



Konkurransegrunnlag

Persontransporttenester med hurtigbåt mellom
Sogn og Fjordane og Bergen

I perioden 01.05.2012 - 30.04.2020 (2022)

Innbydar:

Sogn og Fjordane fylkeskommune
Askedalen 2
6863 Leikanger

Vald innkjøpsprosedyre:

Open anbodskonkurranse etter yrkestransportlova

Tilbudsfrist:

01.09.2010 kl. 1200



INNHALD

1. TILBODSINNBYDING	1
2. KONKURRANSEN.....	2
2.1 LOVGRUNNLAG FOR KONKURRANSEN	2
2.2 TILBODET	2
2.3 KOMMUNIKASJON	2
2.4 SÆRLEGE TILHØVE	3
2.5 VAL AV TILBOD	4
2.6 FRAMDRIFTSPLAN	4
3. INFORMASJON OM RUTENE.....	5
3.1 OVERSIKT OVER HURTIGBÅTRUTENE	5
3.2 UTVIKLINGA I SAMFERDSLA I RUTEOMRÅDET	6
3.3 HEILÅRS HURTIGBÅTRUTE NORDFJORD – BERGEN – NORDFJORD.....	7
3.4 HEILÅRS HURTIGBÅTRUTE BERGEN – NORDFJORD – BERGEN.....	9
3.5 HEILÅRS HURTIGBÅTRUTE SOGN – BERGEN – SOGN	11
3.6 SOMMARRUTE BERGEN-FLÅM-BERGEN	13
4. KRAV TIL TILBYDAR	15
4.1 KRAV ETTER YRKESTRANSPORTFORSKRIFTA	15
4.2 ORGANISATORISKE TILHØVE.....	15
4.3 ØKONOMISKE TILHØVE	15
4.4 FAGLEGE KVALIFIKASJONAR.....	16
5. KRAV TIL FARTØY.....	17
5.1 GENERELLE KRAV TIL FARTØY	17
5.2 TRYGGLEIK	17
5.3 TEKNISKE SPESIFIKASJONAR FOR FARTØYA	17
5.4 BÅTAR VED OPPSTART	18
5.5 MILJØAVGIFT OG MILJØKRAV	19
5.6 KRAV TIL UTFORMING OG UTRUSTING.....	19
5.7 FARTØYSKJEMA	20
5.8 KOMMUNIKASJON, INTERNETT OG REKLAME	20
5.9 VEDLIKEHALD OG REINHOLD	21
6. KRAV TIL UTFØRING	22
6.1 GENERELLE KRAV	22
6.2 KRAV TIL REGULARITET.....	22
6.3 BILLETTERING.....	22
6.4 ANSVAR FOR PASSASJERANE DERSOM TURAR IKKJE VERT GJENNOMFØRT ELLER FULLFØRT	22
6.5 EKSTRA PASSASJERKAPASITET/DUBLERING	23
6.6 KRAV TIL ARBEIDSVILKÅR	23
6.7 KRAV TIL MANNSKAPET	23
7. ARBEIDSDELING OPERATØR/OPPDRA GSGJEVAR I PRODUKSJONSPERIODEN.....	24
7.1 TRAFIKK/DRIFT	24
7.2 RUTEPLANLEGGING	24
7.3 RESULTATOPPFØLGING OG KONTROLL.....	24
7.4 KOSTNADS- OG INNTEKTSANSVAR	24
7.5 TAKST- OG BILLETTSYSTEM	25
7.6 BILLETTERINGSMASKINER OG BILLETTSYSTEM.....	25
7.7 BILLETTSAL	25
7.8 RUTEINFORMASJON PÅ ANLØPSSTADER	25
7.9 RUTEKUNNGJERING, MARKNADSFØRING.....	25
7.10 TELEFONISK RUTEOPPLYSNING	25
7.11 TERMINALAR, HAMNER, ANLØPSSTADER	25

7.12 HITTEGODSSERVICE	26
8. KONTROLL OG OPPLYSNINGSPLIKT	27
8.1 GENERELLE FØRESEGNER.....	27
8.2 KRAV TIL RAPPORTERING.....	27
8.3 MØTE	27
9. OPPGJER OG REGULERING AV INNTEKTER OG KOSTNADER	29
9.1 UTBETALING AV GODTGJERSLA	29
9.2 REGULERING AV INNTEKTENE.....	29
9.3 REGULERING AV KOSTNADENE	30
9.4 ENDRING I OFFENTLEGE AVGIFTER.....	30
10. ENDRING	31
10.1 RETT TIL ENDRING	31
10.2 UTFORMINGA AV ENDRINGSORDRE	31
10.3 OPERATØREN SI UTFØRINGSPLIKT	31
10.4 VARSEL OM KONSEKVENNS FOR GODTGJERSLA	31
10.5 OPERATØREN SI PLIKT TIL Å VARSLE	31
10.6 REGULERING VED ENDRINGAR	32
11. KONTRAKTVILKÅR.....	33
11.1 GENERELLE VILKÅR	33
11.2 MISLEGHOLD	33
11.3 OPPHØR AV AVTALEPLIKTENE.....	34
11.4 FORCE MAJEURE.....	35
11.5 SKADESLØYSE.....	35
11.6 TVISTAR.....	35
12. TILBODSBREV OG VEDLEGG	36

Følgjande vedlegg er lagt ved konkurransegrunnlaget:

- I. Tilbodsskjema
- II. Fartøyskjema
- III: Detaljsskjema pr rute
- IV: Elektronisk billettering
- V: Terminalar med kontaktinformasjon
- VI: Distansetabell
- VII: Oversikt over tilsette
- VIII: Takstar og rabattar 2010
- IX: Erklæring om tariff
- X: Referansar
- XI: HMS-eigenerklæring
- XII: Utdrag frå felles rutehefte for Sogn og Fjordane

1. Tilbodsinnbyding

Sogn og Fjordane fylkeskommune ber med dette om tilbod på følgjande båtruter:

Rute	
1	Heilårs hurtigbåtrute Nordfjord – Bergen – Nordfjord
2	Heilårs hurtigbåtrute Bergen – Nordfjord – Bergen
3	Heilårs hurtigbåtrute Sogn – Bergen – Sogn
4	Sommarrute med hurtigbåt Bergen – Flåm – Bergen

Tilbodet skal gjelde alle rutene samla.

Rutetransporten skal utførast i perioden 01.05.2012 – 30.04.2020 med opsjon på forlenging inntil 2 år. Bruk av opsjonen skal varslast skriftleg innan 12 månader før gjeldande kontraktperiode går ut.

Avtalen vert inngått som ein nettokontrakt, slik at retten til å utføre tenesta (ruteløyvet) vert kombinert med eit tilskot frå fylkeskommunen. Den som vinn konkurransen har sjølv det økonomiske ansvaret og risikoen for drifta og billettinntektene.

Tildelinga skjer til det tilbodet som har lågast pris.

Fylkeskommunen tek atterhald om at tilboda er innanfor dei økonomiske rammene som er sett av til hurtigbåtdrift.

Oppdragsgjevar er Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 Leikanger (heretter kalla ”Oppdragsgjevar”)

Føretak som deltek i konkurransen vert heretter kalla ”Tilbydar”. Tilbydar som det vert skrive kontrakt med vert heretter kalla ”Operatør”.

Konkurransen er kunngjort i DOFFIN-/TED-databasen 03.05.2010.

2. Konkurransen

2.1 Lovgrunnlag for konkurransen

Kjøpet vert gjennomført som open anbodskonkurranse etter yrkestransportlova (lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002) og anbodsforskrifta (forskrift om anbud i lokal rutetransport av 26. mars 2003). I tillegg gjeld yrkestransportforskrifta (forskrift om yrkestransport med motorvogn eller fartøy av 26. mars 2003).

Vi gjer og merksam på at generelle lover, som forvaltningslova og offentleglova, gjeld for konkurransen.

Tilbydar skal halde seg oppdatert når det gjeld lover og føresegner.

2.2 Tilbodet

Tilbodet skal vere på norsk, og skal vere skriftleg og underteikna. Tilbodet skal sendast eller leverast i lukka og merka sending. Tilbod skal vere merka med **”Tilbod hurtigbåt Sogn og Fjordane-Bergen 2012 – 2020 (22)”**, i eitt sett skriftleg tilbod på papir og eitt sett elektronisk tilbod på minnepenn/CD.

Det skal i tillegg leverast inn ei elektronisk utgåve av tilbodet der forretningsløyndomar er sladda. Sogn og Fjordane fylkeskommune vil uavhengig av dette vurdere om opplysningane er av ein slik art at fylkeskommunen har plikt til å unnta dei offentlegheit.

Dokument som skal følgje tilbodet går fram av kapittel 12 i konkurransegrunnlaget.

Tilbod skal sendast til Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2 , 6863 Leikanger.

Tilbod skal vere hjå Oppdragsgjevar **innan 01.09.2010 kl. 12.00**. Det er Tilbydar sitt ansvar at tilbodet kjem fram i tide og er merka og lukka som oppgjeve.

Tilboda vert opna same dag kl. 13.00 på Fylkeshuset (Askedalen 2) i møterommet Sygna. Kvar Tilbydar har rett til å vere til stades med ein representant.

Tilbydar skal stå ved tilbodet i 4 månader frå tilbodsfrist.

2.3 Kommunikasjon

All kommunikasjon som gjeld konkurransen skal vere skriftleg, på norsk og retta mot kontaktpersonen til Oppdragsgjevar. Eventuelle spørsmål skal sendast til kontaktpersonen pr e-post, og skal merkast ”Tilleggsopplysningar hurtigbåt Sogn og Fjordane–Bergen 2012-2020”.

For å sikre likebehandling, vert alle spørsmål og svar lagt ut som tilleggsdokument til kunngjeringsringa på DOFFIN. Tilleggsopplysningar kan gjevast seinast 7 dagar før utløpet av tilbodsfristen.

Dersom det vert oppdaga feil i konkurransegrunnlaget, ber vi om at dette vert formidla skriftleg til Oppdragsgjevar sin kontaktperson pr e-post, og skal merkast ”Feil i konkurransegrunnlaget – hurtigbåt Sogn og Fjordane–Bergen 2012-2020”.

