen

Passasjer og kjøretøytal lokalbåt
Inntekter
Godsinntekter

4.4.2 Ekstraavganger

Det må påregnes å seile ekstraavganger i samsvar med punkt 2.5.7. Omfanget av dette varierer, men vedlegg XX gir en oversikt over utført ekstraproduksjon i 2017 og 2018

Rutene nedanfor er henta frå forrige anbodsgrunnlag med mindre justeringar – rutetabellane på Kringom.no er meir oppdaterte på detaljnivå
Endelig ruteplan blir bestemt ut frå mellom anna tilbakemelding frå denne høyringa - f.eks dersom det er nødvendig med tilpassingar for å få til nullutslepp

4.5 RUTEPLAN

4.5.1 Ordinær ruteplan

Rutetabeller, tabell 1

Tabell 1 viser maksimal produksjon på de enkelte rutene og inneholder både den fylkeskommunale minsteproduksjonen og eventuell kommunal tilleggsproduksjon.

Florabassenget tabell 1

14-631 Florø-Veiesund-Askrova-Stavang-Svanøy **Tabell 1**

	DX67	DX67	6	2	5	DX67	67	DX67
Florø kai	0515	0700	0700	0900	1135	1430	1430	1600
Ålvora kai	x	|	X	|	|	|	|	|
Stavang kai	|	|	|	x	x	|	|	|
Veiesund kai	|	|	|	|	|	1450	x	1615
Askrova kai	|	0735	|	|	|	1505	1500	1635
Svanøybukt kai	x	0750	0740	1000	x	1520	1515	1650
Askrova kai	0610	|	0755	1030	x	|	|	|
Veiesund kai	0625	0805	X	x	x	|	|	|
Ålvora kai	|	|	|	|	|	|	x	x
Florø kai	0640	0825	0830	1115	1335	1550	1625	1740

	1234	5	7
Florø kai	2000	2000	2000
Ålvora kai	|	|	|
Stavang kai	|	|	|
Veiesund kai	x	x	X
Askrova kai	|	2035	2035
Svanøybukt kai	x	2050	2050
Askrova kai	x	|	|
Veiesund kai	|	|	|
Ålvora kai	|	x	X
Florø kai	2130	2130	2130

14-637 Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy **Tabell 1**

	DX67	DX67	6	DX67	6	7	7	DX67
Florø kai	0530	0655	0655	1430	1430	1430	1530	1600
Villevik kai	|	x	|	1440	|	|	|	x
Nærøy kai	|	x	|	x	|	|	|	x
Vevling kai	|	x	|	|	x	x	x	x
Fanøy kai	x	0725	0740	|	1525	1530	1555	1625
Russøy kai	|	|	|	|	|	|	|	x
Store Batalden	x	x	X	|	x	x	x	x
Russøy kai	|	|	|	|	x	x	x	|
Barekstad	x	0745	X	1455	x	1550	1620	1640
Store Batalden	|	|	|	x	|	|	|	|
Russøy kai	|	|	|	x	|	|	|	|
Vevling kai	|	|	|	x	|	|	|	|
Fanøy kai	|	|	|	1520	|	|	|	|
Nærøy kai	x	x	X	x	x	x	x	|
Villevik kai	x	0805	X	x	x	x	x	|
Florø kai	0640	0820	0830	1555	1615	1625	1650	1715

20/6 - 15/8

1/5 - 19/6 og 16/8 - 30/4

Ruter merka med raudt vert løyst av rute 5 (ambulanse/del av 14-637)

14-639 Florø-Rognaldsvåg-Kinn **Tabell 1**

	DX67	DX67	3	DX67	DX67	6	6	7	7
Florø kai	0530	0705	825b	1430	1600	655	1430	1430	1430
Færøyna kai	|	x	Xb	x	x	x	x	x	X
Ånnøy kai	|	x	Xb	x	x	x	x	x	X
Søre Nekkøy kai	|	x	Xb	x	x	x	x	x	X
Selvåg kai	|	x		x	x	x	x	x	X
Skorpa kai	|	|	Xb	x	x	x	x	x	X
Kinn kai	x	x	Xb	x	x	x	x	x	X
Rognaldsvåg kai	0605	0745	1130b	1510	1625	720	1500	1500	1500
Skorpa kai	x	0750	Xb	|	|	|	x	|	|
Skorpeide kai	|	|		xb	|	xb	xb	xb	|
Selvåg kai	x	x	|	|	|	|	|	|	|
Søre Nekkøy kai	x	x	Xb	x	x	|	|	|	|
Ånnøy kai	x	x	Xb	x	x	|	|	|	|
Færøyna kai	x	x	Xb	x	x	|	|	|	|
Florø kai	0640	0825	1230b	1545	1710	830	1630	1625	1530

20/6 - 15/8

1/5 - 19/6 og 16/8 - 30/4

b Primært tilrettelagt for heimesjukepleien

For å fordele bilførende fartøy må «kystvegekspressen» trafikkere rute markert i grønt

14-640 Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy-Rognaldsvåg-Kinn

Tabell 1

	1	2	4	5	6
Florø kai	1135	1135	1135	1135	1135
Færøyna kai	x	x	|	x	|
Søre Nekkøy kai	x	x	|	x	|
Barekstad	|	|	|	|	x
Store Batalden	|	|	|	|	x
Fanøy kai	|	|	|	|	1215
Skorpa kai	|	|	X	|	x
Kinn kai	x	x	X	x	x
Rognaldsvåg kai	1205	1205	1205	1205	1220
Skorpa kai	x	x	|	x	|
Fanøy kai	x	x	X	x	|
Store Batalden	x	x	X	x	|
Barekstad	x	x	X	x	|
Nærøy	x	x	|	x	|
Villevik kai	x	x	|	x	|
Florø kai	1335	1335	1335	1335	1335

26/6 - 15/8

14-641 Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy-Rognaldsvåg-Kinn

Kveldsruter i nord og vest

Tabell 1

	134	257
Florø kai	2000	2000
Villevik kai	x	|
Nærøy kai	x	|
Barekstad	x	|
Store Batalden	x	|
Russøy kai	x	|
Vevling kai	x	|
Fanøy kai	2030	|
Færøyna kai	|	x
Ånnøy kai	|	x
Søre Nekkøy kai	|	x
Selvåg kai	|	x
Skorpeide kai	|	x
Skorpa kai	|	x

