



Saksgang
Styringsgruppen for
Kollektivanskaffelse

Møtedato
15.03.12

Saksnr.
2012/07

KONKURRANSEGRUNNLAG – FERJEPAKKE 1

BAKGRUNN ELLER SAMMENDRAG

Kollektivkontraktene i Finnmark fylke skal i løpet av 2012/2013 ut på anbud. Dette muliggjør at Finnmark kan få et bedre og mer helhetlig rutetilbud på både sjø og land.

Øksfjord er felles anløpssted for tre samband, og ferjepakke 1 utgjøres av disse tre sambandene.

BESKRIVELSE

Konkurranses grunnlaget omfatter sambandene Øksfjord – Hasvik, Øksfjord – Tverrfjord og Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord.

Øksfjord – Hasvik: Sambandet opereres i eksisterende anbudsperiode av Fjord1 MRF, med ferjen MF Åfjord. Denne ferjen ble bygget til dette sambandet, og sto ferdig i 2000. MF Åfjord tar 35 biler og 101 passasjerer, samt har salong med mulighet for kafèdrift. Dette sambandet transporterte i 2011 totalt 16962 kjøretøy og 19130 passasjerer, og har hatt en svært god økning i trafikken siste årene (3,5 % økning fra 2009 – 2010 og 2,3 % økning fra 2010 – 2011). Spesielt tungtrafikken har økt til/fra Hasvik.

Øksfjord – Tverrfjord: Sambandet opereres i eksisterende periode av både Fjord1 MRF og Boreal Transport Nord AS, der begge selskaper er gitt løyve (parallelløyve). Fjord1 MRF benytter MF Åfjord (samme som på strekningen Øksfjord – Hasvik), og Boreal Transport Nord AS benytter MF Hasfjord (samme som på strekningen Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord). Det ble i 2011 befordret totalt 8798 kjøretøy og 14479 passasjerer på sambandet. Denne ferjestrekningen har opplevd en nedgang i trafikken siste årene (4,4 % nedgang fra 2009 – 2010, og 2,2 % nedgang fra 2010 – 2011).

Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord: Sambandet opereres i eksisterende anbudsperiode av Boreal Transport Nord AS, med ferja MF Hasfjord. Denne ferja ble bygget i 1973, og har kapasitet på 18 biler og 100 passasjerer. Dette sambandet befordret totalt 3622 kjøretøy og 9516 passasjerer i 2011, og kan vise til en pen økning i trafikken de siste årene (5,9 % økning fra 2009 – 2010 og 6,2 % økning fra 2010 – 2011). MF Hasfjord har bare kapasitet til ett vogntog.

VURDERING

Konkurranses grunnlaget er bygget opp med bakgrunn i eksisterende ruteprogram, men med noe tilpasning i forhold til den endringen man har opplevd i trafikk de siste årene. Videre er det tatt utgangspunkt i at flåten ikke bør holde for dårlig standard, og det er derfor bl.a. satt krav om at ferjene ikke skal være mer enn 15 år gamle ved kontraktsinngåelse, og ha spesifikke krav til universell utforming, kapasitet, salong over dekk m.m.

Videre er det lagt vekt på at man ønsker sambandene operert av to ferjer fra samme tilbyder, noe som forenkler overlapping i sambandene, og gir større fleksibilitet – både ved irregulære situasjoner, men også i daglig drift, slik at mannskapsmessige krav lettere overholdes.

Øksfjord – Hasvik: Sambandet foreslås trafikkert med samme basis som i dag, men med bakgrunn i den gode trafikkutviklingen de siste årene, foreslås den totale transportkapasiteten for kjøretøy økt med ca. 5,9 % i forhold til i dag, for å dekke dagens trafikkgrunnlag. Dette gjøres først og fremst ved at å øke antall ukentlige avganger.

Øksfjord – Tverrfjord: Sambandet foreslås trafikkert etter modell som i dag. Med bakgrunn i den svake trafikkutviklingen de siste årene, foreslås den totale transportkapasiteten for kjøretøy redusert med ca. 6,1 %. Dette gjøres først og fremst ved at man reduserer noen anløp i skoleferien, da enkelte avganger i dag er rettet direkte inn mot skoleskyss. Ved at ferjene overlapper sambandene, og at kravet til ferjemateriell på sambandet Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord økes, så vil også dette sambandet nyte godt av ekstra kapasitet vedrørende tungtransport. Dette vurderes som viktig, i forhold til godstransport til/fra Nuvsvåg og Tverrfjord, samt fiskeindustrien i området.

Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord: Dette sambandet foreslås trafikkert etter samme modell som i dag, men med noe justering av ruteføringer. Det foreslås videre at transportkapasitet på ferja økes fra dagens 18 til 24 biler, noe som muliggjør at man kan få med seg to vogntog samtidig. Dette vil gi en total økning i transportkapasiteten på dette sambandet på 12,7 %, noe den gode trafikkutviklingen de siste årene også forsvarer. Overlapping av ferjene i sambandene ut fra Øksfjord tilgodeser også dette sambandet med økt kapasitet og bedre utnyttelse av den totale flåten.

ARBEIDSGRUPPENS KONKLUSJON

Arbeidsgruppen anbefaler at ferjepakke 1 utlyses i henhold til vedlagte konkurransegrunnlag, og under forutsetning av politisk godkjenning.

VEDLEGG OG ANDRE SAKSDOKUMENTER

Konkurransegrunnlag

VEDLEGG A - LEVERANSEBESKRIVELSE

Ferjetjenesten skal beregnes og leveres ut fra nedenforstående kriterier:

1 ANBUDSPERIODEN.

Definert anbudsperiode er satt fra 1.1.2014 – 31.12.2023.

Anbyder skal dokumentere at de vil være i stand til å starte operasjonen ved oppstartdatoen 1.1.2014, og oppfylle påkrevd regularitet ved oppstartstidspunktet.

2 ANBUDSSTREKNINGER.

Definerte anbudsstrekninger er Øksfjord – Hasvik, Øksfjord – Tverrfjord og Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord. Lengde på sambandet Hasvik – Øksfjord er 29 km. Lengde på sambandet Øksfjord – Tverrfjord er 4 km. Lengde på sambandet Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord er 39 km. Oppgitte avstander er basert på opplysninger ut fra dagens drift. Anbyder er selv ansvarlig for å kontrollere fartsområder, samt lengder ut fra egne vurderinger av seilingsled og fartøy.

3 TRAFIKKOPPLYSNINGER.

Nedenfor finnes årsstatistikk for nåværende operatører:

TRAFIKKSTATISTIKK							
RUTE NR	SAMBAND	KJØRETØY 2009	KJØRETØY 2010	KJØRETØY 2011	PASSASJERER 2009	PASSASJERER 2010	PASSASJERER 2011
50	Øksfjord - Hasvik	15798	16748	16962	18279	18526	19130
51	Øksfjord - Tverrfjord	9115	8687	8798	ca 15800	15125	14476
52	Øksfjord - Bergsfjord - Sør-Tverrfjord	3480	3651	3622	8200	8717	9516

3.1 Særskilte opplysninger om sambandet.

Stengning av veger i kortere perioder gir ikke rett til økonomisk kompensasjon. Ytterligere innføring av betydelige endringer i tilførselsmulighetene, vil kunne gi grunnlag for økonomisk kompensasjon fra oppdragsgiver. Størrelsen på denne kompensasjonen skal avtales mellom partene, og forutsettes å gjenspeile anbyders faktiske totale merkostnad/inntektstap som følge av disse endringene.

Operatør må tilpasse ferjemateriellet til Avinor AS sine kriterier for innflygning til Hasvik Lufthavn. På grunn av ferjekaias nærhet til innflyvingstraseen ved Hasvik Lufthavn, skal spesielle prosedyrer iverksettes.

Her gjengis eksisterende prosedyre for innseiling til Hasvik:

1. Når ferga ligger i kai skal to rundstrålende røde lanterner (for og akter) være tent. Toppmast legges ned.

2. Ferga har kun restriksjoner ved avgang/ankomst fra/til kai når Hasvik lufthavn har ankommende flytrafikk inn på bane 29 (fra øst mot vest).

3. På morgenen mandag – fredag (u/onsdag) har ferga avgang fra kai kl 0630 samtidig som rutefly har landingstid kl 0630.

Hasvik lufthavn tar kontakt med ferga på maritim VHF dersom flyet ventes å lande på bane 29 innenfor 5min fra ferga skal forlate kai.

Eks: fergeavgang 0630, fly ventes å lande 0633 - tårnet kontakter ferga - ferga venter fergeavgang 0630, fly ventes å lande 0637 – ingen kontakt- ferga kan forlate kai.

4. Oppkall fra Hasvik lufthavn til ferga gjøres på ch16, melding utveksles på ch12, dersom maritim VHF benyttes. Dersom telefon benyttes brukes nummer 91 66 93 89

5. Ved bruk av andre ferger enn MF Åfjord vil en måtte utvide tiden i pkt 3 til inntil 10 minutter. MF Åfjord informerer Hasvik lufthavn en dag i forveien før annen ferge settes inn i trafikk.