Kontaktperson:

Namn/tittel	Telefon/telefaks	E-post
Siri R. Heggnes/innkjøpssjef	57 65 61 00 / 57 65 61 01	siri.heggenes@sfi.no

2.4 Særlege tilhøve

2.4.1 Tilbakekalling og endring

For Oppdragsgjevar:

Inntil 7 dagar før utløp av tilbodsfrist har Oppdragsgjevar rett til å gjennomføra rettingar, supplementing og endringar av konkurransegrunnlaget som ikkje er av vesentleg karakter.

Slike endringar skal utan opphald leggjast ut som tilleggsopplysningar til kunngjerings på DOFFIN.

For Tilbydar:

Innleverte tilbod kan tilbakekallast eller endrast fram til utløp av tilbodsfrist. Tilbakekalling av tilbod skal vere skriftleg. Endringar av tilbodet er å rekna som eit nytt tilbod.

2.4.2 Tilleggsfrist for ettersending av dokument

Dersom Tilbydar ikkje har levert HMS-eigenerklæring, skatteattest eller anna offentleg tilgjengeleg dokumentasjon på at krav til Tilbydar er oppfylt, kan Oppdragsgjevar fastsetje ein kort tilleggsfrist for ettersending av slike dokument.

2.4.3 Avvik frå konkurransegrunnlaget

Dersom tilbodet er meint å avvike frå konkurransegrunnlaget, eller det er teke atterhald, skal dette gå klart fram av tilbodet og eventuelt takast inn i eige vedlegg. Avvik og atterhald skal ikkje vere vesentlege, og dei skal vere presise og eintydige, slik at Oppdragsgjevar kan vurdere dei utan kontakt med Tilbydar. Tilbydar skal prise atterhald, og prisfastsetjinga skal grunnjevast. Oppdragsgjevar kan overprøve Tilbydar si prisfastsetjing.

2.4.4 Alternative tilbod

Alternative tilbod vert ikkje akseptert. Det er heller ikkje høve til å gje tilbod på deler av oppdraget.

2.4.5 Avvisning

Eventuell avvisning skjer i samsvar med reglane i anbodsforskrifta og generell anbodsrett.

Avvisningsvedtak og grunngeving vert innført i anbodsprotokollen. Tilbydar som får tilbodet sitt avvist, vil få underretning om årsaka til avvisninga.

2.4.6 Forhandlingar og avklaringar

Det er ikkje høve til å forhandle, og følgeleg er det ikkje høve til å endre eller forsøke å endre tilboda etter utløpet av tilbodsfristen.

Det er høve til å gjere følgjande avklaringar av tilbodet:

- a) Oppdragsgjevar kan innhente nærmare opplysningar frå Tilbydar for å få klarlagt det som eventuelt er uklart i tilbodet, dersom uklarleiken ikkje er av ein slik karakter at tilbodet skal avvistast i medhald av punkt 2.4.5.
- b) Når det gjeld løysingar, arbeidsmetodar eller materialar som Tilbydar sjølv foreslår, kan Oppdragsgjevar be Tilbydar gje utdjupingar og klargjerings om korleis krava i konkurransegrunnlaget vert ivaretekne.

-
- c) Dersom det av tekniske eller funksjonelle grunner er nødvendig, kan det gjerast mindre justeringar i Tilbydar sine løysingar.

Dersom Oppdragsgjevar vert merksam på openberre feil i tilbodet, skal desse rettast dersom det ikkje er tvil om korleis feilen skal rettast. Andre openberre feil vert vurdert etter punkt 2.4.5.

Dersom det etter utløp av tilbudsfristen viser seg å vere berre ein Tilbydar som har levert tilbod, eller det på annan måte ikkje føreligg tilstrekkeleg konkurranse, reserverer Oppdragsgjevar seg retten til å nytte seg av etterfølgjande forhandlingar. Det kan i samband med slike forhandlingar ikkje gjerast vesentlege endringar i dei opphavlege anbodsvilkåra.

2.4.7 Avlysing

Oppdragsgjevar kan avlyse konkurransen eller forkasta alle tilbod dersom det ligg føre sakleg grunn. Oppdragsgjevar skal i så fall gje skriftleg melding med ei kort grunngjeving av årsaka til avlysinga/totalforkastinga.

2.4.8 Underleverandør

Tilbydar kan ikkje nytte underleverandør, med unntak av levering av reinhald- og cateringtenester og leige av reservefartøy. Tilbydar er ansvarleg for oppfyljing av kontrakten overfor Oppdragsgjevar også der det er nytta underleverandør.

2.5 Val av tilbod

Oppdragsgjevar vel det tilbodet som gjev den lågaste kontraktssummen, dvs det tilbodet som krev lågast godtgjersle frå Oppdragsgjevar.

Val av Operatør som det skal teiknast kontrakt med, vil finne stad seinast innan utgangen av desember 2010. Underretning vil verte sendt alle som har levert tilbod. Det vert gjeve 3 veker frist for å klage på valet. Samferdselsdepartementet er rett klageinstans. Eventuell klage skal sendast til Sogn og Fjordane fylkeskommune, Askedalen 2, 6863 Leikanger.

Innsending av tilbod vert sett på som ein søknad om ruteløyve. Ruteløyve for persontransport med fartøy i rute på aktuelle strekningar/område vil verte tildelt for 10 år ved inngåing av kontrakt. Ruteløyvet vil verte inndrege ved seinare anbodstildeling.

2.6 Framdriftsplan

Framdriftsplanen er rettleiande og ikkje bindande for Oppdragsgjevar

Kunngjering i DOFFIN/TED	03.05.2010
Siste frist for spørsmål	25.08.2010 kl. 12.00
Det vert ikkje svart på spørsmål i tidsrommet	01.07.2010 – 31.07.2010
Frist for innlevering av tilbod	01.09.2010
Innstilling av vald tilbydar	01.10.2010
Inngåing av avtale	Oktober/november 2010
Vedståingsfrist for tilbod	01.01.2011
Oppstart drift anbodsruiter	01.05.2012

3. Informasjon om rutene

3.1 Oversikt over hurtigbårutene

Rute	
1	Heilårs hurtigbåtrute Nordfjord – Bergen – Nordfjord
2	Heilårs hurtigbåtrute Bergen – Nordfjord – Bergen
3	Heilårs hurtigbåtrute Sogn – Bergen – Sogn
4	Sommarrute med hurtigbåt Bergen – Flåm – Bergen

Samla produksjon for alle rutene: Fartøykilometer, inntekter, passasjertal og gods- og pakkefrakt for 2008 og 2009 er vist i følgende tabell (inntekter i 1000 NOK):

Rute	Fartøykm i rute	Tal på passasjerar		Trafikkinntekter passasjerar		Trafikkinntekter gods og pakkar	
		2008	2009	2008	2009	2008	2009
Nordfjord – Bergen – Nordfjord	175 000	127 340	126 030	29 539	29 388	189	212
Bergen – Nordfjord – Bergen	135 000	61 819	60 853	11 523	12 109	181	158
Sogn-Bergen-Sogn	168 000	71 327	70 062	13 384	13 957	60	65
Sommarrute Bergen-Flåm-Bergen	77 000	48 585	47 243	13 371	14 785	10	3
Til saman	555 000	309 071	304 188	67 817	70 239	440	438

Alle rutene er i fartsområde 3.

Tilbydar er sjølv ansvarleg for å finne og/eller kontrollere seglingsdistanse og berekne rutefart ut frå eigne vurderingar. Sjå eige vedlegg med distansar mellom dei ulike stoppestadane.

I vinterperioden (1/10 – 30/4) er det 3 fartøy i ruteproduksjon 6 dagar pr veke. På søndagane er det i denne perioden 4 fartøy i ruteproduksjon. I sommarperioden (1/5 – 30/9) er det 4 fartøy i ruteproduksjon alle dagar.

Fartøya skal gå strekningane oppgjeve i rutetabellane utan omstigning for passasjerane.

Oppdragsgjevar gjer merksam på at det er gjort mindre endringar i rabattsystemet som gjeld frå 1. mai 2010.

Operator skal utføre transport av gods og pakkar. Operator må sjølv gjere avtalar om frakt av gods og pakkar. Omfanget av godstransport må ikkje vere slik at gjeldande rutetabellar ikkje kan gjennomførast.

3.2 Utviklinga i samferdsla i ruteområdet

Nokre nye og oppgraderte vegsamband kan gje ein viss effekt på trafikkvolumet i hurtigbåtrutene. Følgjande nye større vegprosjekt kan få innverknad på trafikken på hurtigbåtane:

2010:	Fullføring av fastlandssamband til ytre Gulen.
2013:	Fullføring av rv 616 Langesi – Kolset (Bremangersambandet II).
2014:	Fullføring av rv 609 – Dalsfjordsambandet.

Følgjande bompengesamband er/vert nedbetalt i 2010

- Rv 5 Naustdalstunnelen
- Rv 55 Fjærlandsvegen

Tilbydar er sjølv ansvarleg for utviklinga av passasjertal. Opplistinga ovanfor er til informasjon for Tilbydar, og gjev seg ikkje ut for å vere uttømmende.



Reis kollektivt
i Sogn og Fjordane

NORSK | ENGLISH | DEUTSCH

STARTSIDE ↑

RUTETABELLAR

KART

TURISTPEIKARAR

OM OSS

RUTESELSKAPA

JO

3.3 Heilårs hurtigbåtrute Nor

Ruta går frå Selje i Nordfjord til Måløy og Florø samt ei rad mindre stader i Bergen.

Ruta går dagleg frå Selje i Nordfjord til Bergen og ettermiddagen frå Bergen til Selje.