Rognaldsvåg kai	|	2030
Kinn kai	|	x
Fanøy kai	|	x
Vevling kai	|	x
Russøy kai	|	x
Store Batalden	|	x
Barekstad	|	x
Nærøy kai	|	x
Villevik kai	|	x
Kinn kai	x	|
Rognaldsvåg kai	x	|
Skorpa kai	x	|
Skorpeide kai	x	|
Søre Nekkøy kai	x	|
Ånnøy kai	x	|
Færøyna kai	x	|
Florø kai	2145	2145

14-661 Kystvegekspressen Tabell 1

14-661 Måløy-Smørhamn-Florø *Kystvegekspressen* Tabell 1

	DX67	1234	5	6	7
Florø kai		1605	1605	1300	1630
Villevik kai		|	|	x	x
Smørhamn kai		1635	1635	1345	1700
Hennøystrand kai		x	x	|	x
Leirgulen kai		x	x	|	x
Måløy kai	0510	1740	1740	|	1800
Hennøystrand kai	|	. . .	x	|	. . .
Smørhamn kai	0600	. . .	x	|	. . .
Villevik kai	|	. . .	x	|	. . .
Florø kai	0635	. . .	1915	1425	. . .

14-854 Måløy – Silda og 14-855 Måløy – Hennøystranda Tabell 1

14-854 Måløy – Silda Tabell 1

	DX67	6	3	5	6	7	DX67
Måløy terminal	0630	0930	1130	1230	1245	1430	1545
Silda kai	0650	0950	1150	1250	1300	1450	1600

	DX67	6	3	5	6	7	DX67
Silda kai	0650	1000	1200	1300	1300	1500	1600
Måløy terminal	0710	1020	1220	1320	1315	1520	1620

14-855 Måløy - Hennøystranda			Tabell 1
	135	3	15
Måløy kai	0830	1320	1430
Vingelven kai	0910	xb	xb
Hennøystrand kai	0915	xb	xb
Risøy kai	0930	xb	xb
Gangsøy kai	0935	xb	xb
Grindøy	0940	xb	xb
Måløy kai	0945	x	x

Ambulanse og liten del av 14- 637

Den delen av 14-637 som det er naturleg å samkøyre med ambulanse er dette:

Liten del av 14-637 Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy
Ruter i nord

Tabell 1

	DX67	DX67
Florø kai	0530	1600
Villevik kai	|	x
Nærøy kai	|	x
Vevling kai	|	x
Fanøy kai	X	1625
Russøy kai	|	x
Store Batalden	X	x
Russøy kai	|	|
Barekstad	X	1640
Store Batalden	|	|
Russøy kai	|	|
Vevling kai	|	|
Fanøy kai	|	|
Nærøy kai	X	|
Villevik kai	X	|
Florø kai	0640	1715

Dette er rutene merka med rødt i tabell 14-637 i kapittel 4.4.1

Tabell 1 14-185 Vik – Ortnevik

	135	**7**	**57**	
Vik	1400	. . .	1830	
Otterskred kai	x	. . .	|	
Geithus kai	x	x	x	
Finden kai	x	x	x	
Findabotnen	x	|	|	
Vollevik kai	x	x	x	
Sylvarnes kai	x	x	x	
Stavedal kai	x	x	x	
Vetlesand kai	x	x	x	
Ortnevik	1540	1615	1920	
	135	**7**	**57**	**57**
Ortnevik	855	1515	1735	2015
Vetlesand kai	x	x	x	x
Stavedal kai	x	x	x	x
Sylvarnes kai	x	x	x	x
Vollevik kai	x	x	x	x
Finden kai	x	x	x	x
Findabotnen	x	|	|	|
Geithus kai	x	x	x	x
Otterskred kai	x	. . .	|	. . .
Vik	1025	. . .	1830	. . .

Tabell 1 Noreide – Måren – Ortnevik

	DX67	DX67	6	24	24	
Ortnevik	630	730	915	915	1000	
Måren	x	x	x	x	x	
Nordeide	655	800	940	940	1020	
Høyanger kai	. . .	. . .	955	. . .	1035	
	2467	DX67	7	DX67	3	57
Ortnevik	1420	1540	1630	1645	1745x	1920
Måren	x	x	x	x	x	x
Nordeide	1445	1610	1700	1715	1810x	1945
Høyanger kai	. . .	. . .	. . .	. . .	1825x	. . .
	DX67	DX67	24	246	2467	DX67
Høyanger kai	. . .	. . .	. . .	1230	. . .	. . .
Nordeide	700	830	940	1245	1455	1615
Måren	x	x	x	x	x	x
Ortnevik	730	855	1000	1315	1515	1645
	1234	5	7	5	7	3
Høyanger kai	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2030x

Nordeide	1715	1715	1715	1945	1945	2045x
Måren	x	x	x	x	x	x
Ortnevik	1745	1735	1735	2015	2015	2110x

Rutetabellar tabell 2

Tabell 2 viser den fylkeskommunale minsteproduksjonen.

Florabassenget tabell 2

14-631 Florø-Veiesund-Askrova-Stavang-Svanøy *Ruter i sør* Tabell 2

	DX67	DX67	6	67	DX67	DX67	7
Florø kai	0515	0700	0700	1430	1430	1600	2000
Ålvora kai	x	|	X	|	|	|	|
Stavang kai	|	|	|	|	|	|	|
Veiesund kai	|	|	|	x	1450	1615	x
Askrova kai	|	0735	|	1500	1505	1635	2035
Svanøybukt kai	x	0750	0740	1515	1520	1650	2050
Askrova kai	0610	|	0755	|	|	|	|
Veiesund kai	0625	0805	X	|	|	|	|
Ålvora kai	|	|	|	x	|	x	x
Florø kai	0640	0825	0830	1625	1550	1740	2130

14-637 Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy *Ruter i nord* Tabell 2