6. Kontakt mellom ferge og kontrolltårn gjøres primært på maritim VHF, sekundært pr. telefon.

7. Dersom det er flytrafikk som skal lande på bane 29 til andre tider på døgnet enn på morgenen og denne trafikken er i konflikt med ferga, tar tårnet kontakt med ferga på maritim VHF ch16

Avtalen gjelder f.o.m. 9.3.2006 og tas opp til revidering en gang pr. år innen 1.3 eller dersom ferga eller ruteflyene endrer rutetider. Sist revidert 21.01.2010. Ingen endringer.

3.2 Ruteføring

Følgende kriterier ligger til grunn for ruteføring:

Sambandene skal trafikkeres etter følgende oppsatte ruteplaner:

Øksfjord – Hasvik v.v.

	Dx7	135	24*	Dx6	Dx6	6
ØKSFJORD	08:20	11:30	11:30	16:40	19:40	15:00
TVERRFJORD						15:10
HASVIK	09:35	12:45	12:45	17:55	20:55	16:25

	Dx67	Dx247	24*	Dx6	Dx6	6
HASVIK	06:20	10:00	10:00	13:00	18:10	16:40
TVERRFJORD						
ØKSFJORD	07:35	11:15	11:15	14:15	19:25	17:55

* Kun i perioden 1.juni - 31.august

Øksfjord – Tverrfjord v.v.

	24	135	Dx6**	Dx67	Dx246	6	6
ØKSFJORD	07:45	08:05	14:30	15:55	19:15	11:30	15:00
TVERRFJORD	07:55	08:15	14:40	16:05	19:25	11:40	15:10

	Dx7	15	Dx6**	Dx67	Dx246	6
TVERRFJORD	08:00	09:00	14:50	16:15	19:35	11:50
ØKSFJORD	08:10	09:10	15:00	16:25	19:45	12:00

* Kun i perioden 1.juni - 31.august

** I perioden 20.juni - 20.august opereres denne ruten kun dag 7 (søndag)

Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord v.v.

	3	Dx246	24*	6
ØKSFJORD	08:00	20:00	20:00	18:10
TVERRFJORD	08:10			
BERGSFJORD	09:50	21:40	21:40	19:50
SØR-TVERRFJORD	10:10	22:00	22:00	20:10

	Dx247	24*	3	6	7
SØR-TVERRFJORD	06:00	06:00	14:00	15:00	17:00
BERGSFJORD	06:20	06:20	14:20	15:20	17:20
TVERRFJORD	08:00				
ØKSFJORD	08:10	08:00	16:00		19:00

* Kun i perioden 1.juni - 31.august

Det skal på strekningen Øksfjord – Hasvik tilbys ukentlig (mandag – fredag) en samlet transportkapasitet på minimum 560 biler (PBE) hver vei, og en samlet kapasitet på minimum 110 biler hver vei i løpet av lørdag og søndag.

Det skal på strekningen Øksfjord – Tverrfjord tilbys ukentlig (mandag – fredag) en samlet transportkapasitet på minimum 500 biler (PBE) hver vei i skoleåret, og minimum 350 biler (PBE) hver vei i skoleferien. I helgene (lørdag – søndag) skal det tilbys en samlet transportkapasitet på minimum 100 biler hver vei.

Det skal på strekningen Øksfjord – Bergsfjord – Sør-Tverrfjord tilbys ukentlig (mandag – fredag) en samlet transportkapasitet på minimum 105 biler (PBE) hver vei. I tillegg skal det tilbys minimum 45 biler (PBE) hver vei i løpet av lørdag - søndag samlet. I sommerperioden (1.juni – 31.august) økes kravet til minimum 150 biler (PBE) hver vei mandag – fredag (samlet) og 45 biler (PBE) hver vei lørdag – søndag (samlet).

Benyttet ferjemateriell skal ha mulighet til å ta minimum 2 trailere (VTE) pr avgang (kommer IKKE i tillegg til PBE, men erstatter tilsvarende).

Overfarten på alle strekninger skal følge oppsatt ruteplan ovenfor.

Høytids- og helligdager forutsettes trafikkert som søndagsrute. Det er ikke trafikkplikt 1.juledag og langfredag.

4.1 Driftsavbrudd

Operatør skal varsle oppdragsgiver når det oppstår avvik i ruteproduksjonen som har vesentlige konsekvenser for trafikantene eller oppdragsgiver som ansvarlig for sambandet. Slik varsling skal skje i henhold til rutiner som operatør og oppdragsgiver etablerer ved inngåelse av tjenestekontrakt.

Ved uforutsette driftsavbrudd som skyldes tekniske- eller operative årsaker, skal anbyder umiddelbart gå over i en reserverute, der det fartøy som ikke er berørt av uregelmessigheten går over i en redusert ruteføring, som dekker alle samband. F.o.m. dag 2 av driftsavbruddet skal anbyder ha fremskaffet reservekapasitet som kan opprettholde ruteføringen, inntil ordinært fartøy er tilbake i vanlig drift. Det økonomiske ansvar for eventuell innleie av reservekapasitet påhviler anbyder. All den tid det ikke settes inn reservekapasitet ved driftsavbrudd, reduseres driftstilskuddet/ kompensasjonen fra Finnmark Fylkeskommune tilsvarende.

Unntak fra dette er værmessige årsaker, force majeure*, eller andre årsaker til innstillingene, hvor det ville være urimelig å kreve opprettholdelse av ruteplan.

Oppdragsgiver krever at anbyder fører logg for gjennomførte og ikke gjennomførte anløp/turer. Oppdragsgiver skal ha denne loggen ukentlig oversendt (Jfr. Rapporteringsrutiner for punktlighet, regularitet og driftskvalitet).

*) Force Majeure: Ekstraordinære hendelser som flom, opprør, krig eller naturkatastrofer. Plutselig teknisk svikt på materiell, mannskapsmangel etc kommer ikke under force majeure.

4.2 Passasjervarsling ved driftsavbrudd/uregelmessigheter

Anbyder skal ha etablert et selvfinansierende system for SMS-varsling av passasjerer i de tilfeller det er nødvendig, med hensyn til driftsuregelmessigheter. Primært ønskes dette i form av en på-/avmeldingsfunksjon der aktuelle passasjerer selv kan tilmelde seg systemet via internett eller mobiltelefon. Tilmeldte passasjerer/kunder skal varsles i følgende tilfeller:

- Forsinkelser på mer enn 10 minutter
- Innstillinger / ruteendringer
- Omdisponering av fartøy

4.3 BILLETTSALG.

Finnmark Fylkeskommune har som mål å få til en så smidig håndtering av billettsalg som mulig for passasjerene, og herunder ligger bl.a. ønske om at anbyder kan tilby billettsalg via web/wap/app o.l. i tillegg til ordinært salg ved avgang.

4.4 TAKSTREGULATIV

Finnmark Fylkeskommune følger Riksregulativet for ferjetakster, fra Statens Vegvesen, Vegdirektoratet.

4.5 PRISAVSLAG VED DRIFTSUREGELMESSIGHETER

Finnmark Fylkeskommune har følgende satser for prisavslag/gebyrer ved uregelmessigheter i produksjonen:

- Rute innstilt pga operatørstyrte forhold	NOK 15 000.00
- Innstilling av ruter uten å informere om dette	NOK 30 000.00
- Rute forsinket med enn 15 minutter	NOK 5 000.00
- Rute gikk mer enn 2 minutt før oppsatt ruteavgang:	NOK 15 000.00
- Avdekket forhold ved inspeksjon / renhold	NOK 3 000.00
- Ikke gitt kundeinfo ved omlegging av ruter	NOK 3 000.00

- Manglende rutehefter og takstinformasjon

NOK 1 000.00

Kreditnota skal sendes fra operatør til oppdragsgiver på prisavslaget/gebyr som er aktuelt i den enkelte periode, basert på innrapportert produksjon og oppkommede situasjoner, så som ruteinspeksjoner m.m.

5 MILJØ- OG STØYKRAV.

Dokumentasjon på miljøkrav plasseres i tilbudets seksjon L.

Fartøyt tekniske data for tilbudt materiell skal oppgis i eget vedlegg til anbudet.

For de spesifikke fartøy skal følgende oppgis:

NO_x-utslipp (g/kWh)
Spesifikt drivstofforbruk (g/kWh) ved 75 % motorlast
Motorturtall (RPM) (ved merkeeffekt)
Installert effekt (merkeeffekt)
Drivstoffkvalitet
Svovelinhold (oppgis i %)

Løyvesøker skal innarbeide kostnader til NO_x-avgift i tilbudet sitt. Avgiften skal beregnes på grunnlag av forskrift om særavgifter av 2001-12-11 nr. 1451. Anbyder kan ikke påberope seg kompensasjon for økte kostnader knyttet til NO_x, dersom fondet endres eller avsluttes etter 2017.

Dokumentasjon fra løyvesøker:

Løyvesøker skal sammen med tilbudet fremlegge:

Tall på budsjettert bunkersforbruk og NO_x-utslipp i sambandet per år i kontraktperioden.
Utslippsfaktor på ferje som skal benyttes.
Beskrivelse av evt. NO_x-reduksjonstiltak som legges til grunn oppgis i vedlegg 1-A
Fartøyspesifikasjon

Oppdragsgiver krever at benyttet ferjemateriell ikke har et NO_x-utslipp som overstiger Tier II kravet i MARPOL annex VI uavhengig av byggeår. Benyttet fergemateriell skal ikke ha et NO_x-utslipp som overstiger utslippsnivå angitt i tabellen nedenfor.