Ruteplanen som skal gjennomførast er hovudsak identisk med dagens ruteplan (kart og ruteplan):

23-531 Nordfjord-Bergen

1/5 -30/4

DX

<u>Selje</u>	0
<u>Måløy terminal</u>	0
<u>Leirgulen</u>	0
<u>Smørhamn kai</u>	0
<u>Florø kai</u>	0
<u>Askvoll</u>	0
<u>Krakhella</u>	0
<u>Rysjedalsvika</u>	0
<u>Sollibotn</u>	0
<u>Skjerjehamn kai</u>	0
<u>Mjømna kai</u>	1
<u>Vardetangen</u>	1
<u>Lygra kai</u>	1
<u>Bergen Strandaikterminal</u>	1

23-531 Bergen-Nordfjord

1/5 -30/4

6

<u>Bergen Strandaikterminal</u>	14:10
<u>Lygra kai</u>	14:50
<u>Vardetangen</u>	15:10
<u>Mjømna kai</u>	
<u>Skjerjehamn kai</u>	x
<u>Sollibotn</u>	15:50
<u>Rysjedalsvika</u>	
<u>Krakhella</u>	16:10
<u>Askvoll</u>	16:50
<u>Florø kai</u>	17:35
<u>Smørhamn kai</u>	18:00
<u>Leirgulen</u>	xd
<u>Måløy terminal</u>	18:50
<u>Selje</u>	19:15

* berre 23/8 - 14/6

** berre 21/6 - 16/8 (9 søndagar)

Startside

Ekspressbuss
Passasjerbåt
Ferje
Sjukehusbuss
Turistruter

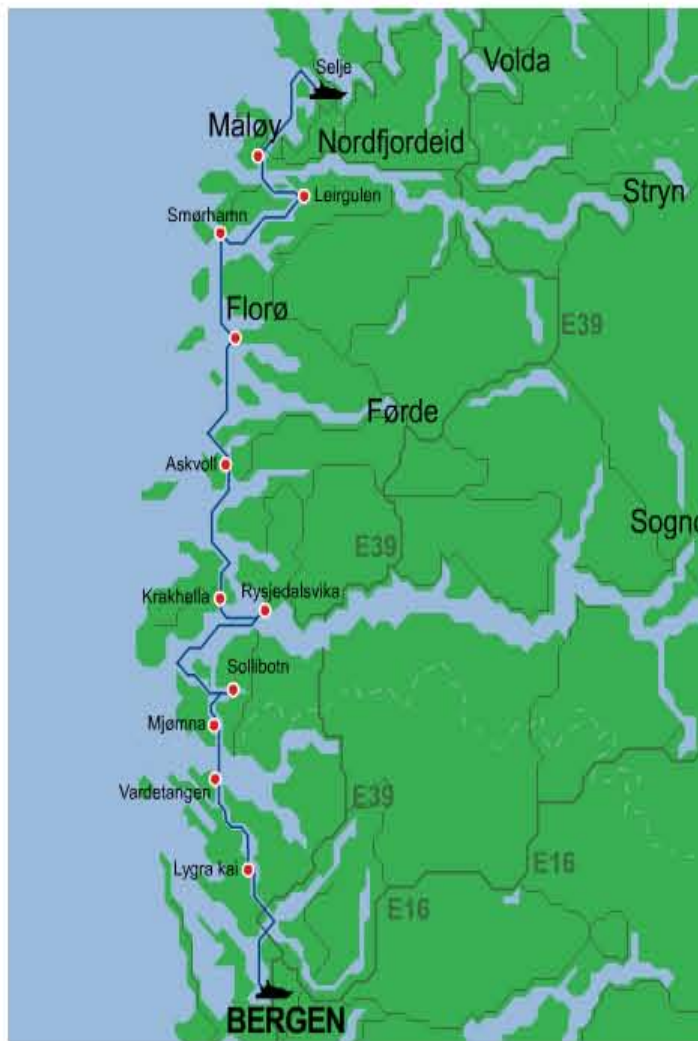
Reisevilkår
Takst/rabatt

frå:

til:

via:

Søk



Fullført

Start

Meny for Øystein Hu...

SFJ Portal - Windows ...

Arb.dok anbod hurtig...

For fullstendig ruteinformasjon sjå ”Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane” der det er egne ruteplanar for jul, påske, pinse og helgedagane i mai.

Samla produksjon for denne ruta: Fartøykilometer, inntekter, passasjertal og gods- og pakkefrakt for 2008 og 2009 er vist i følgjande tabell (inntekter i 1000 NOK):

Rute	Fartøy- km	Tal på passasjerar		Trafikkinntekter pas- saserar		Trafikkinntekter gods og pakker	
		2008	2009	2008	2009	2008	2009
Nordfjord – Bergen - Nordfjord	175 000	127 340	126 030	29 539	29 388	189	212

3.4 Heilårs hurtigbåtrute Bergen

Ruta går frå Bergen til Selje i Nordfjord og vidare i Nordfjord til byane Måløy og Florø samegje.

Ruta går dagleg frå Bergen til Selje i Nordfjord og vidare i Nordfjord til byane Måløy og Florø samegje. Ettermiddagen frå Selje til Bergen.

Ruteplanen som skal gjennomførast er identisk med dagens ruteplan (se ruteplan):

23-531 Bergen-Nordfjord

1/5 -30/4

[Bergen Strandkai terminal](#)

[Lygra kai](#)

[Vardetangen](#)

[Mjømna kai](#)

[Skjerjehamn kai](#)

[Sollibotn](#)

[Rysjedalsvika](#)

[Krakhella](#)

[Askvoll](#)

[Florø kai](#)

[Smørhamn kai](#)

[Leirgulen](#)

[Måløy terminal](#)

[Selje](#)

23-531 Nordfjord-Bergen

1/5 -30/4

[Selje](#)

[Måløy terminal](#)

[Leirgulen](#)

[Smørhamn kai](#)

[Florø kai](#)

[Askvoll](#)

[Krakhella](#)

[Rysjedalsvika](#)

[Sollibotn](#)

[Skjerjehamn kai](#)

[Mjømna kai](#)

[Vardetangen](#)

[Lygra kai](#)

[Bergen Strandkai terminal](#)



Reis kollektivt
i Sogn og Fjordane

NORSK | ENGLISH | DEUTSCH

STARTSIDE ↑

RUTETABELLAR

KART

TURISTPEIKARAR

OM OSS

RUTESELSKAPA

Startside

Ekspressbuss
Passasjerbåt
Ferje
Sjukehusbuss
Turistruter

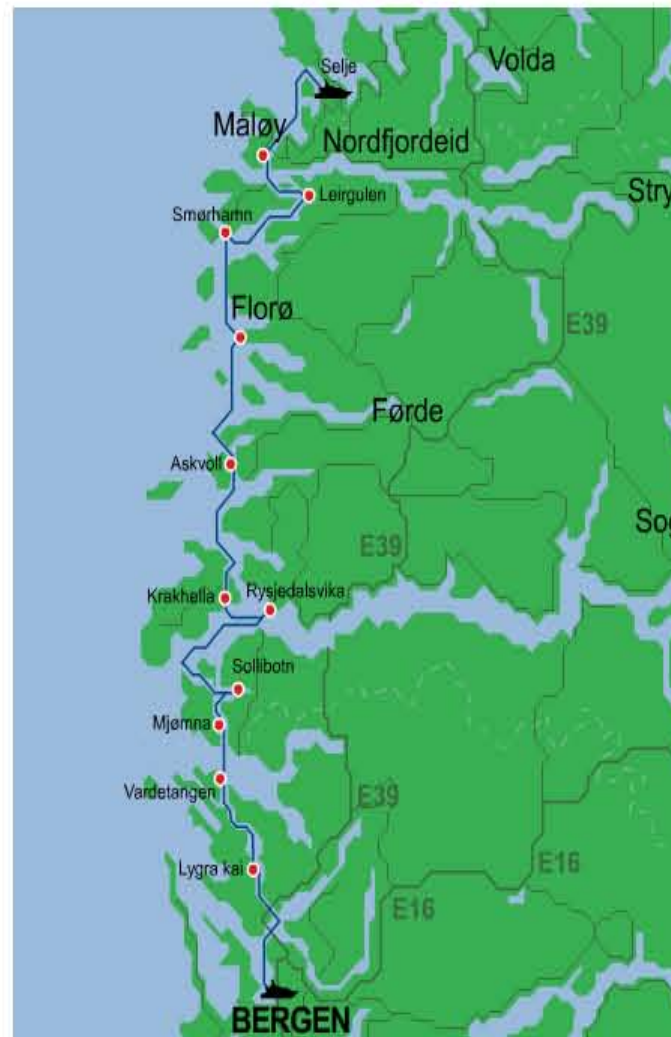
Reisevilkår
Takst/rabatt

frå:

til:

via:

Søk



Fullført

Start



Meny for Øystein HU...

SFJ Portal - Windows ...

Arb.dok anbud hurtig...

18:10

18:35

19:05

x

19:20

19:30

19:50

20:40

For fullstendig ruteinformasjon sjå ”Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane” der det er egne ruteplanar for jul, påske, pinse og helgedagane i mai.

Samla produksjon for denne ruta: Fartøykilometer, inntekter, passasjertal og gods- og pakkefrakt for 2008 og 2009 er vist i følgjande tabell (inntekter i 1000 NOK):

Rute	Fartøy- km	Tal på passasjerar		Trafikkinntekter passasjerar		Trafikkinntekter gods og pakker	
		2008	2009	2008	2009	2008	2009
Bergen – Nordfjord - Bergen	135 000	61 819	60 853	11 523	12 109	181	158

3.5 Heilårs hurtigbåtrute Sogn – Bergen – Sogn

Ruta går frå Sogndal til Bergen og gjev ei rad mindre stadar direkte samband med Bergen. Ruta går dagleg frå Sogndal til Bergen med retur på ettermiddagen frå Bergen til Sogndal. På søndagane i vinterperioden (1/10 – 30/4) startar det båt om ettermiddagen både i Sogndal og Bergen.

I sommarperioden (1/5 – 30/9) går båten tur/retur Sogndal – Bergen – Sogndal også på søndagen.

Ruta har korrespondanse i Rysjedalsvika med Ekspressbåten Bergen – Nordfjord – Bergen.