	DX67	DX67	6	DX67	6	7	7	DX67
Florø kai	0530	0655	0655	1430	1430	1430	1530	1600
Villevik kai	|	x	|	1440	|	|	|	x
Nærøy kai	|	x	|	x	|	|	|	x
Vevling kai	|	x	|	|	x	x	x	x
Fanøy kai	x	0725	0740	|	1525	1530	1555	1625
Russøy kai	|	|	|	|	|	|	|	x
Store Batalden	x	x	X	|	x	x	x	x
Russøy kai	|	|	|	|	x	x	x	|
Barekstad	x	0745	X	1455	x	1550	1620	1640
Store Batalden	|	|	|	x	|	|	|	|
Russøy kai	|	|	|	x	|	|	|	|
Vevling kai	|	|	|	x	|	|	|	|
Fanøy kai	|	|	|	1520	|	|	|	|
Nærøy kai	x	x	X	x	x	x	x	|
Villevik kai	x	805	X	x	x	x	x	|

Florø kai	0640	0820	0830	1555	1615	1625	1650	1715

20/6 - 15/8

1/5 - 19/6 og 16/8 - 30/4

14-639 Florø-Rognaldsvåg-Kinn *Ruter i vest* **Tabell 2**

	DX67	DX67	DX67	DX67	6	6	7	7
Florø kai	530	705	1430	1600	655	1430	1430	1430
Færøyna kai	|	x	X	x	x	x	x	x
Ånnøy kai	|	x	X	x	x	x	x	x
Søre Nekkøy kai	|	x	X	x	x	x	x	x
Selvåg kai	|	x	X	x	x	x	x	x
Skorpa kai	|	|	X	x	x	x	x	x
Kinn kai	x	x	X	x	x	x	x	x
Rognaldsvåg kai	605	745	1510	1625	720	1500	1500	1500
Skorpa kai	x	750	|	|	|	x	|	|
Skorpeide kai	|	|	Xb	|	xb	xb	xb	|
Selvåg kai	x	x	|	|	|	|	|	|
Søre Nekkøy kai	x	x	X	x	|	|	|	|
Ånnøy kai	x	x	X	x	|	|	|	|
Færøyna kai	x	x	X	x	|	|	|	|
Florø kai	640	825	1545	1710	830	1630	1625	1530

20/6 - 15/8

1/5 - 19/6 og 16/8 - 30/4

14-641 Florø-Barekstad-Batalden-Fanøy-Rognaldsvåg-Kinn
Kveldsruter i nord og vest
Tabell 2

	7
Florø kai	2000
Villevik kai	|
Nærøy kai	|
Barekstad	|
Store Batalden	|
Russøy kai	|
Vevling kai	|
Fanøy kai	|
Færøyna kai	x
Ånnøy kai	x
Søre Nekkøy kai	x
Selvåg kai	x

Skorpeide kai	x
Skorpa kai	x
Rognaldsvåg kai	2030
Kinn kai	x
Fanøy kai	x
Vevling kai	x
Russøy kai	x
Store Batalden	x
Barekstad	x
Nærøy kai	x
Villevik kai	x
Kinn kai	|
Rognaldsvåg kai	|
Skorpa kai	|
Skorpeide kai	|
Søre Nekkøy kai	|
Ånnøy kai	|
Færøyna kai	|
Florø kai	2145

Kystvegekspressen, tabell 2

14-661 Måløy-Smørhamn-Florø *Kystvegekspressen* Tabell 2

	DX67	1234	5	6	7
Florø kai		1605	1605	1300	1630
Villevik kai		|	|	x	x
Smørhamn kai		1635	1635	1345	1700
Hennøystrand kai		x	x	|	x
Leirgulen kai		x	x	|	x
Måløy kai	0510	1740	1740	|	1800
Hennøystrand kai	|	. . .	x	|	. . .
Smørhamn kai	0600	. . .	x	|	. . .
Villevik kai	|	. . .	x	|	. . .
Florø kai	0635	. . .	1915	1425	. . .

Måløy – Silda, tabell 2

14-854 Måløy – Silda Tabell 2

	135	135
Måløy terminal	0630	1545

Silda kai	0650	1600
	135	135
Silda kai	0650	1600
Måløy terminal	0710	1620

Måløy – Hennøystranda, tabell 2

For rute 14-855 Måløy - Hennøystranda er tabell 1 og 2 like.

Ambulanse og liten del av 14- 637, tabell 2

For rute Ambulanse/liten del av 14-637 er tabell 1 og 2 like.

Tabell 2 14-185 Vik – Ortnevik

	135
Vik	1400
Otterskred kai	x
Geithus kai	x
Finden kai	x
Findabotnen	x
Vollevik kai	x
Sylvarnes kai	x
Stavedal kai	x
Vetlesand kai	x
Ortnevik	1540
	135
Ortnevik	855
Vetlesand kai	x
Stavedal kai	x
Sylvarnes kai	x
Vollevik kai	x
Finden kai	x
Findabotnen	x
Geithus kai	x
Otterskred kai	x
Vik	1025

Tabell 2 Noreide – Måren – Ortnevik

	DX67	**DX67**	**6**	**7**	**DX67**
Ortnevik	630	730	915	1420	1540

Måren	x	x	x	x	x
Nordeide	655	800	940	1445	1610
Høyanger kai	. . .	. . .	955	. . .	. . .
	7	DX67			
Ortnevik	1630	1645			
Måren	x	x			
Nordeide	1700	1715			
Høyanger kai	. . .	. . .			
	DX67	**DX67**	**6**	**7**	**DX67**
Høyanger kai	. . .	. . .	1230	. . .	. . .
Nordeide	700	830	1245	1455	1615
Måren	x	x	x	x	x
Ortnevik	730	855	1315	1515	1645
	1234	5	7		
Høyanger kai	. . .	. . .	. . .		
Nordeide	1715	1715	1715		
Måren	x	x	x		
Ortnevik	1745	1735	1735		

4.5.2 Opsjonsruter

Det er ønske om forsterket rutetilbud mellom Florø og Måløy. I den sammenheng vil Oppdragsgiver ha pris på Opsjonsruten nedenfor.

Dersom opsjon blir utløst skal denne ruten driftes av fartøyet som blir tilbudt for Kystevegekspressen.