NO _x limit [g/kWh] (øvre utslippsgrense)		
Turtall* < 130	130 ≤ turtall* < 2000	Turtall* > 2000
14.4	44 x turtall ^{-0,23}	7.7

* motorturtall ved merkeeffekt

Oppdragsgiver forutsetter bruk av driftstoff som har svovelinhold på 500 ppm eller lavere.

Oppdragsgiver krever at ferjene skal ha oppsamlingstank for svart og gråvann. Avfallet kreves levert til land.

Ferjen må ha samlet utstrålt støy i tidsrommet 2300 til 0700 som ved:

- drift nær kai ikke overstiger LWA=100dB. Kravet gjelder alle installasjoner

som må være i drift når ferjen ligger til, eller går fra kai (innenfor en avstand på to båtlengder fra kai), men ikke drift av eventuelle vifter for eksosavtrekk fra bildekk.

- nattligge ikke overstiger LWA=90dB. Kravet gjelder alle installasjoner som må være i drift når ferjen ligger til kai. Der oppdragsgiver har gjort dette tilgjengelig, skal landstrøm alltid benyttes når ferjen ligger i nattoplag og ved bunkring.

For begge kravene gjelder at støyen må være uten tydelige rene toner.

6 Universell Utforming

Dokumentasjon på krav plasseres i tilbudets seksjon L.

Finnmark Fylkeskommune har som målsetting at hele reisekjeden skal bygges opp i forhold til anbefalingene gitt vedrørende Universell Utforming. Herunder gjelder følgende krav til utforming av fartøyet:

Ved innfasing av nytt fartøy:

- ✓ Bruk av kontrastfarger skal gjennomføres i alle deler av ferjen der passasjerer har adgang.
- ✓ Betjeningsknappene i og utenfor heis skal merkes med blindeskrift.
- ✓ Heiser skal ha lydannonsering. Heisens størrelse skal minimum være 140 x 160 centimeter, samt ha automatiske dører med passasjebredde på minimum 110 centimeter
- ✓ Ferjen skal ha toalett tilpasset funksjonshemmede. For disse toalettene gjelder følgende presiseringer ut over MSC/Circ.735:
 - Høyden på toalettskålen: 50 cm.
 - Fronten på toalettet må minimum bygge 85 cm ut fra bakvegg.
 - Nedfellbare armstøtter på begge sider må bygge like langt ut som fronten på toalettskål, toaletttrull på armstøtten.
 - Snusirkel foran toalettet med minimum diameter på 150 centimeter.
 - Ved utadslående dører for disse toalettene skal ekstra lukkehåndtak være montert på innsiden av døren, på hengslesiden, 0,85 m over dørk.
- ✓ Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, for eksempel om sikkerhetsinstruks, forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord.
- ✓ Informasjon om rutetabell og ferjetakster om bord skal minimum ha en skriftstørrelse på 14 punkter.
- ✓ Det skal være montert teleslynge på alle oppholdsområder, i tillegg skal det monteres skrankeslynger alle betjeningskraner.
- ✓ Dører tilknyttet passasjerområder med skal minimum ha en innvendig karmbredde på 1 meter. Dørene skal være utstyrt med automatisk døråpner, herunder trykknapp.
- ✓ Det skal være trinnfri adkomst til alle ferjens passasjerfasiliteter. Dersom ferjen er utstyrt med hengedekk eller kjørerampe kreves det ikke trinnfri adkomst fra disse, såfremt passasjerfasiliteter som for eksempel toalett eller salong ikke befinner seg på dette nivået. Eventuelle terskler må være maksimum 20 millimeter.

- ✓ Kontrastmarkering skal i tillegg til det som er gitt i MSC/Circ.735 også innbefatte kontrastfarger mellom gulv og vegg i passasjerområder.
- ✓ Trapper skal ha håndlister i to høyder: 0,7 m og 0,9 m over trinnets forkant på hver side av trappen.
- ✓ Løyvehaver skal i designfasen av fartøyet etablere en dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner som kan gi råd om tilrettelegging for funksjonshemmede.

Eksisterende fartøy:

- ✓ For eksisterende fartøy gjelder de samme krav som ved nytt fartøy, med unntak av krav om størrelse på heis, samt presiseringer ut over MSC/Circ. 735 for handikoptoalett.
- ✓ Ved etablering av nye handikoptoalett på eksisterende fartøy gjelder de samme presiseringer ut over MSC/Circ. 735 som for nytt fartøy.

Reservefartøy:

- ✓ For reservefartøy stilles ikke krav til universell utforming som for nytt / eksisterende fartøy. Følgende krav skal oppfylles:
- ✓ Ferjen skal ha barrierefri tilkomst til passasjersalong samt minimum ett toalett tilpasset funksjonshemmede.
- ✓ Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, for eksempel om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord.
- ✓ Det skal være montert teleslynge på alle oppholdsområder, i tillegg skal det monteres skrankeslynger alle betjeningskraner.
- ✓ Informasjon om rutetabell og ferjetakster om bord skal minimum ha en skriftstørrelse på 14 punkter.
- ✓ Kontrastmarkering skal være i henhold til MSC/Circ.735. Kontrastmarkering skal også innbefatte kontrastfarger mellom gulv og vegg i passasjerområder.
- ✓ Håndrekker skal monteres i henhold til MSC/Circ.735, punkt 13.
- ✓ Ferjedekket skal ha prioriterte parkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelse. Disse skal være i nærheten av inngang til ferjens passasjerfasiliteter.
- ✓ Passasjerfasilitetene skal tilpasses i henhold til MSC/Circ.735 punkt 11 og 12.
- ✓ Ved etablering av nye handikoptoalett på eksisterende fartøy gjelder de samme presiseringer ut over MSC/Circ. 735 som for nytt fartøy.
- ✓ Dersom fartøyet har heis, skal denne utstyres som følger:
- ✓ Det skal monteres speil på vegg vis a vis heisdør for å gjøre det lettere å rygge rullestol ut av heisen.
- ✓ Håndrekker i kontrastfarger skal være montert på tre sider i heisen i høyde 90-100 cm over gulvnivå.
- ✓ Klappsete skal være montert i sittehøyde 0,5 m innenfor rekkevidde av heisens betjeningspanel.
- ✓ Betjeningsknappene i og utenfor heis skal merkes med blindeskrift og kontrastfarger.

7 KRAV TIL FARTØY

Dokumentasjon på krav plasseres i tilbudets seksjon L.

Ferjemateriell som blir brukt i sambandene skal av hensyn til likebehandling av anbudene til enhver tid tilfredsstillende norske sjøfartsmyndigheters gjeldende lover og forskrifter som regulerer dette området. Kravet til fartsklasse i dette anbudsområdet er Fartsklasse 4.

Sambandene skal trafikkeres med pendelferjer, med følgende krav til spesifikasjoner:

Flaggstat: For fartøy med annet 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 kontraktperioden, og er å anse som et tillegg til flaggstatens sertifisering.

Sikkerhets sertifikat: Fartøyet/fartøyene skal ha gyldig sikkerhetsstyrings sertifikat (Safety Management Certificate, SMC). Sikkerhetsstyrings systemene 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.

Forsikring: Innen driftsoppstart skal løyvehaver ha tegnet P & I-forsikring fra en klubb tilknyttet The International group, samt kasko-forsikring. Kombinasjonen av P & I-forsikring og kasko-forsikring skal dekke løyvehavers støttingsansvar til oppdragsgivers eiendom, dvs. ferjekaier med tilhørende anlegg.

Alder: Fartøyene skal være max 15 år ved kontraktsinngåelse.

Hoveddimensjoner: Anbyder må selv vurdere begrensninger i fartøyet hoveddimensjoner (bredde, lengde, dypgang) ut fra seilingsled og forholdene ved ferjeleiene. Ferjens hoveddimensjoner må også tilpasses i forhold til Avinors kriterier for innflygning ved Hasvik Lufthavn.

Kapasitet: Fartøy skal dimensjoneres slik at oversittingsprosenten ikke overstiger 3 %, målt i antall pbe av den totale trafikken i sambandet, og som et gjennomsnitt over en periode på 12 måneder.

Pbe regnes som: Personbil = lengde 4,55 m, og kjørefeltbredde 2,5 m, vekt 1,3 tonn, tyngdepunkt 0,75 m over bildekk.

Fartøy skal kunne ta et vogntog med farlig last (gass, bensin osv). Vogntog regnes som: Lengde 18,0 m, kjørefeltbredde 3,2 m, vekt 52,5 tonn, tyngdepunkt 2,2 m over bildekk.

Kjørebane og høyder: Kjørebane på dekk skal ha minimum 2,5 m netto bredde for personbiler, og minimum 3,2 m bredde for vogntog og lastebiler. Bildekket skal være tydelig oppmerket for enkel plassering av kjøretøyene.

Fri gjennomkjøringshøyde for personbiler skal være minimum 2,5 m. For vogntog og lastebiler skal fri gjennomkjøringshøyde være minimum 4,5 m.

Tillatt aksellast: 15,0 tonn over hele dekket.

