

KONTRAKT

MELLOM

DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

OG

OFOTENS OG VESTERAALENS DAMPSKIBSSELSKAB ASA

(OVDS)

TROMS FYLKES DAMPSKIBSSELSKAP ASA (TFDS)

OM

KYSTRUTEN

BERGEN-KIRKENES

FOR

PERIODEN

1.1.2005 – 31.12.2012

§ 1. Innledning

Samferdselsdepartementet gjennomførte sommeren 2004 en åpen anbudskonkurranse om kjøp av sjøtransporttjenester (kombinert passasjer- og godsroute) på strekningen Bergen – Kirkenes for perioden 2005-2012. Grunnlaget for konkurransen er lagt i St. meld. nr. 16 (2003-2004) Om transportstandarden og kjøp av transporttjenester på kyststrekningen fra Bergen til Kirkenes, jf. Innst. S. nr. 125 (2003-2004).

Ved anbuksfristens utløp den 15. september 2004 forelå det kun et felles tilbud fra OVDS og TFDS. Denne avtalen er basert på innlevert tilbud fra OVDS og TFDS og etterfølgende forhandlinger mellom partene.

§ 2. Definisjoner

”Departementet”	er Det kgl. Samferdselsdepartementet.
”Rederiene”	er fellesbetegnelse for OVDS og TFDS. Bruken av fellesbetegnelsen innebærer ingen presumpsjon m.h.t. ansvarsforhold selskapene i mellom eller utad.
”Part”	er departementet og rederiene som har undertegnet kontrakten.
”Anbudsgrunnlag”	er ”Anbudsinnydelse. Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes i perioden 1.1.2005(6) – 31.12.2012” med presiseringer datert 12. juli, 16. august og 3. september 2004.
”Normalregulativ”	er det regulativ for passasjertakster for distansereiser som gjaldt pr 1. oktober 2004, etterregulert for løpende takstøkninger i henhold til avtalen.
”Pakketur”	er en reise der prisen inkluderer andre ytelser enn bare transport og der de enkelte priselementene ikke spesifiseres, men oppgis som en samlet pris.
”Rundreise”	er spesielt definerte reiserelasjoner som prises som ”pakker” med lugar og måltider inkludert (tilsvarer pakketur).
”Distansereise”	er alle øvrige reiser.
”ISPS”	International Ship and Port Facility Security Code.

§ 3. Avtaleperiode

Denne avtalen trer i kraft 1. januar 2005 og gjelder til og med 31. desember 2012.

Departementet har rett til å forlenge kontrakten med inntil ett år. En eventuell forlengelse må være meddelt rederiene skriftlig innen 1. april 2012.

Det utstedes to nye løyer, ett til hvert av selskapene. Løyveperioden blir lik kontraktsperioden for denne avtalen.

Departementet forplikter seg til ikke å inngå kontrakter om godtgjørelse av likeartede tjenester på strekningen Bergen – Kirkenes i kontraktsperioden med andre enn rederiene.

§ 4. Produksjon

§ 4-1. Ruteproduksjon

Rederiene skal i avtaleperioden tilby helårlige, daglige, gjennomgående seilinger mellom Bergen og Kirkenes med anløpsmønster i hovedsak som i dag, slik dette er definert i godkjent ruteplan for perioden 1. oktober 2004 til 30. september 2005. Det er ikke krav om at skipene skal anløpe Geiranger.

På strekningen Bergen – Kirkenes med mellomsteder skal rederiene tilby ordinær passasjerbefordring for distansepassasjerer. På strekningen Tromsø – Kirkenes skal rederiene i tillegg tilby godsbeordring.

Det er forutsatt brukt 11 skip og en rundtur Bergen – Kirkenes – Bergen tar 11 døgn. Inntil 110 driftsdøgn kan sløyfes pr år (off hire) uten at dette medfører trekk i avtalt beløp, jf. § 6-1 nedenfor. Inntil 20 ubrukte døgn off hire kan overføres til påfølgende år. Det gis ikke fritak for trekk dersom driftsavbrudd er begrunnet i bruk av skip i virksomhet utenfor rammen av denne avtalen, med mindre driftsavbruddet er forhåndsgodkjent av departementet.

Det gis ikke trekk for forsinkelser, sløyfing av anløp og/eller sløyfing av deler av ruten dersom årsaken er ekstreme værforhold hvor det er registrert og dokumentert vindstyrker på over 25 m/s (full storm) i området hvor forsinkelse oppstår.

Ved reduksjon i ruteproduksjon ut over det som er beskrevet i de to foregående avsnitt, skal rederiene trekkes for NOK 65.000,- 2005 kroner pr driftsdøgn. Beløpet prisomregnes som for ordinær godtgjørelse, jf. § 6-2.

I avtaleperioden skal rederiene ha mulighet til å foreslå endring i rutetider, antall anløpssteder, anløpsfrekvens på enkeltsteder eller alternativ betjening av enkelte anløp. Eventuelle endringer krever forutgående vurdering, høring og godkjennelse av departementet. Vesentlige endringer i kostnader og inntekter i den enkelte havn, herunder innføring av ISPS eller tilsvarende, vil bli vektlagt i denne vurderingen.

Ruteplan må årlig forhåndsgodkjennes i henhold til ordinære prosedyrer for rutegodkjenning, jf. forskrift om yrkestransport § 28.