Ruteplanen som skal gjennomførast i anbudsperioden er i hovudsak identisk med dagens ruteplan og ser slik ut (sjå kart og ruteplan). Vi gjer her merksam om at det er ruteplanen som gjeld og at kartet er meint som illustrasjon:



23-501 Sogn-Bergen

1/10 - 30/4	DX67	6	7
<u>Sogndal kai</u>	07:05	07:05	15:40
<u>Leikanger</u>	07:30	07:30	16:05
<u>Balestrand</u>	07:50	07:50	16:25
<u>Vik</u>	08:05	08:05	16:40
<u>Nordeide</u>	08:50	08:50	17:15
<u>Lavik</u>	09:20	09:20	17:45
<u>Rysjedalsvika</u>	09:40	09:40	18:05
<u>Sollibotn</u>	10:05	10:05	18:35
<u>Skjerjehamn kai</u>	x	x	x
<u>Mjømna kai</u>			
<u>Vardetangen</u>	10:30	10:30	19:00
<u>Lygra kai</u>	10:50	10:50	19:20
<u>Bergen Strandkai</u>	11:40	11:50	20:10

23-501 Bergen-Sogn

1/10 - 30/4	6	DX6
<u>Bergen Strandkai</u>	14:15	16:30
<u>Lygra kai</u>	14:55	17:10
<u>Vardetangen</u>		
<u>Mjømna kai</u>	15:35	17:50
<u>Skjerjehamn kai</u>	x	x
<u>Sollibotn</u>	15:55	18:05
<u>Rysjedalsvika</u>	16:30	18:35
<u>Lavik</u>	16:50	19:00
<u>Nordeide</u>	17:20	19:30
<u>Vik</u>	18:00	20:05
<u>Balestrand</u>	18:20	20:20
<u>Leikanger</u>	18:35	20:45
<u>Sogndal kai</u>	19:00	21:20

23-501 Sogn-Bergen

1/5 - 30/9	DX67	6	7 *
<u>Sogndal kai</u>	07:05	07:05	10:40
<u>Leikanger</u>	07:30	07:30	11:10
<u>Balestrand</u>	07:50	07:50	11:30
<u>Vik</u>	08:05	08:05	11:45
<u>Nordeide</u>	08:50	08:50	12:25
<u>Lavik</u>	09:20	09:20	12:55
<u>Rysjedalsvika</u>	09:40	09:40	13:15
<u>Sollibotn</u>	10:05	10:05	13:40
<u>Skjerjehamn kai</u>	x	x	x
<u>Mjømna kai</u>			
<u>Vardetangen</u>	10:30	10:30	14:05
<u>Lygra kai</u>	10:50	10:50	14:30
<u>Bergen Strandkai terminal</u>	11:40	11:50	15:15

* berre 1/5 - 14/6 og 23/8 - 27/9

23-501 Bergen-Sogn

1/5 - 30/9	6	DX67	7*
<u>Bergen Strandkai terminal</u>	14:15	16:30	16:30
<u>Lygra kai</u>	14:55	17:10	17:10
<u>Vardetangen</u>			
<u>Mjømna kai</u>	15:35	17:50	17:50
<u>Skjerjehamn kai</u>	x	x	x
<u>Sollibotn</u>	15:55	18:05	18:05
<u>Rysjedalsvika</u>	16:30	18:35	18:35
<u>Lavik</u>	16:50	19:00	19:00
<u>Nordeide</u>	17:20	19:30	19:30
<u>Vik</u>	18:00	20:05	20:05
<u>Balestrand</u>	18:20	20:20	20:20
<u>Leikanger</u>	18:35	20:45	20:45
<u>Sogndal kai</u>	19:00	21:20	21:20

* berre 1/5 - 14/6 og 23/8 - 27/9

For fullstendig ruteinformasjon sjå "Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane" der det er egne ruteplanar for jul, påske, pinse og helgedagane i mai.

Samla produksjon for denne ruta: Fartøykilometer, inntekter, passasjertal og gods- og pakkefrakt for 2008 og 2009 er vist i følgjande tabell (inntekter i 1000 NOK):

Rute	Fartøy- km	Tal på passasjerar		Trafikkinntekter pas- saserar		Trafikkinntekter gods og pakker	
		2008	2009	2008	2009	2008	2009
Sogn – Bergen - Sogn	168 000	71 327	70 062	13 384	13 957	60	65

3.6 Sommarrute Bergen-Flåm-Bergen

Ruta går i sommerperioden fra 1. mai til 30. september. Ruta går fra Bergen om morgonen og returnerer fra Flåm på ettermiddagen.

Ruteplanen som skal gjennomføres i anbudsperioden er i hovudsak identisk med dagens ruteplan og ser slik ut (Sjå kart og ruteplan):



23-501 Bergen-Flåm

1/10 - 30/4	D
<u>Bergen Strandkai</u> terminal	08:00
<u>Lygra kai</u>	08:40
<u>Vardetangen</u>	09:00
<u>Mjømna kai</u>	
<u>Skjerjehamn kai</u>	x
<u>Sollibotn</u>	09:25
<u>Rysjedalsvika</u>	09:50
<u>Lavik</u>	10:20
<u>Nordeide</u>	10:50
<u>Vik</u>	11:30
<u>Balestrand</u>	11:50
<u>Leikanger</u>	12:20
<u>Aurland kai</u>	x
Flåm kai	13:25

23-501 Flåm-Bergen

1/5 - 30/9	D
Flåm kai	15:30
Aurland kai	15:40
<u>Leikanger</u>	16:30
<u>Balestrand</u>	16:55
<u>Vik</u>	17:10
<u>Nordeide</u>	17:45
<u>Lavik</u>	18:15
<u>Rysjedalsvika</u>	18:35
<u>Sollibotn</u>	19:05
<u>Skjerjehamn kai</u>	x
<u>Mjømna kai</u>	
<u>Vardetangen</u>	19:30
<u>Lygra kai</u>	19:50
<u>Bergen Strandkai</u> terminal	20:40

For fullstendig ruteinformasjon sjå ”Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane” der det er egne ruteplanar for jul, påske, pinse og helgedagane i mai.

Samla produksjon for denne ruta: Fartøykilometer, inntekter, passasjertal og gods- og pakkefrakt for 2008 og 2009 er vist i følgjande tabell (inntekter i 1000 NOK):

Rute	Fartøy- km	Tal på passasjerar		Trafikkinntekter pas- saserar		Trafikkinntekter gods og pakker	
		2008	2009	2008	2009	2008	2009
Bergen – Flåm - Bergen	77 000	48 585	47 243	13 371	14 785	10	3

4. Krav til Tilbydar

4.1 Krav etter yrkestransportforskrifta

Krav	Dokumentasjon
Daglig leiar hjå Tilbydar skal ha god vandel, jf yrkestransportforskrifta § 6.	Politiattest frå dagleg leiar, ikkje eldre enn tre månader.
Tilbydar skal ikkje ha vesentlege, forfalne men ikkje betalte gebyr-, avgifts eller skatterestansar, jf yrkestransportforskrifta § 7, 3.ledd.	Offentlege attestar (RF-1244) som syner betalt skatt og avgift, ikkje eldre enn tre månader.
Tilbydar skal ikkje vere under konkurshandsaming, jf yrkestransportforskrifta § 7, 3.ledd.	Stadfesting frå Konkursregisteret, ikkje eldre enn tre månader.

4.2 Organisatoriske tilhøve

Krav	Dokumentasjon
Tilbydar skal vere eit registrert foretak.	Firmaattest frå Brønnøysundregistrene, ikkje eldre enn tre månader
Tilbydar skal oppfylle lovbestemte krav i Noreg kva gjeld helse, miljø og sikkerheit.	Eigenerklæring frå Tilbydar, sjå vedlegg XI.
Tilbydar skal forplikte seg til å følgje landsomfattande tariffavtale, jf. yrkestransportlova § 8, 5. ledd.	Eigenerklæring frå Tilbydar, sjå vedlegg IX.

4.3 Økonomiske tilhøve

Krav	Dokumentasjon
Tilbydar skal ha god finansiell styrke.	Kredittvurdering/rating, ikkje eldre enn 1 år. Minimum tilsvarande ratingkode AA frå Dun & Bradstreet Credit Control. Ei rating skal vere utført av offentleg godkjent kredittvurderingsinstitusjon.
Tilbydar skal ha god og sikker økonomisk evne til å gjennomføre oppdraget.	Årsrapport og rekneskap for dei tre siste åra, inkludert revisorerklæring
Tilbydar skal ha bankgaranti (påkravsgaranti) som sikrar evna til å oppfylle pliktane etter kontrakten, i tillegg til å sikre fartøygarantien som følgjer av yrkestransportforskrifta § 7, 2. ledd, jf. 1. ledd.	Erklæring frå bank eller finansinstitusjon om at det vert stilt bankgaranti dersom Tilbydar vinn anbodet. Bankgarantien skal vere ein påkravsgaranti, og skal svare til 20 % av dei årlege totalkostnadene for drift av rutene, og skal gjelde frå kontraktsinngåing til 6 månader etter at kontrakten er avslutta.

4.4 Faglege kvalifikasjonar

Krav	Dokumentasjon
Tilbydar skal ha god erfaring frå drift av tilsvarende hurtigbåtruter.	Informasjon om dei viktigaste leveransane dei siste tre åra, sjå vedlegg X.

Utanlandske Tilbydarar skal leggje fram attestar frå myndigheiter som tilsvarar dei norske.

Tilbod frå Tilbydar som ikkje oppfyller desse krava, vil verte avvist.

Dersom Tilbydar av gyldige grunnar ikkje kan leggje fram den dokumentasjonen Oppdragsgjevar har bede om i punkta 4.3 og 4.4, med unntak av bankgarantien, kan han godtgjera dei økonomiske tilhøva og sine faglege kvalifikasjonar med eitkvart anna dokument som Oppdragsgjevar kan akseptere.

5. Krav til fartøy

5.1 Generelle krav til fartøy

Alle fartøya i den trafikken utlysinga gjeld, må klart oppfylle minstekrava i alle offentlege lover og reglar som gjeld for fartøy.

Fartøya skal ha gyldig passasjersertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet for det fartsområdet ruta går i. Fartøya skal ha gyldige lovfesta forsikringar.

For fartøy med anna flagg enn norsk, skal det utferdast erklæring om at Sjøfartsdirektoratet sine krav for det aktuelle fartsområdet er tilfredsstillt. Erklæringa skal vere gjeve av ein klasseinstitusjon godkjent av Sjøfartsdirektoratet, og inngå som en del av sertifikatene til fartøya. Erklæringa skal vere gyldig gjennom heile kontraktperioden, og er å rekne som eit tillegg til sertifiseringa i flaggstaten.

Operatøren har ansvar for fartøy, mannskap, last og passasjerar under utøving av rutetrafikken og plikter å holde forsikringar for dekning av moglege ansvarskrav.

5.2 Tryggleik

Fartøya skal ha mann over bord båt og sprinklaranlegg sjølv om lengde i vannlinje er under 30 meter.

Tryggleiks- og redningsutstyr skal finnast ombord i tilstrekkelege tal, og i forskriftsmessig stand.

Operatøren har ansvar for å halde tryggleiks- og redningsøvingar, og at pålegg frå sjøfartsstyremaktene vert utførte innan fastsette fristar.