Fallporter: Fallportene skal tilpasses ferjeleiene. Eventuell ombygging/tilpassing av fartøy for å tilpasse dem til eksisterende kaianlegg, dekkes av anbyder.

Separasjon av passasjerer og kjøretøy: Gående passasjerer skal holdes fysisk skilt fra kjøretøyene under om bord- og ilandstigning.

Oppdragsgiver forutsetter at anbyder før driften settes i gang, legger frem rutiner for køordning og trafikkdirigering, og kan dokumentere at mannskap har fått opplæring i dette.

Mannskapene skal være uniformert slik at trafikantene i enhver situasjon skal kunne identifisere disse.

Anbyder plikter til enhver tid å holde fartøy i den stand sertifiseringsmyndighetene fastsetter, og å ha ferjene forsikret. Oppdragsgiver forutsetter også at den tekniske standarden på fartøy til enhver tid er slik at risikoen for driftsavbrudd er minimal.

Tilgang for funksjonshemmede: Funksjonshemmede skal ha lik tilgang til alle passasjerfasiliteter som funksjonsfriske. Se for øvrig eget punkt om Universell Utforming.

Restorasjon: Finnmark Fylkeskommune ønsker at de reisende skal ha en mest mulig komfortabel overfart. For nærmere beskrivelse av dette, se beskrivelsens punkt 5, om tildelingskriterier.

Varme og ventilasjon: Skipets varmeanlegg skal være slik dimensjonert at en innvendig temperatur på +15 C kan oppnås ved rutekjøringens start.

Varmeanellegget og ventilasjonsanlegg skal være dimensjonert slik at det har kapasitet til å stabilisere innetemperaturen på +20 C uansett utetemperatur etter 30 minutters fart.

Periodisk renhold og vedlikehold: Alle fartøyer skal vedlikeholdes slik at de er rene og hele innvendig. Innvendige skader på stoler og interiør skal repareres omgående. Fartøyet skal fremstå være rent utvendig og innvendig ved innsetning i ruten om morgenen.

Fartøyene skal være underlagt et forebyggende vedlikeholdssystem som sikrer at de til enhver tid er i forskriftmessig stand. Tilbyder skal dokumentere dette, og oppdragsgiver har innsynsrett for å kontrollere vedlikeholdssystemet og de periodiske kontrollene. Punkterte vinduer som dugger skal byttes.

Utvendige skrogskader mv. skal være reparert senest 10 dager etter at skaden er oppstått. Ved større skader skal fartøyet tas ut av trafikk inntil skaden er reparert.

Det påligger Løyvehaveren å varsle Skipskontrollen og oppdragsgiveren dersom det er mistanke om at fartøyet ikke er sjødyktig (jfr. lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødyktighed m.v. § 96).

Gevinstautomater: Det er ikke tillatt å plassere gevinstautomater eller andre typer spillautomater om bord.

Salg av reklameplass: Operatør står fritt til å selge reklameplass om bord på fartøyene, enten på veggplass eller på audiovisuelle hjelpemidler/skjermer. Oppdragsgiver står fritt til å benytte reklameplass og/eller skjermer om bord til informasjon om egne produkter tilknyttet kollektivtrafikk.

Trådløst Nettverk: Fartøy skal ha tilbud om trådløst nettverk, med minimum teoretisk hastighet på 3,1 Mbit/s

Automatisk Ship Log: Fartøy skal ha utstyr for Automatisk Ship Log (AIS) installert, da oppdragsgiver bl.a. benytter Kystverkets AIS-system i kvalitetsoppfølging av anbudet.

Fremdriftsanlegg: Dersom det skal settes inn ny ferje i sambandet, skal fartøyet ha fremdriftsanlegg utformet slik at dersom en av hovedkomponentene for fremdrift og styring, eller kabling til en slik komponent settes ut av funksjon, skal fartøyet allikevel kunne ta seg sikkert til havn ved egen hjelp.

Reservefartøy: Ved plutselige innstillinger av teknisk art, kan sambandene opereres i en reserverute med ett fartøy i inntil to dager. Reserverute skal opprettes senest 3 timer etter et eventuelt driftsavbrudd har oppstått. Etter to dager skal reservefartøy være tilgjengelig og satt i drift. Reservefartøy skal tilfredsstillte samme krav som fast fartøy, men kan, i en periode på inntil 5 dager, operere med inntil 50 % lavere PBE enn det fartøyet som er i daglig drift. Etter 5 dager forutsettes full kapasitet på sambandet.

Planlagt vedlikehold av ferjemateriellet i sambandene på ordinær ferje må ikke gjøres i perioden mai til og med september. Oppstår det situasjoner hvor et slikt krav er vanskelig eller umulig å oppfylle, skal løyvehaver snarest varsle oppdragsgiver.

En ferje i sambandene kan ikke erstattes av en reserveferje/suppleringsferje for en tidsperiode som overstiger 21 dager i året, med mindre denne oppfyller alle krav til hovedferje stilt i konkurranse-grunnlaget.

Mannskap: Arbeidsspråk om bord skal være norsk, og det settes krav om at mannskap i servicefunksjoner også skal beherske engelsk.

Skipsmannskap skal ha gjennomgått sikkerhetsopplæring i samsvar med Sjøfartsdirektoratets regler for de fartsområder fartøyet skal trafikkere.

Skipsføreren har ansvaret for at fartøyet ved første avgang hver dag er klargjort i henhold til renholdsprogrammet.

Skipsfører, billettører og andre med passasjerkontakt skal ha god kjennskap til rutenettet, takstsystemet og billetteringssystemet for det ruteområde de betjener, samt viktige korresponderende ruter.

Virksomhetsoverdragelse: I henhold til Yrkestransportlovas § 8 er konkurransen underlagt reglene i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7, om arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse.

Informasjon om tilsatte hos eksisterende operatør(er) som omfattes av virksomhetsoverdragelse finnes vedlagt konkurransegrunnlaget, som informasjon.

Oppdragsgiver tar ikke stilling til hvilke forpliktelser som påhviler ny operatør knyttet til ansatte. Ny operatør vil ha risikoen for disse forholdene.

8 Informasjon om kaianlegg.

Ferjekaiene er utstyrt med Sesam fjernstyringsanlegg. Oppdragsgiver er ansvarlig for vedlikehold av mottakere, igjennom underleverandør. Anbyder skal holde tilsvarende sendere for styring av kaiene. Anskaffelse og vedlikehold skal være innkalkulert i anbudet.

Oppdragsgiver vil stille ferjekaiene og de landbaserte anleggene fritt til disposisjon for anbyder. Statens Vegvesen er ansvarlig for ordinært vedlikehold av ferjekaiene.

Anbyder er økonomisk ansvarlig for skader ferjen måtte påføre ferjekaiene. Kaieier forbeholder seg rett til umiddelbart å sette i gang reparasjon av kaier og installasjoner for operatørens regning.

Oppdragsgiver er, igjennom underleverandør, ansvarlig for ordinær oppmerking og skilting av ferjekaiene, med tanke på ventefiler og trafikkavvikling.

Alle kaiene er utstyrt med strømuttak til ferjer – 230 volt. Strømabonnement betales av anbyder. Vedlikehold og eventuell reparasjon av strømuttaket er operatøren sitt ansvar. Det er også opplegg som gjør det mulig å kjøre bruheis med strøm fra ferja. Operatør må holde kabel til dette. Anbyder betaler liggestrøm.

Anbyder betaler vannavgift.

Avfall fra ferjene, herunder eventuell restaurasjonsdrift, er operatør sitt ansvar. Når det gjelder Hasvik Ferjekai, har den mulighet for landtelefon og ISDN (Internett).

Vedlagt konkurransegrunnlaget følger kotekart for kaianleggene Hasvik, Tverrfjord, Bergsfjord, Sør-Tverrfjord og Øksfjord.

Til informasjon er bruarm ved kai i Tverrfjord er vedtatt forlenget, og skal i henhold til fremdriftsplan være ferdigstilt før anbudsoppstart.

9 OVERORDNET.

9.1 PROFILERING

Oppdragsgiver (Finnmark Fylkeskommune) skal profileres markant på fartøyets utside, og i all markedsføring rundt sambandet. Det skal tydelig fremgå at ruten driftes på vegne av Finnmark Fylkeskommune, og profilering gjøres av operatøren, og skal skje i henhold til oppdragsgivers profilprogram (<http://ffk.no/docs/c46f6307-7646-4d39-a3ae-db12aa6333fc.pdf>)

Operatøren gis mulighet for presentasjon av egen selskapslogo (og selskapsnavn dersom dette er en del av ordinær logo), med maksimal størrelse 1000 millimeter lengde og 600 millimeter høyde på overbygg begge sider. Oppdragsgiver anviser plass for dette. Detaljer som adresse, telefonnummer med mer skal ikke presenteres her. I tilfelle der benyttes ”heldekkende” film skal den være i transparent utførelse. I tillegg tillates operatør å benytte rederimerket i ferjemateriellets skorstein.