Pris på opsjon skal legges inn i vedlegg 5.1 prisskjema

14-661 Opsjonsrute Måløy-Smørhamn-Florø *Kystvegekspressen*

	DX67
Florø kai	0830
Villevik kai	|
Smørhamn kai	0900
Hennøystrand kai	|
Leirgulen kai	0935b
Måløy kai	1000

Måløy kai	1020
Leirgulen Kai	1040b
Hennøystrand kai	|
Smørhamn kai	1120
Villevik kai	x
Florø kai	1150

4.5.3 Avviksruter - Ruteplan for helg- og høytidsdager

(Her kommer informasjon om/oversikt over hvilke dager som er unntatt trafikkplikt, og ellers avgangsforventning på helg- og høytidsdager) (Her settes det inn rutetabell, dersom det er perioder eller dager med avvikende rutetabell. Hvis det er flere avvikende perioder, settes det inn flere tilsvarende avsnitt)

4.5.4 Signalavganger

Som det går frem av ruteplan/Kringom.no skal enkelte av anløpene kun anløpes ved forhåndsbestilt signal.

4.5.5 Ruteplan – Andre forhold

4.5.5.1 Godstransport generelt

Operatør skal utføre transport av gods og pakker. Operatør må gjøre avtaler om frakt. Operatør må selv ta ansvar for og alle kostnader i forbindelse med godstransporten slik som f.eks. utstyr, lager, ekspedering, innlevering og utlevering.
Operatøren fakturerer kundene direkte for godstransporten og får alle godsinntekter.

Kjøretøy med fører definert i riksregulativ for ferjetakster er ikke godstransport.

Estimerte godsinntekter skal føres i prisskjema og kommer til fratrekk i den fylkeskommunale godtgjørelsen.

4.5.5.2 Typer gods

Spesielt i Florabassenget er godstransporten relativt omfattende.

Eksempel på typer gods som blir transportert i Florabassenget er dagligvarer, trelast, byggevarer, dyr, lastebiler med varer/dyr, gravemaskiner, ukurant gods og farlig gods.

4.5.5.3 Godstransport i eller utenfor rute

Omfanget av godstransport må tilpasses gjeldende rutetabeller eller gjennomføres som ekstraturer.
Kostnader og inntekter med eventuell ekstratur er Operatør sitt ansvar.

4.5.5.4 Takster gods – maksimaltakst

Operatør står fritt til å bestemme takster. Operatør har likevel ikke anledning til å ha et takstnivå som er høyere enn dagens takster. Dagens takster blir dermed å regne som maksimaltakster.

Operatør kan ikke ta provisjon/påslag ut over takstene i godsregulativet.

Takstregulativ for 2019 ligg vedlagt, vedlegg xx.

4.5.6 Ambulansedrift

4.5.6.1 Generelt

Fartøyet fungerer som ressurs for Helse Førde til ambulanseoppdrag og pasientreiser. Helse Førde har ansvar for å stille med ambulansepersonell på oppdrag som er klassifisert som ambulanseoppdrag etter akuttmedisinforskrifta.

Primærdekningsområdet for fartøyet er øyene i Flora kommune og nordover mot Smørhamn i Bremanger. Helse Førde har likevel behov for å sikre beredskap for oppdrag langs hele kystlinja i Sogn og Fjordane. I enkeltsituasjoner og ved samtidskonflikter vil fartøyet måtte kunne operere i områder sør mot Askvoll og nord til øyene i Vågsøy og Selje.

På morgen og ettermiddag utfører fartøyet arbeidsrute i Florabassenget.

4.5.6.2 Oppdrag for tredjepart

Operatør kan ta mindre oppdrag for tredjepart dersom det ikke kommer i konflikt med beredskap. AMK skal godkjenne/varsles om alle oppdrag for tredjepart.

Det er ikke anledning for Operatør å inngå avtaler om faste oppdrag/oppgaver for tredjepart uten at Oppdragsgiver på forhånd har gitt skriftlig godkjenning. Siden Oppdragsgiver betaler for beredskap, og dermed lønner ansatte 24 timer per døgn, skal Oppdragsgiver ha kompensasjon dersom Operatør inngår avtaler med tredjepart om faste oppdrag/oppgaver.

Det skal gjennomføres forhandlinger mellom Oppdragsgiver og Operatør for å avtale størrelse på kompensasjon til Oppdragsgiver. Utgangspunktet for forhandlingene er at Oppdragsgiver skal ha kompensasjon for de faste kostnadene som er kalkulert inn i denne avtalen for tidsrommet båten blir utleid.

Oppdragsgiver skal ha innsyn i alle avtaler med tredjepart på tilnærmet faste oppdrag/oppgaver.

4.5.6.3 Definisjon av ambulanseoppdrag

Helse Førde deler inn transportbehovet sitt i 3 hovedkategorier for båtoppdrag:

Pasientreiser Transport av pasienter som selv kan gå om bord, ev bruk av rullestol og sitte under overfart. F.eks pasient som skal til og fra legevakt.

Ambulanse Transport av pasienter som har behov for medisinsk observasjon og behandling, og/eller må ligge på båre.

Helsepersonell Transport av kommunalt helsepersonell.

Ambulanseoppdrag er inndelt i tre hastegrader:

Rød respons Akuttoppdrag. Oppdraget skal utføres så snart som mulig. Aksesstid–tid fra varsling til båt

rykker ut, skal ikke overstige 15 minutt. Ved samtidskonflikt skal andre oppdrag avbrytes og akuttoppdrag har førsteprioritet.

Gul respons Hasteoppdrag. Transporten skal gjennomføres så snart fartøyet er ledig, eller i dialog med AMK Førde.

Grønn respons Vanlig oppdrag. Transport som har grønn hastegrad, skal utføres når fartøyet er ledig eller i dialog med AMK Førde.

4.5.6.4 Aktivitet med ambulansebåten i Florabassenget siste 2 år

År	**Pasientreiser**	**Ambulanse**				**Helsepersonell**	**Sum Oppdrag**	**Sum kilometer**
Oppdrag		Rød	Gul	Grønn	Sum			
2017	48	11	32	2	45	*0*	*93*	*2567*
2018	15	18	26	2	46	*0*	*61*	*1725*

5 GODTGJØRELSE FOR OPPDRAGET

5.1 GODTGJØRELSE

Kontrakten mellom oppdragsgiver og operatør er basert på hovedprinsippene i en bruttokontrakt, der billettinntekter og eventuelle andre inntekter tilfaller Oppdragsgiver.

Godsinntekter tilfaller Operatør.

Tilbyder skal fylle ut prisskjema og fartøyskjema, vedlegg 5.1 og 5.2.