5.3 Tekniske spesifikasjonar for fartøya

5.3.1 Passasjertal, lengde, breidde og fart

Krav til antal sitjeplassar, minimum lengde og breidde er oppsett i tabellen nedanfor. Også berekna servicefart er sett opp i tabellen.

Rute	Fartøy skal vere sertifisert for minimum tal sitjeplassar	Minimum lengde over alt i meter	Minimum breidde over alt i meter	Berekna servicefart (knop)
Nordfjord – Bergen – Nordfjord	290	34	10,0	32
Bergen – Nordfjord – Bergen	190	31	10,0	32
Sogn – Bergen – Sogn	190	31	10,0	32
Sommarrute Bergen – Flåm – Bergen	290	34	10,0	32

Tilbydar må sjølv berekne rutefart ut frå egne vurderingar.

5.3.2 Fartøytype, framdrift og alder

Alle fartøy skal vere 2 skrogs katamaranar bygt etter IMO HSC 2000.

Fartøya skal vere bygt (kjølstrakt) i 2007 eller seinare.

Fartøya skal ha vannjet som framdriftsmiddel.

5.3.3 Varme og ventilasjon

Fartøya skal vere oppvarma/nedkjølt før rutestart.

Klimaanlegga på fartøya skal vere dimensjonert slik at ein innvendig temperatur på minimum +20° C kan oppnåast ved start av rutekøyninga.

Klimaanlegga på fartøya skal vere dimensjonert med ein kapasitet til å varme opp/kjøle ned passasjerområda slik at dei har ein jamn temperatur på minimum +20 ° C og maksimum +25 ° C uansett utetemperatur seinast 30 minutt etter rutestart.

5.3.4 Reservefartøy

Operatør skal ha tilgang til reservefartøy som kan setjast inn når hovudfartøy ikkje er operativt.

Ved verkstadopphald og andre planlagde driftsavbrot skal reservefartøyet vere på plass når det ordinære fartøyet vert teke ut av rute.

Ved ikkje planlagde driftsavbrot skal reservefartøyet vere på plass seinast 24 timar etter driftsavbrotet. For reguleringar i samband med ikkje utført produksjon, sjå punkt 11.2.1.

Reservefartøy skal vere bygt (kjølstrakt) i 2000 eller seinare.

Reservefartøy skal vere bygt etter IMO HSC 2000.

Reservefartøy skal oppfylle fartskrava i anbudsutlysinga slik at rutetider og regularitet vert overhalde.

Reservefartøy skal minimum oppfylle passasjerkapasiteten til dei minste båtane (190) i anbudsutlysinga.

Tilbydarane skal skildre sitt opplegg for reservefartøy i tilbodet.

5.4 Båtar ved oppstart

Frå og med 01.01.2013 skal alle fartøya tilfredstille krava i anbudsutlysinga.

Minimum 2 av fartøya som vert sett i drift 01.05.2012, skal vere i forhold til krava til hovudfartøya i anbodet.

Dersom det ved oppstart vert nytta 1 eller 2 båtar som ikkje er godkjende i forhold til krava, må fartøya som eit minimum oppfylle minstekrava i alle offentlige reglar som gjeld for fartøy.

Alle fartøy som vert sett i trafikk 01.05.2012 må vere bygt i 2000 eller seinare.

Alle fartøy som vert sett i trafikk 01.05.2012 må vere bygt eller godkjent etter reglane i IMO HSC 2000.

Tal passasjerplassar pr fartøy som vert tilbydd, skal ikkje vere lågare enn kravet i anbudsutlysinga.

5.5 Miljøavgift og miljøkrav

Fartøya skal ha eit NO_x utslepp som ikkje overstig krav i MARPOL Annex VI Tier II.

Reservefartøya skal ha eit NO_x utslepp som ikkje overstig krav i MARPOL Annex VI Tier I.

Kostnadene med NO_x avgift skal vere innarbeidde i tilbodet. Avgifta skal bereknast på grunnlag av forskrift om særavgifter av 2001-12-11 nr. 1451.

Operatøren må vere medlem i Næringslivets NO_x –fond.

NO_x avgifta skal likevel bereknast ut frå gjeldande avgiftssatsar. Dersom Næringslivets NO_x –fond vert vidareført skal godtgjersla til Operatør reduserast tilsvarande innsparingar som fylgje av denne ordninga.

Ved kai skal fartøya bruke landstraum til oppvarming etc. Operatør har sjølv ansvar for å gjere avtale om tilgang til straum. Kostnaden med landstraum er Operatør sitt ansvar.

Eksosutslepp frå fartøya skal gå gjennom vannbad for å redusere utvendig støy. Det vert likevel opna for eventuell teknologi som gjev tilsvarande eller større reduksjon av støy.

Innvendig støy i passasjersalong skal ved servicefart vere maksimalt 70 dbA ved vanlige operasjonelle forhold.

Tilbydaren skal blant anna opplyse om forventta drivstofforbruk pr driftstime pr båt, samt forventta drivstofforbruk pr år på kvar enkelt rute.

Tilbydaren skal opplyse om forventta utslepp av NO_x og CO₂ i fartøyskjema.

5.6 Krav til utforming og utrusting

5.6.1 Tilhøve for tilgang til fartøya – universell utforming

For universell utforming av fartøya gjeld § 33 i forskrift nr. 6 frå 1998 (bygging, utrustning og drift av hurtiggåande fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip) om trygge og praktiske ordningar for å gå om bord og å stige i land, slik at alle kan nytte fartøya.

Landgangen skal ha ei innvendig breidde på minimum 120 cm og vere sikra i samsvar med reglane i vedlegg til forskrift av 2. oktober 1987 nr. 507 om sikkerheitstiltak o.a.

På grunn av stor forskjell mellom flo og fjøre, må landgangen vere ledda slik at den kan tilpassast kaiane på rutestrekningane, så rullestolbrukarar kjem seg på og av fartøyet sjølv.

I baugen på fartøyet skal det og vere mogeleg å gjennomføre av- og påstiging. Det er ikkje krav til universell utforming i samband med av- og påstiging i baugen.

5.6.2 Tilhøve for rørsle ombord for passasjerane – universell utforming

Alle fartøya skal ha toalett for funksjonshemma og stellebord for småbarn.

Kvar av fartøya skal ha 2 (190 pax) eller 3 (290 pax) plassar for rullestol med festeanordningar etter gjeldande føresegner .

Trafikkarealet skal vere slik at rullestolbrukarar kan nytte trafikkarealet på linje med personar som ikkje er rørslehemma. Ved fleire passasjersalongar er det hovudsalongen som skal vere tilrettelagt.

5.6.3 Bagasje plass

Kvar båt skal ha skjerma plass til minimum 20 kg alminneleg omfangsrik bagasje pr passasjerplass.

5.6.4 Sitjeplassar, stolarrangement o.a.

Det skal vere sitjeplass til alle passasjerane.

15 - 25 % av stolane i salongane skal vere ved bord. Alle stolar som ikkje er plassert ved bord skal vere vendt i fartsretninga. Alle seteplassar som ikkje er ved bord skal ha tilgang til matbrett.

Minimum 60 % av stolane skal ha regulerbar rygg.

Stolane skal vere tilsvarande eller betre enn West Mekan cruise (regulerbar) eller West Mekan 1000 lux (fast). Sjå www.west-mekan.no

Setebredde skal vere 48 cm eller større. Setebredde vert målt frå senter på ein stol til senter på stol ved sidan av.

Seteavstanden skal vere 85 cm eller større. Seteavstand vert målt frå fronten på ein seterygg til baksida på seteryggen frammanfor.

Stolane skal ha trekk i stoff eller skinn.

I salongen skal det vere 2 (190 pax) eller 3 (290 pax) plassar med festeanordningar for barnevogner.

I salongen skal det vere eit eige avgrensa leikeareal for born. Leikearealet skal vere på minimum 3 m² og skal som eit minimum vere utrusta med anlegg for visning av DVD.

5.6.5 Restaurasjon

Alle fartøya skal ha betjent kiosk med matsservering. Betjent kiosk skal opne seinast ein halv time etter avgang frå første hamn og stenge tidlegast ein halv time før anløp siste hamn. Kiosk kan stengast ved anløp undervegs dersom det er behov for at kioskbetjeninga assisterer ved anløp.

Inntektene på sal til kundar ombord var NOK 10,2 mill i 2009.

5.7 Fartøyskjema

Tilbydar skal fylle ut vedlagde fartøyskjema som skildrar fartøya som skal nyttast i rutene.

5.8 Kommunikasjon, internett og reklame

5.8.1 Informasjon og anløpsopprop.

For kommunikasjon og meldingar skal fartøya vere utstyrt med midlar om bord til å kommunisere meldingar visuelt og verbalt, f.eks. om forseinkingar, ruteendringar og tenester om bord, til personar med nedsett funksjonsevne. Fartøya skal vere utstyrt med teleslynge.

Kommunikasjonsmidlane i punktet ovanfor skal nyttast til å annonsere alle anløp undervegs på ruta.

Kommunikasjonsmidlane i punktet ovanfor skal og nyttast til visning av rutetrase på kart med markering av kor båten er til ei kvar tid.

5.8.2 Internett og straum

Det skal vere tilgang til straum på minimum 60 % av sitjeplassane.

Trådløst internett som minst er kompatibelt med 802.11 b eller betre skal vere gratis tilgjengelig i passasjersalongane. Kapasiteten som vert tilbydd skal vere minimum 10 Mb/sek.

5.8.3 Reklame

Kommunikasjonsmidlane i punkt 5.8.1 ovanfor kan nyttast til reiselivsinformasjon og reiselivsreklame. Denne marknadsføringa skal ikkje vere påtrengande for passasjerane, og skal elles skje i samsvar med gjeldande lovgjevnad.

Inntektene vert delt med 70 % på Operatør og 30 % på Oppdragsgjevar.

Oppdragsgjevar kan vederlagsfritt bruke kommunikasjonsmidlane til informasjon om det fylkeskommunale rutetilbodet. Oppdragsgjevar har fortrinnsrett på inntil 10 minutt pr time til slik informasjon, men må sjølv dekke produksjonskostnadene med utarbeiding av informasjonen.

5.9 Vedlikehald og reinhald

5.9.1 Periodisk kontroll og vedlikehald

For å redusere bruken av reservefartøy skal planlagt periodisk kontroll og vedlikehald ikkje legast til perioden 1. mai – 30. september.