9.2 STATISTIKK

Spesifisert statistikk på ferjetjenesten skal leveres fortløpende til Finnmark Fylkeskommune. Den skal leveres månedlig, senest den 15. i påfølgende måned. Statistikken skal vise antall reisende personer fordelt på billettclasser, ruteinntekter pr. rute, samt oversikt over antall biler (spesifisert på størrelse) og transportert gods. I tillegg skal statistikken inneholde oversikt over faktisk produksjon vs planlagt produksjon, samt punktlighetsoversikt. Statistikken skal rapporteres på spesifikt skjema:

FERJE		Måned:								
Rute	Rutetekst	Inntekt	Godsinnt	Prod km	Pax	PBE	VTE	Gods (m3)	Punktlighet	Regularitet
050	Øksfjord - Hasvik v.v.									
051	Øksfjord - Tverrfjord									
052	Øksfjord - Bergsfjord - Sør-Tverrfjord									

9.3 ELEKTRONISK BILLETTERINGSLØSNING

Anbyder skal, for egen regning, installere og tilby elektronisk billetteringsløsning, og også ha et velfungerende baksystem for dette. Alle statistiske detaljer som omhandler sambandet, skal til enhver tid kunne stilles til rådighet for oppdragsgiveren, enten på forespørsel, eller via direkte tilgang til systemet.

Operatør som tilbys kontrakten plikter å delta i rute- og billettsamarbeid med andre transportoperatører i fylket (buss/ferje/hurtigbåt).

9.4 SELSKAPETS REGNSKAP

Anbyders årsregnskap m/noter skal årlig oversendes Finnmark Fylkeskommune så snart dette er godkjent.

9.5 SIKKERHETSSTILLELSE

Anbyderen skal for egen regning stille en samlet sikkerhet for sine kontraktforpliktelser, forsinkelsesrente og inndrivelsesomkostninger ved mislighold. Sikkerheten skal stilles uten ugrunnet opphold etter kontraktens inngåelse, senest en måned etter.

Sikkerheten stilles som selvskyldnerkausjon av bank, forsikringselskap eller annen kredittinstitusjon. Som sikkerhet aksepteres også at garantibeløpet plasseres på sperret konto til fordel for oppdragsgiver. Garantien skal ikke avsluttes før seks måneder etter kontraktperiodens utløp som godkjennes av 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.

Sikkerheten skal utgjøre 2 % av totale kostnader for hele kontraktperioden. Dokumentasjon plasseres il tilbudets seksjon I.

9.6 UTBETALING AV DRIFTSTILSKUDD

Driftstilskudd utbetales etterskuddsvis, basert på rapportert faktisk produksjon. Unntak er første to driftsmåneder etter ruteoppstart, som vil bli utbetalt å konto, basert på planlagt produksjon. Avvik i produksjonen første to driftsmåneder avregnes/justeres i forbindelse med utbetaling for tredje driftsmåned.

Tilskuddet vil årlig bli justert (se punkt om dette i vedlegg C – Avtale).

9.7 DRIFTS- OG KVALITETSMØTER

Drifts- og kvalitetsmøter holdes ukentlig de første 4 ukene etter oppstart av ny kontrakt. Deretter holdes driftsmøte hver annen måned igjennom året. Driftsmøter holdes i Finnmark fylkeskommunes lokaler i Vadsø.

9.8 PUNKTLIGHET, REGULARITET OG DRIFTSKVALITET

Operatør skal innarbeide et rapporteringssystem for å dokumentere kvalitet på leveransen overfor oppdragsgiver.

Rapporteringen skal foregå på følgende måte:

Hver morgen senest kl 08:30 skal operatør sende rapport elektronisk til oppdragsgiver med følgende informasjon:

- Gjennomført produksjon fra dagen før (fredag/lørdag/søndag rapporteres mandag morgen) som inneholder antall avganger på de ulike strekningene, samt seilingsdistanse.
- Punktlighetsrapport fra dagen før (fredag/lørdag/søndag rapporteres mandag morgen) som viser aktuelle avgangstidspunkt fra kai på de ulike strekningene. Ved avvik ut over 15 minutter skal rapporten inneholde opplysninger om årsak.
- Regularitetssrapport fra dagen før (fredag/lørdag/søndag rapporteres mandag morgen) som inneholder informasjon om eventuelle driftsavbrudd, driftsuregelmessigheter, samt årsak til disse.
- Forventet produksjon for dagen i dag, med informasjon om eventuelt forventede avvik/uregelmessigheter.
- Oversikt over hvilke fartøy som er i drift.

- Oversikt over når eventuelle fartøy ute av drift forventes tilbake i ordinær drift.
- Planlagt vedlikehold eller andre planlagte justeringer som påvirker driften i nærmeste periode.

Punktlighet og regularitet skal overholdes i henhold til følgende krav:

- Punktlighet innen 2 minutter skal oppnås på minimum 95 % av alle avganger, og innen 15 minutter på minimum 99 % av alle avganger.
- Regularitet skal overholdes med minimum 99,0 % av alle avganger.

Ved avvik i henhold til ovennevnte kvalitetskrav utføres trekk i tilskudd beregnet ut fra utarbeidet liste over prisavslag/gebyrer. Unntak er dersom avvik skyldes forhold som operatør ikke har kontroll over (force majeure, værforhold eller havneforhold).

9.9 ENDRING AV PRODUKSJON I ANBUDSPERIODEN

Oppdragsgiver kan i kontraktperioden foreta endringer i ruteoppsettet for den enkelte rute.

Økning/reduksjon i produksjon innenfor tidsrommet mellom kl 0600 til 2300 skal kompenseres etter følgende formel:

((Regulert brutto godtgjørelse for kontraktåret / Inngangsverdi budsjettert ruteproduksjon for kontraktåret)

x produksjonsendring i km) x 0,85 = Endring i godtgjørelse

Endringer i ruteproduksjon skal hensynta bestemmelsene i forskrift av 8. juli 2002 nr 968 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip. Dersom endringer i ruteoppsett medfører endring i antall skift som er nødvendige for å bemanne fergen, har løyvehaver krav på full kompensasjon av dokumenterte merkostnader ved økt bemanning. Likeledes har oppdragsgiver krav på fullt kompensasjon for kostnadsbesparelser ved redusert bemanning. Løyvehaver skal i disse tilfeller fremlegge dokumentasjon på kostnadsendringer som følge av endring i skiftordning.

9.10 KJØP AV TILLEGGSavganger

I tillegg til endring i ruteoppsett kan oppdragsgiver kjøpe tilleggsavganger i det enkelte samband. Tilbyder oppgir en fast pris pr. tur pr. samband på dette, som leveres med tilbudet. Dokumentasjon på krav plasseres i tilbudets seksjon K.

9.11 Service og Informasjon

Oppdragsgiver legger til grunn at løyvehaver legger vekt på service og god kundebehandling.

Løyvehaver skal gi trafikantene tilfredsstillende informasjon om rutetilbud, takster, vedtekter m.m. Ved driftsavbrudd/endringer skal veitrafikksentralen varsles.

Løyvehaver skal medvirke til god ruteinformasjon via oppdragsgivers informasjonskanaler, deriblant 177-tjenesten (ruteinformasjon). Dette gjelder særlig ruteavvik og driftsavbrudd. Løyvehaver skal ha bemannet vakttelefon i hele driftsdøgnet som oppdragsgiver kan ringe ved behov.

Oppdragsgiver krever at følgende minstestandard følges for muntlig informasjon ombord på ferjene:

- ønske publikum velkommen ombord
- fortelle hvilket rederi som trafikkerer sambandet, og at det trafikkeres på vegne av Finnmark Fylkeskommune
- informere om neste anløpssted

- informere om overfartstid

Denne informasjonen skal også gis på engelsk.

Klager fra kunder/trafikanter skal rettes til oppdragsgiver, og vil bli forelagt løyvehaveren. Hvis oppdragsgiver finner klanderverdig forhold vil dette bli påtalt og forlangt umiddelbart rettet/kompensert.

9.12 Rute- og materiellinspeksjon

Oppdragsgiver vil jevnlig foreta varslede og ikke-varslede inspeksjoner av ruter og materiell. Ved varslede inspeksjoner vil Finnmark fylkeskommunes ansatte legitimere seg ved ombordstigning, med ansattbevis fra fylkeskommunen.

10 Tildelingskriterier

Tilbud som tilfredsstiller minstekravene vil gå videre til evaluering.

Tilbudene vil bli evaluert, og tildeling vil skje, basert på følgende tildelingskriterier:

Tildelingskriteriene er angitt i prioritert rekkefølge, og med følgende relative innbyrdes vektning:

	Evalueringskriterium	Dokumenteres ved	Vektes
1	Pris	Pris på konkurransegrunnlagets minimums beskrivelse	75 %
2	Miljø	Konkurransegrunnlagets minimumsbetingelser skal være oppfylt. For å få tilleggspoeng skal Miljøkriterieskjemaet fylles ut. På forespørsel skal tilbyder kunne bekrefte utslipps og forbrukstall	20 %
3	Kvalitet og tilleggstjenester	Konkurransegrunnlagets minimumsbetingelser skal være oppfylt. For å få poeng skal skjemaet for kvalitet og tilleggstjenester fylles ut.	5 %

10.1 Pris

Prisene oppgis i vedlegg B. Tilbud uten korrekt utfylte prisskjema vil bli avvist.

Rangeringen vil bli gjort slik:

$$\left(\frac{\text{Laveste pris}}{\text{Tilbudets oppgitte pris}} \right) \times 100 * 075$$

Tilbyders oppgitte pris for å oppfylle konkurransegrunnlagets minimumskrav.