Godtgjørelse oppgis i NOK eks mva. i priser pr 1.juli 2020 og gjelder frem til første prisregulering 1. januar 2021.

Operatør godtgjøres etter avtalt pris ruteproduksjon og avtalt kapitalkostnad fartøy og infrastruktur.

Alle relevante kostnader knyttet til gjennomføringen av Oppdraget, herunder eksempelvis kostnader knyttet til blant annet fartøy, kaier, infrastruktur, vedlikehold og drift av opplagsplass og ladeinfrastruktur, vedlikehold og drivstoffavgifter, offentlige gebyrer og avgifter (jf. punkt 5.2.3), lønnskostnader til blant annet skipsfører, mannskap og administrasjon skal inkluderes i pris ruteproduksjon.

Operatørens kapitalkostnad med fartøy og infrastruktur er inkludert i godtgjørelsen i henhold til vedlegg 5.1 og 5.2.

Innstilte avganger vil gi reduksjon etter gjeldende pris for ruteproduksjon pr samband med basis i vedlegg 5.1, uavhengig av årsaken til innstillingen.

5.1.1 Trekk i Godtgjørelse

Godtgjørelsen blir redusert dersom ruteproduksjon ikke blir gjennomført. Trekket i godtgjørelse blir gjennomført uavhengig av grunnen til at turer eller deler av turer blir innstilt.

Trekket er 150 % av til enhver tid gjeldende pris for ruteproduksjon i sambandet med basis i vedlegg 5.1, multiplisert med antall kilometer som ikke er utført.

5.2 REGULERING AV GODTGJØRELSE

5.2.1 Regulering av godtgjørelse

Prisene reguleres to ganger pr kalenderår, hver 1. januar og 1. juli basert på indekser/ grunnlagselementer fra Statistisk Sentralbyrå (SSB).

Første regulering i denne Kontrakten skal skje med virkning fra 1. januar 2021.

Grunnlag for første regulering er gjennomsnittlig indeks for 2. og 3.kvartal 2019 sammenliknet med gjennomsnittlig indeks for 2. og 3. kvartal 2020 (gir prisnivå for 1.halvår 2021). Deretter reguleres prisene den 1. juli 2021 med gjennomsnittlig indeks for 2. og 3. kvartal 2020 sammenliknet med gjennomsnittlig indeks for 4. kvartal 2020 og 1. kvartal 2021 (gir prisnivå for 2.halvår 2021). Osv.

Avtalt godtgjørelse ruteproduksjon i prisskjema reguleres på følgende måte:

0,38*L+0,35*K+0,27*E

L= prosentvis justering i henhold til endring i Statistisk Sentralbyrås Kostnadsindeks for innenriks sjøfart, (Tabell 11586) der «delindeks for mannskap» benyttes.

K= prosentvis justering i henhold til endring i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks, totalindeks (Tabell 03013).

E= prosentvis justering i henhold til endring i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks, (Tabell 03013), «Delindeks», Undergruppenivå 1" Elektrisitet inkludert nettleie".

Kapitalkostnad fartøy og ladeinfrastruktur reguleres på følgende måte:

20 % av Kapitalkostnad fartøy og ladeinfrastruktur reguleres i henhold til Statistisk sentralbyrås Kostnadsindeks for buss, tabell 12006, «Indeks for nominell rente basert på 3-måneders NIBOR og rentemargin».

80 % av kapitalkostnad fartøy og ladeinfrastruktur reguleres ikke.

Godsinntekter

Dagens maksimaltakster skal reguleres 1. januar hvert år tilsvarende endringer i KPI (kildetabell 08981) basert på reguleringsrutinen beskrevet i pkt. 5.2.1. Oppgitte godsinntekter i prisskjema reguleres tilsvarende.

Gebyr

Gebyr skal reguleres 1. januar hvert år tilsvarende endringer i KPI (kildetabell 08981) basert på reguleringsrutinen beskrevet i pkt. 5.2.1.

5.2.2 Godtgjørelse i opsjonsperioden

Årlig godtgjørelse for ruteproduksjon inkludert drift av ladeinfrastruktur i opsjonsperioden er den samme som for den faste kontraktsperioden.

Årlige kapitalkostnader for fartøy i opsjonsperioden er den samme som for den faste kontraktsperioden.

Det blir ikke betalt kapitalkostnader for infrastruktur i opsjonsperioden.

5.2.3 Gebyrer og avgifter

Gebyrer og avgifter til det offentlige betales av Operatøren. Kostnadene ved disse forutsettes inkludert i de årlige kontraktbeløpene, og gir ikke grunnlag for annen regulering enn den som følger av pkt. 5.2.1.

Eventuelle passasjervederlag betales av Oppdragsgiver.

5.2.4 Endring i lover og forskrifter mv

Hvis endring(er) av offentlige avgifter, lover eller forskrifter som ikke er hensyntatt i den ordinære reguleringen og som har konsekvenser for den faktiske kostnad for utførelsen av Oppdraget som netto overstiger 1 % av den totale årlige godtgjørelse i året før endringen(e) trådte i kraft kan begge parter kreve ekstraordinær regulering av godtgjørelsen. Dette gjelder ikke dersom endringen(e) eller informasjon om forestående slike endringer ble offentliggjort før frist for endelig tilbud.

Krav om ekstraordinær regulering av godtgjørelsen skal fremsettes skriftlig og være dokumentert. Oppdragsgiver har rett til innsyn i relevante forhold, herunder dokumenter og regnskapsoversikter mv. hos Operatøren.

5.3 FAKTURERING- OG BETALINGSVILKÅR

5.3.1 Faktureringsvilkår

1/12 av årlig godtgjørelse skal faktureres innen den 15. i kvar måned.

Dersom det ikke er full ruteproduksjon i første og/eller siste driftsmåned skal første og siste faktura utgjøre en forholdsmessig del av månedsgodtgjørelsen. Med forholdsmessig er ment det antall dager med produksjon i oppstart- eller sluttmåneden i forhold til 30,5 dager.

Justert månedlig beløp som følge av endret godtgjørelse blir fakturert fra og med påfølgende måned beregnet fra dato for iverksetting av endring som går fram i endringsordren.