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

Utvendige skrogskeidar o.a. skal vere reparert seinast 10 dagar etter at skaden er oppstått. Ved større skader skal fartøyet takast ut av trafikk inntil skaden er reparert.

Det ligg på Operatør å varsle sjøfartsstyresmaktene dersom det er mistanke om at fartøyet ikkje er sjødyktig, jf skipssikkerhetsloven (lov om skipssikkerhet av 16. februar 2007).

Alle fartøy skal vere vedlikehaldne slik at dei er reine og heile innvendig. Innvendige skadar på stolar og interiør skal reparerast straks.

Punkterte glasruter som doggar skal bytast så snart det er praktisk mogleg.

5.9.2 Reinhald og søppelhandtering

Fartøya skal ved rutestart stå fram som reine utvendig og innvendig. Operatør skal fylgje eit reinhaldsprogram som skal skildrast i tilbodet.

I reinhaldsprogrammet skal det og skildrast korleis søppel vert handtert.

Søppelhandtering skal minimum vere i forhold til krava i IMO Marpol Annex V.

6. Krav til utføring

6.1 Generelle krav

Tilbydar som får kontrakt og ruteløyve for trafikken, skal utføre transportoppgåvene på ein slik måte at publikum får utført den tenesta ruteplanen syner, og på ein slik måte at dei får ei positiv oppleving av reisa.

6.2 Krav til regularitet

Operatøren har ansvar for å halde rutetidene. Operatøren kan fremje forslag om ruteendringar etter kontakt med selskap som driv ruter i korrespondanse med hurtigbåtane.

Skipsførarane skal rapportere og gje grunn for alle vesentlege avvik frå rutetidene.

Operatøren skal føre statistikk over regularitetsavvik, og skal rapportere slike avvik til oppdragsgjevaren kvar veke, jf kapittel 8.

Operatøren har ansvaret for at årsakene til forseinkingar som oppstår regelmessig vert analysert og handsama.

6.3 Billettering

Operatøren er ansvarleg for korrekt billettering på fartøya. Operatøren skal kvar månad rapportere trafikkinntekter og -statistikk til oppdragsgjevaren slik oppdragsgjevaren fastset.

For utfyllande informasjon om billettering, sjå vedlegg IV om elektronisk billettering.

6.4 Ansvar for passasjerane dersom turar ikkje vert gjennomført eller fullført

Dersom ei rute ikkje vert gjennomført eller starta rute ikkje vert fullført, er Operatøren ansvarleg for at passasjerane får tilbod om alternativ transport.

Operatøren har og ansvar for alternativ transport til passasjerane dersom fartøyet ikkje rekk fram til korresponderande transportmiddel undervegs på ruta.

Dersom turar vert innstilt, forseinka eller ikkje fullført på grunn av forhold som Operatøren ikkje har kontroll over (Force Majeure), fell kravet om alternativ transport vekk.

Operatøren har det økonomiske ansvaret for alternativ transport.

For informasjon om regulering av godtgjersla ved innstilte eller ikkje fullførte turar, sjå punkt 11.2.1.

I dei tilfella båten må stoppe på Leikanger på grunn av is i Sogndalsfjorden, må Operatøren ordne med alternativ transport til/frå Sogndal. Kostnaden med denne transporten skal betalast av Operatøren, og det vert då ikkje trekk i godtgjersla.

6.5 Ekstra passasjerkapasitet/dublering

Operatøren kan tilby ekstra kapasitet dersom Operatøren meiner det er formålsteneleg.

Operatøren har det økonomiske ansvaret for tilbydd ekstrakapasitet ut over krava i anbodsutlysinga.

6.6 Krav til arbeidsvilkår

Operatøren skal ha lønns- og arbeidsvilkår for dei tilsette som minst svarar til det som følgjer av gjeldande landsomfattande tariffavtale, jf yrkestransportlova § 8.5.ledd.

Reglane i arbeidsmiljølova §§ 16-2 til 16-7, om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd gjeld tilsvarande når løyvet vert tildelt ved konkurranse, jf yrkestransportlova § 8.2.ledd. Sjå vedlegg VII for opplysningar om tilsette som er knytt til denne ruteproduksjonen.

6.7 Krav til mannskapet

Skipsmannskap skal bere uniform.

Skipsmannskapet skal i alle situasjonar opptre korrekt og venleg i høve til publikum og aktivt medvirke til at passasjerane får ein positiv reiseoppleving.

Mannskapet skal yte ekstra service til personar som har særskilt trong for dette.

For passasjerskip i rutefart mellom norske hamner må personell som skal rettleie passasjerar i beredskaps- og naudsituasjonar beherske engelsk og eit skandinavisk språk, jf forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikat for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretningar.

Skipsføraren har ansvaret for at fartøyet er gjort klar i samsvar med reinhaldsprogrammet.

Skipsmannskap skal ha tryggleiksoplæring i samsvar med Sjøfartsdirektoratet sine reglar for dei fartsområda fartøya skal trafikkere.

Skipsførarane skal rope opp alle stoppestadane i høgtalaranlegget. I tillegg skal ankomst til alle stoppestadane annonserast på skjermar som er lett synlege.

Skipsførarane skal ha god kjennskap til rutenettet, takstsystemet og billetteringssystemet for det ruteområdet dei tener.

Operatøren har ansvaret for opplæringa av mannskapet.

7. Arbeidsdeling Operatør/Oppdragsgjevar i produksjonsperioden

Oppdragsgjevar legg til grunn ei arbeidsdeling mellom Operatør og Oppdragsgjevar som skal sikre god gjennomføring av dei ulike tenestene og arbeidsoppgåvene knytt til rutetrafikken. Arbeidsdelinga kan samanfattast i følgjande tabell:

Oppgåve	Operatør	Oppdragsgjevar
1. Trafikk/drift	H	
2. Ruteplanlegging	H	M
3. Resultatoppfølging og kontroll	H	M
4. Kostnad- og inntektsansvar	H	
5. Takst- og billettsystem		H
6. Billetteringsmaskiner og billettsystem	H	M
7. Billettsal	H	
8. Ruteinformasjon på anløpsstader	H	
9. Rutekunngjering, marknadsføring	H	M
10. Telefonisk ruteopplysning	M	H
11. Terminalar, hamner, anløpsstader	H	M
12. Hittegodsservice	H	

H = hovudansvar, M = medvirking

Forklaring til tabellen ovanfor:

7.1 Trafikk/drift

Operatør er ansvarleg for den daglege drifta av hurtigbåtane.

7.2 Ruteplanlegging

Ruteplanlegging er Operatør si oppgåve, men skal utførast i nært samarbeid med Oppdragsgjevar, som også har godkjenningssmynde. Operatøren kan fremje forslag om ruteendringar etter kontakt med selskap som driv ruter i korrespondanse med hurtigbåtane. Det ligg på Operatøren å følgje utviklinga i reisetrongen og trafikkmønster, og gjere framlegg om tilpassingar i rutenettet deretter.

7.3 Resultatoppfølging og kontroll

Operatøren har resultatansvaret for trafikken. Operatøren skal orientere Oppdragsgjevar om trafikk-, inntekts- og kostnadsutviklinga gjennom eit rapporteringssystem som Oppdragsgjevaren fastset.

7.4 Kostnads- og inntektsansvar

Operatøren har kostnads- og inntektsansvar for den trafikken anbodet gjeld. Operatøren skal vidareføre ordninga med ungdomskort for Sogn og Fjordane. Godtgjersle frå Sogn og Fjordane fylkeskommune for skuleskyss og bruk av ungdomskort er inkludert i dei oppgjevne billettinntektene.

7.5 Takst- og billettsystem

Oppdragsgjeveren vedtek takstane. Inntektsverknaden av takstendringar vert innarbeidd i den årlege revisjonen av godtgjersla. Oppdragsgjever gjer merksam på at det er gjort mindre endringar i rabattsystemet som gjeld frå 1. mai 2010.

7.6 Billetteringsmaskiner og billettsystem

Operatøren skal nytte fylkeskommunen sitt elektroniske billetteringssystem (Mobitech), sjå vedlegg IV.

7.7 Billettsal

Operatøren er ansvarleg for billettsalet på fartøya og på terminalar på land. Operatøren kan inngå avtalar med andre om sal av billetter og kort i kommisjon o.l. Operatøren må ha/utvikle system for sal av billetter på internett. Systemet må vere tilpassa det elektroniske billetteringssystemet til fylkeskommunen, og skal kunne nyttast frå 1. mai 2012.

7.8 Ruteinformasjon på anløpsstader

Operatør har ansvar for ruteinformasjon på anløpsstadane og terminalane.

7.9 Rutekunngjering, marknadsføring

Operatøren har praktisk og økonomisk ansvar for all ruteinformasjon. Operatøren produserer og distribuerer ruteplanar og -hefte for eigen trafikk og har ansvaret for marknadsføringa av rutetilbodet.

På same måte er Operatøren ansvarleg for at ruteinformasjonen er riktig i den fylkeskommunale søkemotoren på nett. Operatøren har òg praktisk og økonomisk ansvar for kunngjering i Rutebok for Noreg.

Operatøren skal i lag med dei andre båt- og bussutøvarane i fylket produsere rutetabellane som skal inn i "Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane". Ruteheftet vert i dag produsert av TL avdeling Sogn og Fjordane med økonomisk godtgjersle frå fylkeskommunen. Operatør sitt ansvar i produksjon av "Felles rutehefte for buss, båt og ferje i Sogn og Fjordane" avgrensar seg til Operatør sin tidsbruk i samband med møter, eigeninnsats o.l.

Oppdragsgjever kan nytte all tilgjengelig ruteinformasjon for ruteopplysning i større område enn trafikkområdet til einsskilde selskap.

7.10 Telefonisk ruteopplysning

Telefonisk ruteopplysning i fylket på tlf. nr. 177 vert pr i dag utført av Opplysninga 1881 med godtgjersle frå fylkeskommunen. Operatøren skal og kunne svare på rutespørsmål dersom kundar tek kontakt mellom kl. 09.00 og kl. 15.00 måndag – fredag.

7.11 Terminalar, hamner, anløpsstader

Oppdragsgjever avgjer kva for kaier og terminalar som skal nyttast i rutene. Operatøren har ansvaret for å inngå ekspeditøravtaler der dette er nødvendig. Anløps- og hamneavgifter er Operatøren sitt ansvar. Samla anløps- og hamneavgifter var om lag NOK 2,5 mill i 2009. Kostnader til

elektrisk kraft er ikkje inkludert i dette beløpet. I vedlegg V er alle kaiar/terminalar oppført med kontaktinformasjon.