10.2 Miljøkrav

Dokumentasjon plasseres i tilbudets seksjon M.

På tildelingskriteriet miljø brukes karakterskala fra 0 til 10 der karakteren 0 er dårligst og karakteren 10 er best. Ved karaktersetting benyttes hele tall.

På tildelingskriteriet miljø avhenger karakteruttellingen av i hvilken grad tilbudte betingelser er dokumentert/beskrevet og ser ut til å være bedre enn satte minimumsstandarder:

Miljøkravene vil telle som 20% av den totale evalueringen.

$$\left(\frac{\text{Tilbudets karakter}}{\text{Høyeste karakter}}\right) \times 100 \times 0,2$$

Krav nr		Max 100 poeng= 20% av evaluering.
1	Kan fremdriftsmaskineriet kjøres på alternativt drivstoff ?	Max 30 poeng
	Ved konvensjonelt drivstoff	
2	NOx-utslipp (g/kWh) bedre enn spesifikt krav i leveransebeskrivelsens punkt 7 (Spesifiseres ihht bilag 5	max 25 poeng
3	Svovelinhold (oppgis i %) bedre enn spesifikt krav i leveransebeskrivelsens punkt 7 (Spesifiseres ihht bilag 5	Max 25 poeng
4	Andre miljøkrav (f.eks. støy, strøm ved nattligge m.m.)	Max 20 poeng

1. KVALITET OG TILLEGGSYTELSE

På tildelingskriteriet kvalitet og tilleggssytelser brukes karakterskala fra 0 til 10 der karakteren 0 er dårligst og karakteren 10 er best. Ved karaktersetting benyttes hele tall.

På tildelingskriteriet avhenger karakteruttellingen av i hvilken grad tilbudte kan levere de forespurte tilleggstjenestene, og til hvilken pris

Tildelingskriteriet vil bli evaluert både ut fra tilbudets kvalitet og pris. Et kafetilbud med varm mat og drikke vil bli vurdert som vesentlig bedre enn automater i en salong.

Tilbydere bes beskrive ulike tjenesteløsninger og aktuell pris

Beskrivelse og priser oppgis i tilbudets seksjon K.

	Tilleggssytelse	Ja	nei	Pris pr år
1	Kafedrift			

Utrekningen vil bli gjort på følgende måte. Besvarelse nei gir 0 poeng. Besvarte JA vil bli vektet etter prisforlangende for tilleggstjenesten

Laveste pris gir 10 poeng

Høyeste pris gir 1 poeng

Ingen tjenestetilbud gir 0 poeng

VEDLEGG C - AVTALE MED SPESIELLE KONTRAKTSVILKÅR

Avtale
om kjøp av ferjetjenester

mellom

(Leverandør)

og

Finnmark fylkeskommune

(Oppdragsgiver)

Kontaktpersoner:

Hver av partene skal oppnevne en kontaktperson som skal være bemyndiget til å opptre på vegne av parten i alle saker som angår gjennomføringen av kontrakten.

For Oppdragsgiver:

For Leverandør:

E-post: @ffk.no

E-post:

Tlf. 789

Tlf.

1. AVTALENS FORMÅL

AVTALEN BESTÅR AV FØLGENDE DOKUMENTER

- Undertegnet avtale (Dette dokumentet)
- Bilag 1 - Generelle kontraktsvilkår
- Bilag 2 - Konkurransgrunnlag med vedlegg.
- Bilag 3 - Leverandørs tilbud datert XX
- Bilag 4 - Referater og annet skriftlig materiale fra oppklarende drøftelser, eller forhandlinger der dette er tillatt, og som er godkjent av begge parter.

Ved motstrid gjelder dokumentene i ovennevnte rekkefølge.

DEFINISJONER

Oppdragsgiver: Finnmark fylkeskommune.

Leverandør: Tilbyder

PRIS

utfylt, datert og undertegnet av leverandøren.

AVTALEPERIODE

Avtaleperioden er fra XX til XX

BETALING

Tilbyder har selv ansvaret for at Oppdragsgiver mottar korrekt faktura. Vi vil oppfordre Tilbyder til å benytte e-faktura. Betalingsfristen skal ved bruk av papirfaktura utgjøre fri leveringsmåned pluss 30 dager. Dersom det benyttes e-faktura er betalingsfristen 30 dager etter at korrekt faktura er mottatt. Det er ikke anledning til å be om noen form for gebyr. Ved forsinket betaling kan det kreves rente etter lov om forsinkelsesrente.

Denne avtalen er utstedt i to eksemplarer – ett til hver av partene.

Vadsø, 2011

for oppdragsgiver:	for leverandør:

VEDLEGG D - GENERELLE KONTRAKTSBESTEMMELSER

Som alminnelige kontraktbestemmelser i forholdet mellom oppdragsgiver og løyvehaver gjelder følgende regler:

2. GENERELLE BESTEMMELSER

SAMARBEIDS- OG LOJALITETSPLIKT

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

TOLKNINGSREGLER

Inneholder kontraktdokumentene bestemmelser som strider mot hverandre skal de gjelde i den rekkefølge som er angitt i punkt om Kontraktdokumenter

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

PARTENES REPRESENTANTER

Hver av partene skal utpeke en person som representerer dem i spørsmål angående kontrakten. Representanten skal ha slik fullmakt til å opptre på vedkommende parts vegne at kontrakten kan gjennomføres uten unødig opphold.

GENERELLE REGLER OM VARSLING

Varsler og krav etter kontrakten skal gis skriftlig til partenes representanter eller til avtalte adresser. Dersom kravet eller varslet ikke er gitt skriftlig, er det bare gyldig dersom det godtgjøres å være gitt til rett adressat på annen måte.

FARE FOR ØYEBLIKKELIG SKADE

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

3. LØYVEHAVERS YTELSER OG PLIKTER

OPPDRAGET

Oppdraget skal utføres i henhold til de krav som er angitt i kontrakten.

Løyvehaver skal gjennomføre sitt oppdrag på en slik måte at det ikke oppstår skade eller fare for skade på person eller eiendom.

SKADE PÅ FERJEKAIENE

Løyvehaver er økonomisk ansvarlig for skader løyvehaver eller løyvehavers kontraktmedhjelpere måtte påføre ferjekaiene og tilhørende anlegg i forbindelse med utførelsen av kontrakten. Oppdragsgiver kan straks sette i gang reparasjoner av kaier og installasjoner for operatør sin regning, dersom løyvehaver selv ikke forestår utbedring snarest mulig etter uhellet. Utbedringene skal kontrolleres og godkjennes av oppdragsgiver.

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

KVALITET

Kvalitetskrav i henhold til leveransebeskrivelsen – anbudets vedlegg A – gjelder for kontrakten.

LOVER, FORSKRIFTER M.V.

Løyvehaver skal utføre tjenesten i samsvar med de til en hver tid gjeldende lover, offentlige forskrifter og vedtak.

OPPBEVARING AV LOVER, FORSKRIFTER MV.

Løyvehaver skal oppbevare et eksemplar av de lover, forskrifter og andre dokumenter som det er henvist til i kontraktdokumentene og som regulerer driften.

OPPRYDDING

Løyvehaver er ansvarlig for god orden ombord i ferjene.

Det er ikke tillatt å lagre/oppbevare materiell på kaien uten at det er avtalt med oppdragsgiver.

Overholder ikke løyvehaver sine forpliktelser til opprydding, kan oppdragsgiver etter skriftlig varsel iverksette slik opprydding for løyvehavers regning.

INFORMASJON TIL TRAFIKANTENE

Løyvehaver plikter å gi trafikanter informasjon om rutetilbud, takster, vedtekter, driftsavbrudd m.m. på en tilfredsstillende måte, og i henhold til anbudets leveransebeskrivelse (Vedlegg A). Løyvehaveren plikter å varsle om endringer etter rutiner fastsatt av oppdragsgiver.

TILBAKEFØRING AV TERMINALOMRÅDER

Dersom løyvehaver har billett boder eller andre anlegg på terminalområdet, kan oppdragsgiver bestemme at disse skal fjernes og terminalområdet tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter kontraktperiodens utløp. Oppdragsgiver skal stå for arbeidet med tilbakeføringen, og kostnadene for dette arbeidet vil bli belastet løyvehaver. Alternativt skal løyvehaver overføre disse anleggene vederlagsfritt til oppdragsgiver.

REGULARITET

Løyvehaver har plikt til å utføre ruteplanen i henhold til kontrakt, nærmere beskrevet i leveransebeskrivelsen – vedlegg A. Avvik fra oppsatt ruteplan, behandles etter bestemmelsene i punkt om kontraktsbrudd.

BRUK AV KONTRAKTMEDHJELPERE

Ved bruk av underleverandør på sambandet, er det fremdeles hovedleverandør som er kontraktspart, og svarer for alle forhold både for hoved- og underleverandør.

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

Oppdragsgiver kan nekte å godta operatørs valg av underleverandør.

OPPDRAGSGIVERS RETT TIL Å FØRE KONTROLL

Oppdragsgiver har rett til å føre slik kontroll med materiell og utførelse som han finner nødvendig. Blir han oppmerksom på at materiell eller utførelse er kontaktstridige, skal han straks melde fra til løyvehaver .