Gebyr i samsvar med pkt. xx.x jf. Vedlegg x skal inngå i fakturagrunnlaget og gå til fradrag fra ordinær godtgjørelse.

Oppdragsgiver fakturerer Operatør kvar måned for billettinntekter basert på tal fra billetteringssystemet. Slik fakturering skjer etterskuddsvis med 20 dagers betalingsfrist. Ved forsinket innbetaling vil det bli berekna rente i samsvar med reglene i Lov om renter ved forsinket betaling m.m. (forsinkelsesrenteloven).

5.3.2 Betalingsvilkår

Betaling skjer etter mottatt korrekt og godkjent faktura. Faktura skal sendes innen 15. i den aktuelle måneden med fakturadato 1. samme måneden og forfallsfrist den 20. samme måneden.

Det skal ikke beregnes noe form for gebyr eller tillegg. Eventuell forsinkelsesrente blir beregnet i samsvar med lov om forsinkelsesrente.

Faktura skal være påført kontraktsummer, aktuell måned/periode og ressursnummer fra oppdragsgiver. I tillegg skal fakturaen inneholde opplysninger i tråd med forskrift om bokføring kapittel 5.

Oppdragsgiver nytter elektronisk faktura i EHF-format. Leverandør er forpliktet til å levere faktura slik dette er beskrive på oppdragsgivers nettsider

Dersom faktura ikke er spesifisert i samsvar med disse kravene har Oppdragsgiver rett til å holde tilbake hele fakturabeløpet, inntil spesifikasjon er fremlagt.

5.4 STANDARDISERT GEBYR

5.4.1 Overordnet om standardisert gebyr

Oppdragsgiver kan ilegge Operatør gebyr for avvik fra krav til Oppdraget. Gebyrene skal motivere Operatør til å levere gode tjenester og raskt bøte på mangler dersom disse likevel skulle oppstå. Gjennom slike gebyr vil en sikre god kvalitet i leveransen til de reisende.

Operatør skal rapportere alle hendelser som medfører avvik i Oppdraget i Oppdragsgivers gjeldende rapporteringsskjema eller overvåkings/varslingssystem, jf. 2.4. Dersom en hendelse fører med seg flere avvik skal hvert enkelt avvik rapporteres.

Oppdragsgiver har rett til å gjennomføre egne kvalitetskontroller av Operatørs utføring av Oppdraget. Operatør vil ikke på forhånd bli gjort kjent med datoene for kontrollene eller hvem som vil utføre kontrollen.

Operatør sine egne avviksregistreringer i Oppdragsgivers system vil bli lagt til grunn for gebyrfastsettinga, sammen med avvik oppdaget eller registrert av Oppdragsgiver.

Oppdragsgiver har rett til å belaste Operatør for hvert avvik.

Avvik	**Gebyr pr. avvik pr. tur:**
For tidlig avgang i følge tidtabell	Kr. 10.000
Innstilt/avbrutt tur	Kr. 10.000
For sen avgang i følge tidtabell	Kr. 5.000
Forsinket ankomst til kvar enkelt kai med 5 min eller mer	Kr. 5.000

Hendinger som blir avdekket ved kontroll.	**Gebyr pr. avvik pr. tur:**
Manglende eller feil skilting	Kr 5.000
Brudd på krav om renhold og vedlikehold av fartøyet	Kr 5.000
Bruk av materiell som ikke tilfredsstiller avtalte materiellkrav	Kr. 15.000
Feil/manglende billettering	Kr. 10.000
Brudd på rapporterings- og opplysningsplikten	Kr. 20.000

Manglende rutehefte og takstinformasjon i fartøyet Manglende annonsering av holdeplasser Manglende oppheng av Oppdragsgivers kundeinformasjon	Kr 2.500 Kr.2.500 Kr. 2.500

I periode fra nullutslippsfartøy er på plass og frem til 31.12.2024 blir gebyr redusert med 50 % for hovedfartøy med nullutslippsteknologi for disse kategoriene:

- Innstilt tur
- Avbrutt tur
- Forsinket ankomst

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

Kundeklager som Oppdragsgiver har registrert og som Operatør ikke har gitt svar på, kan bli regnet som en hendelse som blir gitt gebyr på.

5.4.2 Krav fra kundene

Dersom det foreligger kontraktsbrudd og Oppdragsgiver som følge av det mottar krav om erstatning eller kompensasjon direkte fra kunder, herunder krav som følge av Oppdragsgivers til enhver tid gjeldende garantier overfor kundene, skal kravet dekkes av Operatøren innen 14 dager fra Oppdragsgiver har fremsatt kravet skriftlig vedlagt dokumentasjon. Krav fra kundene kommer ikke til fradrag i øvrig standardisert gebyr, prisavslag eller erstatning overfor Oppdragsgiver.

5.5 BONUS OG MALUS/SANKSJONER

Oppdragsgjevar ser på opplegg for CO2 bonus i perioden 01.05.2022 – 30.04.2024. Vi ønsker ei ordning der Operatør som leverer nullutslipp eller mindre utslepp enn i dag i denne perioden skal få belønning som står i stil med kostnad med å levere

Teksten nedenfor er foreløpig og det er ønskelig med tilbakemelding

Operatør skal hvert år avgi rapport på faktiske miljøverdier knyttet til gjennomføringen av oppdraget, herunder drivstofforbruk, energiforbruk og utslipp av CO2-ekvivalenter. Ved innrapportering av miljøverdier skal Operatør benytte Oppdragsgivers miljøregnskap. Rapportering gjennomføres på sambandsnivå.

Rapporteringen skal inkludere ruteproduksjon i samsvar med gjeldende rutetabell, forflytting av fartøy, eventuell transport til og fra kai, eventuell bruk av reservefartøy og seilende reservefartøy.

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

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

Ved kontroll av miljøverdier plikter Operatør å fremlegge tilstrekkelig dokumentasjon for hvert kriterium. Manglende miljøeffektivitet regnes som mislighold av kontrakt.

For registrering av forbruk av fossile og fornybare drivstoff / energi som grunnlag for bonusutbetaling etter punkt 5.5 stilles følgende krav:

Operatør skal ha et system for registrering og rapportering av bunkret og medgått mengde drivstoff/energi for alle fartøy som skal trafikkere sambandet.