7.12 Hittegodsservice

Operatøren skal drive hittegodsservice etter gjeldande lover. Operatøren skal etablere og drive utleveringsstader for hittegod.

8. Kontroll og opplysningsplikt

8.1 Generelle føresegner

Reglane om kontroll og opplysningsplikt etter yrkestransportlova og -forskrifta gjeld.

Operatøren skal gje dei opplysningar Oppdragsgjevaren fastset for statistikk og økonomiske oppgaver om drifta. Oppdragsgjevaren kan, tross teieplikta etter ofl § 13 og fvl § 13, 1.ledd nr. 2, nytte desse oppgåvene anonymisert for forskings- og utgreiingsformål.

8.2 Krav til rapportering

Operatør skal rapportere i samsvar med tabellen nedanfor.

	Rapport	Frekvens
A	Hendingar som er av allmenn interesse, t.d. innstilte turar og ulykker	Umiddelbart
B	Regularitetsavvik	Kvar veke
C	Passasjertal pr rute med detaljar	Kvar månad
D	Billettinntekter pr rute med detaljar	Kvar månad
E	Suppleringsbehov	Kvar månad
F	Drivstofforbruk pr rute og båt	Kvart år
G	NOx og CO ₂ utslepp pr rute og båt	Kvart år
H	Rekneskap for rutene med revisjonsberetning	Kvart år

Oppdragsgjevar kan i løpet av avtaleperioden krevje at det innan rimelege grenser vert utvikla rapportar også på andre økonomiske og operative forhold.

Oppdragsgjevar har rett til innsyn i fartøydisponeringsplan og skift- og turnusplan for bruk i framtidige anbod.

8.3 Møte

8.3.1 Møte før oppstart av kontraktperiode

Partane skal gjennomføre så mange møte som er nødvendig for å leggje til rette for oppstart 1. mai 2012. Det fyrste møtet skal haldast kort tid etter at kontrakten er inngått.

8.3.2 Driftsmøte

Partane skal gjennomføre inntil 2 driftsmøte pr år. Aktuelle saker som kan verte handsama på driftsmøte er t.d. trafikkinformasjon, statistikk, eventuelle endringar, avvik og billettsystem.

8.3.3 Evalueringsmøte

Partane skal gjennomføre eit evalueringsmøte etter avslutta kontraktperiode.

8.3.4 Praktisk gjennomføring av møte

Møte skal som hovedregel holdast på Leikanger. Oppdragsgjevar kallar inn til møte. Innkallingsfrist skal vere minst 14 dagar. Partane dekkjer egne kostnader i samband med møta.

Oppdragsgjevar skriv referat frå møta. Referatet vert sendt deltakarane pr e-post.

9. Oppgjer og regulering av inntekter og kostnader

9.1 Utbetaling av godtgjersla

Operator skal i tilbudet angje ei årleg godtgjersle, basert på 2010-kroner.

Godtgjersla er differansen mellom samla kostnader og samla inntekter. Inntekter og kostnader skal framskrivast etter reglane i punkt 10.2 og 10.3.

Godtgjersla for 2012 vert 2/3 av den årlege godtgjersla, medan godtgjersla for 2020 vert 1/3 av den årlege godtgjersla.

Oppdragsgjevar betaler utøvaren 1/10 av den årlege godtgjersla den 15. i kvar måned med unntak for juli og desember. For 2012 vert godtgjersla utbetalt i seks like deler den 15. i kvar måned frå mai til november, med unntak for juli. For 2020 vert godtgjersla utbetalt i fire like deler den 15. i kvar måned frå januar til april.

Ved eventuell bruk av opsjon vert godtgjersle pr måned sett til 1/12 av til ei kvar tid årleg godtgjersle.

Oppdragsgjevar skal seinast den 20. desember kvart år sende Operatøren utrekning av endra godtgjersle for neste år basert på prinsippa i dette kapitlet.

9.2 Regulering av inntektene

9.2.1 Passasjerinntektene

Passasjerinntektene står fast gjennom kontraktperioden, men vert endra slik i høve til den årlege takstendringa som fylkeskommunen vedtek:

- Takstauke 0 - 3% gjev samla inntektsverknad 100%.
- Takstauke 3,1 - 6% gjev ein inntektsverknad i intervallet på 60%.

Takstauken frå 2009 til 2010 var på 3 %. Passasjerinntektene for 2012 vert fastsett ut frå verkeleg takstauke frå 2010 til 2011, og frå 2011 til 2012 etter reglane ovanfor. Passasjerinntektene for 2013 – 2020 (22) vert fastsett etter reglane ovanfor.

9.2.2 Andre inntekter

Alle inntekter utanom passasjerinntektene vert justert i forhold til endringar i Statistisk Sentralbyrå sin konsumprisindeksen (KPI).

Basis for endring i andre inntekter for 2012, er gjennomsnittleg KPI for perioden desember 2010 til november 2011 i høve til gjennomsnittleg KPI for perioden desember 2009 til november 2010.

For åra 2012-2020 (22) vert det justert med endring i gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før, i høve til gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før fjoråret.

9.3 Regulering av kostnadene

9.3.1 Lønn

35 % av kostnadene vert framskrivne i samsvar med utviklinga i lønnskostnader, representert ved Statistisk Sentralbyrå sin kvartalsvise lønsstatistikk for tilsette i samferdsel tabell 07219 for gjennomsnittleg månadsløn.

Basis for endring i lønnskostnadene for 2012 er gjennomsnittleg indeks for perioden 4. kvartal 2010 til 3. kvartal 2011 i høve til gjennomsnittleg indeks for perioden 4. kvartal 2009 til 3. kvartal 2010.

For åra 2012-2020 (22) vert det justert med endring i gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 01.10. året før, i høve til gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 01.10. året før fjoråret.

9.3.2 Drivstoff

35 % av kostnadene vert framskrivne i samsvar med utviklinga i drivstoffprisar representert ved Platts Oilgram inkludert avgifter.

Basis for berekning av drivstoffkostnadene for 2012 er endring i gjennomsnittleg pris inkludert avgifter for perioden desember 2010 til november 2011, i høve til gjennomsnittleg pris inkludert avgifter for perioden desember 2009 til november 2010.

For åra 2012-2020 (22) vert det justert med endring i gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før, i høve til gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før fjoråret.

9.3.3 Andre kostnader

30 % av kostnadene vert framskrivne i samsvar med utviklinga i Statistisk Sentralbyrå sin konsumprisindeks (KPI).

Basis for endring i andre kostnader for 2012 er gjennomsnittleg KPI for perioden desember 2010 til november 2011 i høve til gjennomsnittleg KPI for perioden desember 2009 til november 2010.

For åra 2012-2020 (22) vert det justert med endring i gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før, i høve til gjennomsnitt for 12-månadersperioden fram til 30.11. året før fjoråret.

9.4 Endring i offentlege avgifter

Effekten av endringar i offentlege avgifter skal kompensrast. Motparten har i slike høve krav på all naudsynt dokumentasjon.

10. Endring

10.1 Rett til endring

Oppdragsgjevar kan pålegge Operatør å gjere endringar i kontraktutføringa. Endringane må stå i samanheng med det kontrakten gjeld, og ikkje vere av vesentleg annan art. Endringane kan t.d. gjelde ruteopplegg og anløpsstad.

Operatøren kan endre produksjonen i avtaleperioden etter godkjenning hos Oppdragsgjevar.

For 1. og 2. avtaleår garanterer Oppdragsgjevar produksjon tilnærma lik produksjonen i anbudsutlysinga.

Frå og med 3. avtaleår garanterer Oppdragsgjevaren ein minste produksjon på 65 % av opphavleg avtalt produksjon i kilometer.

10.2 Utforminga av endringsordre

Endringsordren skal vere skriftleg, og gje melding om at det krevjast ei endring, samt kva endringa går ut på.

10.3 Operatøren si utføringsplikt

Når Operatøren mottok ei endringsordre, vert han forplikta til å utføre tenesta i samsvar med endringa. Endringa skal setjast i verk så snart som mogeleg, med mindre Oppdragsgjevar har gjeve beskjed om noko anna. Dette gjeld sjølv om partane er ueinige om godtgjersla skal justerast som følgje av endringa og i tilfelle i kva grad godtgjersla skal justerast.

Operatøren har elles plikt til å utføre tenesta i tråd med Oppdragsgjevar sine føresetnader/krav slik det kjem fram i instruks frå Oppdragsgjevar. Dette gjeld sjølv om partane er ueinige i om tilhøvet utgjer ei endring, eller i kva grad godtgjersla skal justerast som følgje av ei endring.

Operatøren skal med rimelege midlar avgrense og førebyggje eventuelle kostnader ved endringa.

10.4 Varsel om konsekvens for godtgjersla

Etter at Oppdragsgjevar har gjeve endringsordre, skal Operatør varsle Oppdragsgjevar om si oppfatning av kva verknad endringa skal ha på godtgjersla. Varsel skal gjevast utan ugrunna opphald.

Dersom Operatøren ikkje har varsla, har han berre krav på slik justering av godtgjersla som Oppdragsgjevar måtte forstå at endringa ville føre til.

10.5 Operatøren si plikt til å varsle

Dersom Operatøren meiner at det ligg føre ei endring, men Oppdragsgjevar ikkje har gjeve skriftleg endringsordre, skal Operatøren skriftleg krevje at ei slik endringsordre vert gjeve.

Dersom Operatøren ikkje fremjar eit krav om å få utstedt endringsordre utan ugrunna opphald, etter at han forstod eller burde ha forstått at det ligg føre eit tilhøve som utgjer ei endring, tapar han retten til å gjere gjeldande at tilhøvet skal sjåast på som ei endring.

10.6 Regulering ved endringar

10.6.1 Regulering av godtgjersle ved endring (endring i km)

Ved produksjonsendring skal det takast utgangspunkt i opphavleg tal kilometer i kontrakten.

Ved produksjonsendring som er mindre enn 2 % i kilometer, vert det ikkje gjort endringar i inntekter og kostnader. Ved produksjonsendring ut over 2 % i kilometer, vert inntekter og kostnader for produksjonsendringa ut over 2 % endra.