Senest 14 kalenderdager før driftsoppstart kan oppdragsgiver kontrollere at ferjemateriellet tilfredsstillende løyvehavers tilbud og kravene i konkurransegrunnlaget. Om nødvendig kan oppdragsgiver kontrollere fartøyenes kapasitet ved å plassere kjøretøyer om bord.

Oppdragsgiver kan kontrollere at korrekt billettinnkreving blir gjennomført både med egne eller innleide kontrollører og automatisk telleutstyr.

OPPLYSNINGSPLIKT

Løyveholder plikter å gi oppdragsgiver nødvendige opplysninger for bedømmelse av utførelse av tjenesten. Oppdragsgiver kan kreve fremlagt nødvendig dokumentasjon for å vurdere tilstand og standard på fergene, samt materiellet for øvrig. Løyveholder skal på forlangende kunne godtgjøre at materiellet tilfredsstillende kontraktens krav.

VIRKNING AV OPPDRAGSGIVERS KONTROLL

Er løyveholders utførelse i strid med kontrakten, kan han ikke påberope seg at den er utført under oppdragsgiverens kontroll.

4. OPPDRAGSGIVERS YTELSE OG PLIKTER

VEDERLAGSBEREGNINGEN

De årlige vederlagene fremkommer i løyvesøkers tilbud som forventede kostnader.

Samlet vederlag (kontraktssum) er summen av de årlige vederlagene.

Forventede kostnader skal oppgis i faste 2012-kroner, gjennomsnittlig for året, jf. Statistisk sentralbyrå (SSB) sin kostnadsindeks for nærsjø- og innenriksfart - delindeks for ferjedrift. Kostnadene skal justeres i henhold til indeksen multiplisert med en faktor på 0,95 (95 % prisjustering). (Dersom ovennevnte kostnadsindeks ikke skulle være tilgjengelig på tidspunkt for oppstart av kontrakt, vil SSB's konsumprisindeks benyttes). Disse kalles også basispriser. Kostnadene skal være eksklusiv merverdiavgift.

Basisåret er 2012.

REGULERING AV VEDERLAGET

Forventede kostnader og dermed det årlige vederlaget – skal reguleres som følger:

De budsjetterte årlige kostnader skal reguleres i henhold til den prosentvise endringen i Statistisk sentralbyrås gjennomsnittlige kostnadsindeks for nærsjø- og innenriksfart - delindeks for ferjedrift fra basisår til vederlagsåret. Kostnadene skal justeres i henhold til indeksen multiplisert med en faktor på 0,95 (95 % prisjustering). (Dersom ovennevnte kostnadsindeks ikke skulle være tilgjengelig på tidspunkt for oppstart av kontrakt, vil SSB's konsumprisindeks benyttes).

GEBYRER OG AVGIFTER

Gebyrer og avgifter til det offentlige i forbindelse med utførelse, betales av løyveholder. Kostnadene ved disse forutsettes inkludert i de årlige kontraktbeløpene, og gir ikke grunnlag for annen regulering enn den som følger av punktet "regulering av vederlaget".

Ved irregulær utførelse av tjenesten, i henhold til leveransebeskrivelsen (Vedlegg A), påløper det operatøren et gebyr, nærmere angitt i beskrivelsen.

JUSTERING OG UTBETALING AV ÅRLIG VEDERLAG

Ved oppstart, og ved hvert nye kalenderår skal oppdragsgiver justere årlig vederlag i henhold til punktet "Regulering av vederlaget" etter forventet prisstigning og endringer i riksregulativet for ferjetakster. Den forventede endringen i kostnadsindeks for nærsjø- og innenriksfart - delindeks for ferjedrift hentes fra Statistisk sentralbyrå's anslag. Kontrakten skal prisjusteres i henhold til indeksen multiplisert med en faktor på 0,95 (95 % prisjustering). (Dersom ovennevnte kostnadsindeks ikke skulle være tilgjengelig på tidspunkt for oppstart av kontrakt, vil SSB's konsumprisindeks benyttes.

Det justerte årlige vederlaget skal deles i 12 like deler, og utbetales hver måned, den 30. i aktuell måned, første gang 30. januar 2014. Betalingen vil være a konto første to månedene, og deretter etterskuddsvis, basert på produksjonsrapportering (jfr leveransebeskrivelsen – vedlegg A).

AVREGNING

Oppdragsgiver foretar en endelig avregning for foregående kalenderår innen 15. mars påfølgende år, med bakgrunn i publisert kostnadsindeks. Avregningen skjer første gang mars 2015. Siste avregning skal sendes inn mars 2024.

RENTER VED FORSINKET BETALING

Ved forsinket betaling skal oppdragsgiver/operatør betale forsinkelsesrenter i henhold til [lov av 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.](#)

OPPDRAGSGIVERS ØVRIGE PLIKTER

Oppdragsgiver stiller ferjekaier til disposisjon

Oppdragsgiver plikter snarest mulig for egen regning å utbedre skader på kaianlegg som skyldes omstendigheter innenfor oppdragsgiverens risikosfære.

5. ENDRINGER

OPPDRAGSGIVERS RETT TIL Å FORETA ENDRINGER AV OPPDRAGET

Oppdragsgiver kan ved endringsordre pålegge løyvehaver endringer i kontraktutførelsen og kreve endringer i vederlaget. Endringer må stå i sammenheng med det kontrakten gjelder, og ikke være av vesentlig annen art. Endringer kan gå ut på at løyvehaver 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

- permanent endring av ruteplan og antall turer
- endring av overfartstrekning
- midlertidig omdirigering av hensyn til trafikkavviklingen ved vegarbeid, ras, rasfare og lignende

UTFORMINGEN AV ENDRINGSORDRE

En endringsordre skal være skriftlig og gi beskjed om at det kreves en endring, samt hva endringen går ut på.

Endringsordre må være gitt fra oppdragsgivers representant.

Endringsordre fra oppdragsgiver skal foreligge uten ugrunnet opphold.

LØYVEHAVERS UTFØRELSESPLIKT

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

Løyvehaver har ellers plikt til å utføre tjenesten i tråd med oppdragsgivers forutsetninger/krav slik det fremkommer i instruks, pålegg og lignende gitt av oppdragsgivers representant, selv om partene er uenige i hvorvidt forholdet utgjør en endring eller i hvilken grad vederlaget skal justeres som følge av en endring.

Løyvehaver skal med rimelige midler begrense og forebygge eventuelle kostnader ved endringen.

JUSTERING AV VEDERLAGET

Dersom endringen påfører operatør merarbeid eller merkostnad har løyvehaver krav på justering av vederlaget, forutsatt at det er gitt varsel om dette i henhold til gitte frister. Endringer som innebærer en reduksjon, gir oppdragsgiver tilsvarende et krav på reduksjon av vederlaget.

Vederlaget skal justeres ut fra kontraktens prisnivå. Dersom det ikke foreligger sammenlignbare priser i kontrakten, skal vederlaget fastsettes ut fra gjengs pris.

Forskyvning i ruter innenfor første og siste tur i ruteplan gir ikke grunnlag for regulering av kontraktbeløpet.

VARSEL OM ENDRINGERS KONSEKVENSER FOR VEDERLAGET

Etter at oppdragsgiver har gitt endringsordre, eller når løyvehaver har gitt varsel etter beskrevet rutine i ovenstående punkt, skal løyvehaver varsle oppdragsgiver om sin oppfatning av hvilken virkning endringen skal ha på vederlaget. Varselet skal gis uten ugrunnet opphold etter at løyvehaver forsto eller burde ha forstått at endringen ville få konsekvenser for vederlaget.

Dersom løyvehaver ikke har varslet i henhold til foregående ledd, har han bare krav på slik justering av vederlaget som oppdragsgiver måtte forstå at endringen ville føre til.

Straks det foreligger grunnlag for å beregne omfanget av vederlagsjusteringen, skal løyvehaver skriftlig spesifisere og begrunne sitt krav på justering.

VARSEL OM ENDRINGERS KONSEKVENSER FOR OPPSTARTSTIDSPUNKTET

Etter at oppdragsgiver har gitt endringsordre, eller når løyvehaver har gitt varsel skal løyvehaver varsle oppdragsgiver dersom oppstart av hele eller deler av tjenesten vil bli forsinket som følge av endringen. Varsel skal gis uten ugrunnet opphold etter at løyvehaver er blitt klar over eller burde ha blitt klar over at endringen vil kunne føre til forsinket oppstart.

Varsel i henhold til første ledd skal også gis der en endring fører til at innsetting av det ferjemateriell som er forutsatt i kontrakten blir forsinket, selv om oppdragsgiver kan starte opp driften i rett tid med annet ferjemateriell.

Dersom løyvehaver ikke har varslet etter foregående ledd, taper han retten til å påberope at forsinkelsen skyldes forhold oppdragsgiver har risikoen for.

LØYVEHAVERS PLIKT TIL Å VARSLE NÅR HAN MENER EN ENDRING FORELIGGER.

Dersom løyvehaver mener at forhold nevnt i punktet over skal anses som en endring, uten at oppdragsgiver har gitt skriftlig endringsordre, skal løyvehaver skriftlig kreve at det utstedes en slik endringsordre. Det samme gjelder dersom løyvehaver mener instruks, pålegg eller lignende fra oppdragsgiver i virkeligheten utgjør en endring.