Operatør skal ha et drivstoff-/energimålesystem for kontinuerlig overvåking av drivstoff-/energiforbruk og automatisk logging av informasjon om bord på alle fartøy som skal trafikkere sambandet.

For å redusere sannsynligheten for avvik mellom reelle og rapporterte verdier, plikter Operatør å sammenholde verdier fra de to registreringssystemene. Operatør skal jobbe for at avviket mellom verdiene fra rapporteringssystemene ikke overstiger 5%. Rapporterte verdier av bunkret drivstoff/energi legges til grunn for eventuell bonus.

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

Bonus for reduserte utslipp før 01.05.2024

Oppdragsgiver ønsker at båtdriften skal ha en best mulig klima- og miljøprofil innenfor de øvrige rammer som er satt for driften av sambandene. Operatør som i perioden frem til 01.05.2024 kan dokumentere lavere drivstofforbruk enn 2018-nivå vil oppnå bonus etter følgende modell: $(x-y)*z*a*b$

Kor:

x = Baseline: Dieselforbruk per rutekilometer i gjennomsnitt i 2018

y = Faktisk dieselforbruk per rutekilometer i perioden

z = Rutekilometer i perioden

a = Gjennomsnittlig pris per liter diesel i perioden

b = [Angi ønsket bonusandel her]

Beregning og utbetaling av eventuell bonus gjøres etterskuddsvis etter hvert årsskifte på grunnlag av Operatørs miljørapport.

Sanksjoner

Under utarbeiding

6 STRATEGISK SAMARBEID OG OPPSTARTSFORBEREDELSER

6.1 STRATEGISK SAMARBEID

Oppdragsgiver ønsker med kontrakten som grunnlag å etablere et strategisk samarbeid med Operatør, for sammen å levere og utvikle best mulige tjenester til kundene. Et slikt samarbeid forutsetter at begge parter:

- viser hverandre gjensidig respekt og tillit
- bruker ressurser med relevant kompetanse på rett sted, sikrer fremdrift og bidrar til saklige og konstruktive diskusjoner
- Deltar aktivt i arbeid for å betre og effektivisere samhandling og leveranser
- er aktivt søkende mot innovative løsninger med bruk av ny teknologi dersom dette kommer kunden til gode eller forenkler samspillet mellom partene
- sømløst utveksler informasjon som kan være relevant for den andre parten dersom dette bidrar til å levere best mulige tjenester til kundene

6.2 OPPSTARTSFORBEREDELSER

6.2.1 Framdriftsplan og prosjektplan

Operatør skal utarbeide en fremdriftsplan gjeldende fra kontraktsignering og minimum frem til Oppstartsdato som skal sikre en god driftsoppstart. Fremdriftsplanen skal inneholde alle hovedmilepæler frem til driftsoppstart og eventuelt spesifisere Oppdragsgiver sitt ansvar for aktiviteter og/eller godkjenningsområde, samt frister for disse. Alle områder spesifisert i prosjektplanen under skal som minimum gå fram av framdriftsplanen.

Operatør skal utarbeide endelig fremdriftsplan innen 30 dager etter Kontraktinngåing. Denne fremdriftsplanen er ikke gyldig før den er godkjent av Oppdragsgiver.

Prosjektplan

Prosjektplanen skal som minimum dekke følgende områder:

- Fartøy – orientering om valg av fartøy
- Fartøy - evt. innkjøp og klargjøring, jfr. Vedlegg 2
- Test av billettering og bookingløsninger jfr. Vedlegg 1
- Bemanningsplan

- Rekruttering
- Eventuelt behov for opplæring
- Etablering av drifts- og trafikkleiing
- Bruk av underoperatører
- Innarbeide Oppdragsgiver sine rapporteringssystem og rutiner

Prosjektplanen skal definere nøkkelpersoner/ansvarlig for de ulike områdene.

Operatør og Oppdragsgiver skal sammen gå gjennom begge parters prosjektplaner på første møte etter at planen er utarbeidet.

6.2.3 Før oppstart av Rutetilbudet

Dersom det før oppstart av sambandene er behov for å skifte ut/oppdatere ruteinformasjonen på kaiene, har Operatør ansvar for å skifte ut slik ruteinformasjon til gjeldende utgave etter de retningslinjer Oppdragiver fastsetter.

6.2.4 Møter

Det skal i perioden frem til Oppstartsdato gjennomføres statusmøter. Oppdragsgiver kan kreve møte med Operatør. Det må påregne hyppig møtevirksomhet de siste to månedene før oppstart.

Operatør må syte for at mannskap og eventuelt anna personell kan stille til nødvendig opplæring i forkant av oppstarten.

6.2.5 Løyve

Operatør skal senest 6 måneder før oppstart oversende nødvendig dokumentasjon i samsvar med yrkestransportlova og tilhørende forskrift for utstedelse av ruteløyve.

6.2.6 Varsling ved forsinket oppstart

Operatør skal uten opphold varsle Oppdragsgiver om mulige forsinkelser i framdrift i oppstartsforberedelsene eller i oppstarten av Oppdraget. Det same gjeld dersom Operatør ser at driften ikke kan starte opp som forutsatt. Oppdragsgiver kan kreve skriftlig statusrapport for oppstartsforberedelsene fra Operatør fram til Oppstartsdato.

6.2.7 Kontroll og godkjenning av fartøy

Oppdragsgiver har rett til å be om å få kontrollere at fartøy oppfyller alle fastsatte krav i Vedlegg 2 før disse blir satt inn i Oppdraget.

6.3 SAMARBEID GJENNOM KONTRAKTSPERIODEN

6.3.1 Faste samhandlingsmøter mellom partane

Det skal gjennomførast 2-4 samhandlingsmøter per år mellom partane for oppfølging av forpliktingane i kontrakten. I møter skal kontaktperson frå begge partar stille fast, i tillegg til at relevante ressursar frå begge partar stiller etter behov.

Formål med samhandlingsmøta skal mellom anna vere å etablere ein felles forståing av Operatørs kontraktleveransar og produksjon siste periode, og å identifisere kontraktavvik og tiltak for handtering av desse. Gjennom slik fast samhandling vil ein sikre best mogleg kvalitet i leveransen til kundane.

Oppdragsgjevar skal skrive referat frå møta. Eventuelle merknader til møtereferata skal gis skriftleg og så raskt som mogleg. Dersom Oppdragsgjevar ikkje har motteke tilbakemelding innan 5 virkedagar blir møtereferatet rekna som godkjent.