Endringa er 85 % av til ei kvar tid samla kostnad og inntekt pr kilometer for ruta det vert gjort endringar i, multiplisert med antal kilometer endra produksjon ut over 2 %.

Døme: Samla tal kilometer i kontrakten er 555 000 km. Produksjonsendring på 2 % tilsvarar då 11 100 km. Produksjonsauke rute X på 16 650 km utgjer 3 % av samla tal kilometer i kontrakten. Produksjonsendring ut over 2 % vert differansen mellom 16 650 km og 11 100 km = 5 500 km. Inntekter pr km på rute X er avtalt til kr 100 pr km medan kostnader pr km i rute X er avtalt til kr 150 pr km.

*Endring i inntekt: $100 \text{ kr/km} * 85 \% * 5\,500 \text{ km} = 467\,500 \text{ kr}$.*

*Endring i kostnader: $150 \text{ kr/km} * 85 \% * 5\,500 \text{ km} = 701\,250 \text{ kr}$.*

10.6.2 Regulering av godtgjersle ved endring (anna)

Dersom Oppdragsgjevar ber om endringar, eller godkjenner mindre endringar etter forslag frå Operatør, skal godtgjersla regulerast dersom ein kan dokumentere at endringa vil få følgjer for inntekter og kostnader. Godtgjersla skal regulerast ut frå dei prisar som følgjer av kontrakten. Viss det ikkje ligg føre samanliknbare prisar, skal reguleringane fastsetjast ut frå gjengs pris.

11. Kontraktvilkår

11.1 Generelle vilkår

11.1.1 Lojalitet og aktsemd

Operatør og Oppdragsgjevar skal lojalt oppfylle kontrakten. Operatør skal utføre ruteproduksjonen på ein fagmessig og aktsam måte, og leggje vekt på sikkerheit slik at ein unngår skade på eller tap av person eller eigedom.

11.1.2 Kontraktdokument

Det vert laga eit eige kontraktdokument som skal signerast av partane. Kontraktdokumentet skal utarbeidast ut frå dei krava og reguleringsmekanismane som kjem fram i konkurransegrunnlaget med vedlegg, og det tilbodet Operatør har levert inn.

11.1.3 Kontaktperson

Partane skal angje kvar sin kontaktperson i kontraktdokumentet, som skal representere kvar part når det gjeld spørsmål til kontrakten. Varslar og krav etter kontrakten, skal gjevast skriftleg til partane sine representantar.

11.1.4 Varsling

Dersom Operatør er forhindra, eller har grunn til å tru at han vil verte forhindra frå å oppfylle pliktane som følger av kontrakten, skal Oppdragsgjevar straks varslast.

Dersom det er fare for akutt skade, er begge partar forplikta til å ta naudsynte forholdsreglar for å hindre eller avgrense skade, sjølv om den annan part ikkje kan varslast.

11.1.5 Levering av dokument

Oppdragsgjevar skal ha motteke bankgaranti, jf kapittel 4, seinast 20 dagar etter signering av kontrakten.

Oppdragsgjevar skal ha motteke forsikringsbevis før oppstartdato 1. mai 2012 som viser at Operatør har nødvendige forsikringar.

11.2 Misleghald

11.2.1 Innstilte turar

Godtgjersla vert redusert dersom turar eller deler av turar vert innstilt. Trekk i godtgjersla vert gjennomført uavhengig av grunnen til at turar eller deler av turar vert innstilt.

Trekket er 150 % av til ei kvar tid samla kostnad pr kilometer for ruta multiplisert med tal kilometer produksjon som ikkje har vorte utført. Samla kostnad pr kilometer for ruta finn vi ved å dele samla kostnad pr år på tal rutekilometer pr år.

Det vert rekna som vesentleg misleghald dersom Operatøren heilt eller delvis innstiller 12 turar pr år samla for heile kontrakten.

11.2.2 Forseinka oppstart

Dersom heile eller deler av drifta ikkje kan starte opp til rett tid med det materiellet som er fastsett i kontrakten, skal Operatør sørge for å utføre tenesta med alternativt materiell. Oppdragsgjevar kan krevje dagmulkt á kr 30 000,- pr dag pr båt som ikkje samsvarer med krava i kontrakten.

11.2.3 Innstilling av hurtigbåtrutene

Operatør har rett til å innstille hurtigbåtrutene ved vesentleg betalingsmisleghald. Før hurtigbårutene vert innstilt skal Operatør gje skriftleg varsel til Oppdragsgjevar med 5 verkedagars frist. Det skal gå klart fram av varselet at rutene kan verte innstilt om ikkje betalingsfristen vert overhalde.

11.2.4 Utbetring

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

11.2.5 Gjenteckne misleghald

Gjenteckne misleghald av plikter som følgjer av kontrakten, som ikkje vert retta etter skriftleg varsel frå Oppdragsgjevar, vert rekna som vesentleg misleghald.

11.2.6 Erstatning

Kvar av partane kan krevje erstatta tap som skuldast misleghald, med mindre den misleghaldande part kan godtgjere at misleghaldet eller årsaka til misleghaldet skuldast tilhøve utanfor hans kontroll.

Dersom misleghaldet skuldast ein underleverandør som parten nyttar, er parten berre fri for ansvar dersom også underleverandør ville vore friteken etter føregåande avsnitt.

Oppdragsgjevar kan ikkje krevje erstatning når Operatør svarar dagmulkt eller det er gjeve prisavslag for tilhøvet, med mindre misleghaldet skuldast aktløyse eller forsett frå Operatøren si side.

Ein part er ikkje erstatningsansvarleg for indirekte tap, med mindre slikt tap skuldast grov aktløyse eller forsett.

11.3 Opphør av avtalepliktene

11.3.1 Heving

Oppdragsgjevar har rett til å heve kontrakten dersom det ligg føre vesentleg misleghald av Operatøren sine plikter etter kontrakten, eller det er klart at vesentleg misleghald vil oppstå, og tilhøvet ikkje er retta innan ein rimeleg frist.

Når heving skjer skal:

- a) Operatør avslutte gjennomføring av hurtigbåtrutene på det tidspunkt Oppdragsgjevar bestemmer
- b) Oppdragsgjevar godtgjere Operatøren for det som er kontraktmessig utført etter kontrakten sine prisar. Oppdragsgjevar kan halde tilbake det som er naudsynt for å dekke krav etter alternativ c) og d)
- c) Operatøren betale skadebot for dei naudsynte meirkostnader, inkludert meirutgifter til finansiering
- d) Operatøren dessutan betale skadebot for tap ut over meirkostnadene dersom årsaka til misleghaldet er forsettleg eller grovt aktlaust tilhøve hos Operatøren

11.3.2 Heving på grunn av konkurs eller insolvens

Går Operatøren konkurs, eller viss han bevisleg vert eller erkjenner å vere insolvent, kan Oppdragsgjevar skriftleg heve kontrakten, med mindre det utan ugrunna opphald vert godtgjort at oppdraget vil verte fullført i samsvar med kontrakten. Det same gjeld dersom Operatøren ikkje lengre har dei naudsynte garantiar, forsikringar, sertifikat eller andre formelle føresetnader for å gjennomføre kontrakten.

11.3.3 Løyve

Ruteløyvet fell bort i tilfelle heving av kontrakten.

11.4 Force majeure

Krig, naturkatastrofar, ekstraordinære vêrtilhøve, brann og andre hendingar som vert rekna som force majeure, frigjer Operatøren frå pliktene i kontrakten så lenge dei hindrar gjennomføringa av oppdraget. Manglande oppfyljing som følgje av force majeure vil føre til redusert godtgjersle tilsvarende godtgjersle pr km for den aktuelle ruta.

11.5 Skadesløyse

Operatør skal halde Oppdragsgjevar skadeslaus for eitkvart krav som oppstår i samband med utføring av kontrakten og som gjeld t.d.:

- personskade blant tilsette hjå Operatør
- tap eller skade på eigedom som tilhøyrrer Operatør
- Operatøren sine egne eller indirekte tap
- skade eller tap som vert påført ein tredjepart

11.6 Tvistar

Kontrakten er underlagt og skal tolkast i samsvar med norsk rett.

Dersom det oppstår tvist mellom partane om tolkinga eller dei rettslege verknadane av avtalen, skal tvisten først søkjast løyst ved forhandlingar. Fører ikkje slike forhandlingar fram innan to månader, kan kvar av partane krevja tvisten avgjort ved norske domstolar. Verneting er Sogn tingrett.

12. Tilbudsbrev og vedlegg

Tilbudsbrevet skal vere datert og underskrive av person(ar) som har fullmakt til å forplikta Tilbydaren.

Tilbudsbrevet skal elles innehalde:

- i. Tilbydar si adresse, telefon-/telefaksnummer, føretaksnummer
- ii. Tilbydar sin kontaktperson med telefonnummer og e-postadresse
- iii. Krav til godtgjersle for anbudet med forventa kostnader og inntekter
- iv. Stadfesting på tilbodet sin vedståingsfrist

Følgjande skal leggjast ved tilbudsbrevet:

- Vedlegg 1: Tilbudsskjema, jf vedlegg I
- Vedlegg 2: Fartøyskjema, jf vedlegg II
- Vedlegg 3: Detaljskjema inntekt og kostnader per rute, jf vedlegg III
- Vedlegg 4: Skildring av opplegg for reservefartøy
- Vedlegg 5: Skildring av reinhaldsprogram
- Vedlegg 6: Politiattest for dagleg leiar
- Vedlegg 7: Attest på betalt skatt, RF-1244
- Vedlegg 8: Attest på betalt meirverdiavgift, RF-1244
- Vedlegg 9: Stadfesting frå Konkursregisteret
- Vedlegg 10: Firmaattest
- Vedlegg 11: HMS-erklæring, jf vedlegg XI
- Vedlegg 12: Erklæring om tariff, jf vedlegg IX
- Vedlegg 13: Kredittvurdering
- Vedlegg 14: Årsrapport/rekneskap for dei siste tre åra
- Vedlegg 15: Garantierklæring frå finansinstitusjon
- Vedlegg 16: Referansar, jf vedlegg X

Tilbydar kan leggje ved egne vedlegg etter dette.

Tilbydar er ansvarleg for at alle spørsmål, krav og avklaringspunkt i konkurransegrunnlaget vert svara på/belyst.

Dersom papirdokumentet og det elektroniske dokumentet ikkje samsvarar, vert papirdokumentet lagt til grunn.