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

OPPDRAGSGIVERS SVAR

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 ansees forholdet som en endring som kan gi grunnlag for justering av vederlaget.

ENDRING AV LOVER OG FORSKRIFTER MV.

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

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

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

6. LØYVEHAVERS KONTRAKTSBRUDD, PRISAVSLAG OG ERSTATNING

LØYVEHAVERS KONTRAKTSBRUDD

Det foreligger kontraktsbrudd dersom kontraktarbeidet ikke blir utført i samsvar med de krav som er gitt i kontrakten, og det ikke skyldes forhold oppdragsgiver svarer for eller force majeure.

RETNING AV FORHOLDET

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

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 fratras heller ikke oppdragsgiver rett til prisavslag/erstatning for fremtidige forhold.

PRISAVSLAG OG ERSTATNING

Dersom løyvehaver ikke har utført oppdraget eller deler av det på en kontraktmessig måte, kan oppdragsgiver kreve prisavslag beregnet på grunnlag av den reduksjon i tjenestens verdi som kontraktbruddet medfører. Prisavslaget skal minst settes til den besparelse løyvehaver har oppnådd som en følge av at utførelsen ikke er kontraktmessig. I tillegg kommer tapte inntekter som vil medføre ytterligere prisavslag.

Manglende innsetting av reservemateriell vil også gi grunnlag for prisavslag.

Er oppdragsgivers tap større enn det prisavslag han kan kreve etter første ledd, kan oppdragsgiver kreve det overskytende tapet dekket.

Satser for prisavslag/gebyrer er angitt i leveransebeskrivelsen – konkurransegrunnlagets vedlegg A.

RESERVEMATERIELL

Dersom reservemateriell ikke er satt inn i sambandet som forutsatt i leveransebeskrivelsen, forbeholder oppdragsgiver seg rett til umiddelbart å sette inn alternativt materiell, og belaste løyvehaver med omkostningene som følge av dette.

TREKK FOR AVGANG SOM IKKE ER GJENNOMFØRT

Avganger som ikke gjennomføres av operatør i henhold til ruteplanen gir grunnlag for trekk, med mindre dette skyldes forhold oppdragsgiver svarer for. Gjentatte forsinkelser i forhold til fastsatt ruteplan kan gi grunnlag for trekk.

Streik og lockout gir grunnlag for trekk.

Dersom løyvehaveren godtgjør at regularitetsavviket skyldes force majeure, foretas ikke trekk etter foregående ledd.

Berer regularitetsavviket på operatørs underleverandør, er løyvehaver fri for ansvar bare dersom også underleverandøren ville ha vært fritatt etter reglene i avsnittet over.

Ved grov aktløshet eller forsett vil det kunne bli krevd prisavslag eller erstatning i tillegg til trekk for ikke gjennomførte avganger. I slike tilfeller gjelder ikke beløpsbegrensningen i andre ledd.

Finnmark Fylkeskommune har følgende satser for prisavslag/gebyrer ved uregelmessigheter i produksjonen:

- Rute innstilt pga operatørstyrte forhold	NOK 15 000.00
- Innstilling av ruter uten å informere om dette	NOK 30 000.00
- Rute forsinket med enn 15 minutter	NOK 5 000.00
- Rute gikk mer enn 2 minutt før oppsatt ruteavgang:	NOK 15 000.00
- Avdekket forhold ved inspeksjon / renhold	NOK 3 000.00
- Ikke gitt kundeinfo ved omlegging av ruter	NOK 3 000.00
- Manglende rutehefter og takstinformasjon	NOK 1 000.00

Kreditnota skal sendes fra operatør til oppdragsgiver på prisavslaget/gebyr som er aktuelt i den enkelte periode, basert på innrapportert produksjon og oppkommede situasjoner, så som ruteinspeksjoner m.m.

FORSINKET OPPSTART

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

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

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

TILBAKEHOLDSRETT VED KONTRAKTSBRUDD

Er det påløpt erstatning eller prisavslag, eller har oppdragsgiver andre krav som følge av kontraktsbrudd ved løyvehavers 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.

TRAFIKKSTATISTIKK OG REGNSKAPER

Dersom løyvehaver ikke rapporterer trafikkstatistikk og/eller regnskaper i henhold til leveransebeskrivelsen (vedlegg A i konkurransegrunnlaget) 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.

KRAV MOT LØYVEHAVERS UNDERLEVERANDØRER MM.

Oppdragsgiver har rett til å benytte de krav løyvehaver har mot sine underleverandører eller tidligere salgsledd som følge av deres kontraktbrudd, direkte overfor disse. Underleverandør og tidligere salgsledd har rett til å motregne overfor kravet i den utstrekning dette er tillatt etter gjeldende rett. Oppdragsgiver kan bare gjøre slikt krav gjeldende såfremt kravet først er rettet mot løyvehaver, og denne ikke har betalt ved forfall.

Oppdragsgivers krav mot løyvehaver faller bort i den grad oppgjør fra underleverandør og andre gir dekning for kravet.

Løyvehaver skal varsle sine underleverandører om oppdragsgivers rett etter dette punkt.

7. OPPDRAGSGIVERS KONTRAKTSBRUDD

ERSTATNING

Løyveholder kan kreve erstatning for tap han er påført som følge av oppdragsgivers kontraktsbrudd.

INNSTILLING AV SAMBANDET

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

8. FORCE MAJEURE

Det foreligger force majeure når en av partene er forhindret i å oppfylle kontrakten på grunn av hindringer 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. Hindring 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. Plutselige teknisk svikt på materiell og/eller mannskapsmangel ved oppstart av rute, omfattes ikke av force majeure.

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

9. OPPHØR AV KONTRAKTSFORPLIKTELSENE

AVBESTILLING

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

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

Avbestilling skal foretas skriftlig innen rimelig tid.

Ved avbestilling har løyveholder 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.

HEVING VED LØYVEHÅVERS MISLIGHOLD

Oppdragsgiver har rett til å heve kontrakten dersom løyveholder vesentlig misligholder sine kontraktsforpliktelser, eller det er klart at vesentlig mislighold vil inntre, og forholdet ikke er blitt rettet etter skriftlig varsel fra oppdragsgiver innen en rimelig frist fastsatt av oppdragsgiver.

Det anses som vesentlig mislighold dersom samlet sum trekk for manglende regularitet overstiger kravene satt i konkurransegrunnlagets vedlegg A – leveransebeskrivelse:

Punktlighet og regularitet skal overholdes i henhold til følgende krav:

- Punktlighet innen 2 minutter skal oppnås på minimum 95 % av alle avganger, og innen 15 minutter på minimum 99 % av alle avganger.
- Regularitet skal overholdes med minimum 99,0 % av alle avganger.

Ved avvik i henhold til ovennevnte kvalitetskrav utføres trekk i tilskudd beregnet ut fra utarbeidet liste over prisavslag/gebyrer. Unntak er dersom avvik skyldes forhold som operatør ikke har kontroll over (force majeure, værforhold eller havneforhold).

Heving skjer ved at oppdragsgiver gir løyvehaver skriftlig meddelelse om dette. Når heving skjer

- a) skal løyvehaver avslutte utførelse og forlate sambandet på det tidspunkt oppdragsgiver bestemmer og senest innen en måned. Oppdragsgiver har rett til, mot rimelig godtgjørelse, å bruke løyvehavers ferjer og materiell for øvrig, som er bestemt for løyvehavers gjennomføring av kontrakten, når løyvehaver mottar oppdragsgiverens skriftlige meddelelse om heving.
- b) skal oppdragsgiver godtgjøre løyvehaver 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) skal løyvehaver betale erstatning for de nødvendige merkostnader, herunder merutgifter til finansiering
- d) skal løyvehaver dessuten betale erstatning for tap ut over merkostnadene dersom misligholdet har sin årsak i forsettelig eller grovt uaktsomt forhold hos løyvehaver.

HEVING VED OPPDRAGSGIVERS MISLIGHOLD

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

Heving skjer ved at løyvehaver gir oppdragsgiver skriftlig meddelelse om dette. Når heving skjer

- a) kan løyvehaver innstille utførelsen innen en rimelig frist etter at oppdragsgiver har mottatt løyvehavers skriftlige meddelelse om heving
- b) skal oppdragsgiver betale løyvehaver for kontraktmessig utførelse etter kontraktens priser for avviklingskostnader og for tap på grunn av kontraktforpliktelser overfor underleverandør
- c) skal oppdragsgiver betale løyvehaver 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 misligholdet har sin årsak i forsettelig eller grovt uaktsomt forhold hos oppdragsgiver

REGISTRERING VED HEVING

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

HEVING PÅ GRUNN AV KONKURS ELLER INSOLVENS HOS LØYVEHAVEREN

Går løyvehaver 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.

BORTFALL AV LØYVE

Løyvet faller bort i tilfelle heving av kontrakten.

10. TVISTER

MINNELIGE LØSNINGER

Tvister mellom partene bør søkes løst i minnelighet.

Dersom en tvist ikke lar seg løse i minnelighet, avgjøres den ved ordinær rettergang.

VERNETING

Øst-Finnmark Tingrett er verneting for alle søksmål som springer ut av kontrakten.