6.3.2 Andre samhandlingspunkt mellom partane

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

Oppdragsgjevar oppmodar til at øvste leiing hjå Operatør stiller i Oppdragsgjevar sine strategiforum. Strategiforum er Oppdragsgjevar sitt faste felles møtepunkt med operatørselskapa. Formålet er gjensidig informasjons- og erfaringsutveksling og drøfting av strategiske problemstillingar på leiarnivå. Møtet er ope og invitasjon blir lagt ut på Doffin. Strategiforum blir halde kvart halvår, og deltakarar er øvste leiarnivå hos Oppdragsgjevar og operatorselskapa

7 KAIER OG INFRASTRUKTUR

7.1 KAIER OG INFRASTRUKTUR

Kaier i sambandet har både private og kommunale eiere. Det tilligger Operatør å gjennomføre befaring der dette er nødvendig, for å få tilstrekkelig opplysninger om kaier og kaiforhold.

Operatør bærer selv ansvaret for å skaffe tilstrekkelige opplysninger og kontrollere disse ut fra egne vurderinger og båter.

Det er Operatør sitt ansvar å gjøre avtale om anløp og bruk av kaier, samt eventuelle kostnader rundt dette. Kostnadene skal inkluderes i tilbudet, men utbetales direkte til aktuelle kaieiere. Oppdragsgiver er ikke part i forholdet mellom Operatør og kaieier.

Operatør svarer for eventuelle avgifter i aktuelt havnedistrikt.

Oversikt over kaier er gitt i vedlegg 7.1.

Venterom er Oppdragsgiver sitt ansvar.

7.2 KAIPLASS

Operatør må selv avklare og ta kostnaden med kaiplass for nattligge.

7.3 ANSVAR INFRASTRUKTUR

Operatør har ansvar for og kostnaden med eventuell nettoppgradering, infrastruktur, plassering av infrastruktur, ladestrategi, kabling, produksjon, transport, lagring og fylling mm.

Operatør er ansvarlig for installasjon og bygging av eget landbasert utstyr og installasjoner knyttet til teknisk løsning.

Oppdragsgiver overtar vederlagsfritt eierskap til eventuell ladeinfrastruktur på tidspunkt for innfasing av nullutslippsteknologi. Operatør har ansvar for og kostnaden med all drift og vedlikehold gjennom hele kontraktsperioden.

Operatør skal oppfylle krav som fremkommer av forskrift om leveringskvalitet i kraftsystemet (Ref. FOR-2004-11-30-1557).

Løsningene skal tilfredsstille følgende kriterier:

IP klasse: i henhold til klimatiske forhold på stedet utstyret skal monteres inklusive normale vedlikeholdstiltak som snørydding og rengjøring, fundament og areal rundt installasjonen

Sikkerhet: Kontaktpunkt skal være uten strøm/spenning/magnetfelt når ladestasjonen ikke benyttes. Operatør er ansvarlig for at eventuell infrastruktur er utformet på en slik måte at risiko for hærverk og klatring i anlegg reduseres.

Kommunikasjon: Eventuell ladestasjon skal tilby en åpen standardisert kommunikasjonsplattform. Ladestasjon skal være koblet til et driftssystem som overvåker og logger ladestasjonens driftsstatus, gir alarm ved feil og som håndterer tilgangskontroll. Driftssystemet skal gi detaljert og oversiktlig informasjon om bruken av ladestasjonen. Oppdragsgiver skal vederlagsfritt ha tilgang til all data som er samlet inn i forbindelse med ladding og drift.

Alle løsninger skal være i samsvar med alle relevante offentlige lover, forskrifter, direktiver, standarder, veiledninger og retningslinjer, samt stedlige myndigheters krav og særbestemmelser (listen er ikke uttømmende). Personell som skal benyttes til drift og service av utstyret må ha nødvendige autorisasjoner og kompetanse.

Ved evt. flytting av ladestasjoner grunnet Oppdragsgivers beslutninger, eksempelvis grunnet ruteendring, dekker Oppdragsgiver dokumenterte medgåtte kostnader.

7.4 KAIER

7.4.1 Endring og ombygging

Operatør er ansvarlig for å vurdere eventuelt behov for ombygging av kaiene, innhenting av nødvendige tillatelser, gjøre avtale med kaieier samt innarbeide kostnadene med ombygging i tilbudet.

Kaiene er også etter eventuell ombygging definert som kaieiers eiendom.

7.4.2 Kai for elektrisk lading

Operatør må selv bestemmer hvilke kaier det skal lades på.

7.4.3 Avgifter og kostnader for bruk av kai

Operatør betaler alle avgifter knyttet til Operatørs virksomhet og anvendelse av kaiene. Operatør må selv innhente opplysninger om hvilke avgifter og kostnader som påløper i forbindelse med drift av sambandet.

7.5 ORDEN PÅ KAIENE

Det er ikke tillatt å lagre/oppbevare materiell på kaiene 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.

7.6 SKADE PÅ KAIER

Operatøren er økonomisk ansvarlig for skader Operatør eller Operatørs kontraktmedhjelpere måtte påføre kaier og tilhørende anlegg i forbindelse med utførelsen av kontrakten. Ved skade på kai skal Operatør umiddelbart varsle Oppdragsgiver og kaieier.

7.7 VEDLIKEHOLD OG DRIFT AV KAIER

Dersom en kai på grunn av feil/mangel ikke kan trafikkeres, skal Operatør uten opphold varsle Oppdragsgiver og samtidig søke løsninger for å minimalisere ulempene for kundene.

Oppdragsgiver er ansvarlige for vedlikehold av eventuelle leskur.

7.8 TILBAKEFØRING AV KAIER

Dersom Operatør har skap/boder eller andre anlegg på kaiområdet, kan oppdragsgiver bestemme at disse skal fjernes og kaiområdet tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter kontraktsperiodens utløp. Oppdragsgiver skal stå for arbeidet med tilbakeføringen, og kostnadene for dette arbeidet vil bli belastet Operatør. Hvis Oppdragsgiver anser at anleggene gir en merverdi og ønsker at disse blir stående skal Operatør overføre disse til Oppdragsgiver for bokført verdi.