§ 4-2. Produksjonskapasitet og fartøy

Skip som benyttes i kystruten skal minimum ha passasjersertifikat for 400 passasjerer, ha køykapasitet i lugar til 150 passasjerer og kapasitet til å frakte minimum 150 europaller gods (162 m³).

Reservefartøy kan bare benyttes når hovedfartøy ikke er operativt. Eventuelt reservefartøy skal oppfylle kapasitetskravene til minimum 80 %.

Skip som benyttes skal ha gyldige sertifikater for de aktuelle fartsområder, og skal være klassifisert i ett nærmere spesifisert classeselskap, jf. punkt 8.3.1 i anbudsgrunnlaget.

Skipene skal ha gyldig sikkerhetsstyringssertifikat og skal være operert av et rederi med gyldig godkjenningssbevis for sikkerhetsstyring.

Mannskapet skal ha kompetanse og sikkerhetsopplæring i samsvar med Sjøfartsdirektoratets regler for fartsområdet.

For operativt personell tilbys lønns- og arbeidsvilkår som minst svarer til en av de landsomfattende tariffavtalene i Norge, jf. forskrift om anbud i lokal rutetransport av 26. mars 2003 nr. 400, § 4 fjerde ledd.

Skipene som benyttes skal forhåndsgodkjennes av departementet. Skipene som er beskrevet i anbudet fra rederiene anses godkjent av departementet. Rederiene plikter å opprettholde de krav som er stilt til skipene i henhold til denne avtalen.

Rederiene har fordelt antall skip seg imellom med 6 skip på OVDS og 5 skip på TFDS. Rederiene kan fritt bytte eller endre fordelingen av avganger seg imellom, midlertidig og/eller permanent. Bytte/endring i fordelingen av avganger skal varsles departementet med angivelse av tidspunkt for iverksettelse og varighet.

§ 5. Passasjerfrakter

Rederiene har full takstfrihet nedover, men oppad begrenset til 10 prosent over normalregulativet. Dog gjelder offentlig vedtatte rabattordninger for distansereiser.

For pakketurer (rundreiser) har rederiene full takstfrihet. Det samme gjelder for lugar- og måltidspriser samt bil- og godstransport.

Takstendringer i normalregulativet forhåndsgodkjennes av departementet. Endringer som ikke overstiger siste års endringer i konsumprisindeksen, trenger ingen godkjennelse.

Rederiene skal utveksle passasjerer på gjennomgangsbilletter (eksklusiv lugar) innenfor fartsområdet. Dette gjelder kun for distansereiser.

Det skal ytes sosiale rabattordninger i samsvar med statens regler. Rabatter gis hele året på pris i prosent av normalregulativet for distansereiser:

- Barnerabatt: 50 % rabatt gis til barn fra og med 4 år til og med 15 år. Barn under 4 år som ikke benytter egen køye, reiser gratis. Benyttes egen køye, blir beregningen som for barn over 4 år.
- Honnørrabatt: 50 % rabatt gis til personer fra og med fylte 67 år, blinde og uføretrygdte og forannevnte ektefelle/samboer uansett alder, forutsatt at paret reiser sammen. Registrerte partnere etter partnerskapsloven gis rabatt på samme vilkår som ektefeller.
- Vernepliktige: 50 % rabatt gis vernepliktige, men ikke befal/offiserer. Rabatten gjelder på reisebilletter for vernepliktige mannskaper ved selvbetalte permisjonsreiser, tjenestereiser, frie permisjonsreiser og dimisjonsreiser, men ikke på reiser ved innkalling til førstegangstjeneste.

Rabattene kan ikke kombineres, og avtalen regulerer ikke rabatter på lugar eller måltid.

Rederiene står fritt til å selge hele eller deler av skipenes godskapasitet til andre godstransportører.

§ 6. Statlig tjenestekjøp

§ 6-1. Godtgjørelsens størrelse

Avtalt godtgjørelse for det enkelte år i 2005-kroner er som følger:

År 2005	NOK	217,5 millioner
År 2006	NOK	247,5 millioner
År 2007	NOK	247,5 millioner
År 2008	NOK	240,0 millioner
År 2009	NOK	236,8 millioner
År 2010	NOK	236,8 millioner
År 2011	NOK	236,8 millioner
År 2012	NOK	236,8 millioner
<u>Totalt</u>	<u>NOK</u>	<u>1.899,7 millioner</u>

Det legges til grunn at rederiene ikke skal svare merverdiavgift av statens kjøp.

Det årlige tjenestekjøp avtales med forbehold om at Stortinget ved de årlige budsjettbehandlinger stiller de nødvendige midler til disposisjon.

§ 6-2. Prisregulering

Avtalt godtgjørelse er oppgitt i 2005-kroner og skal prisomregnes i henhold til indeks sammensatt av følgende elementer:

- 30 % av statens godtgjørelse står fast i perioden.
- 15 % av statens godtgjørelse framskrives i henhold til utviklingen i gjennomsnittlig listepriis pr år på marin gassolje, innhentet fra Norsk Petroleumsinstitutt. Denne andelen av godtgjørelsen framregnes etter gjennomsnittsprisen for sist tilgjengelige år før reguleringstidspunktet i forhold til tilsvarende ett år tidligere.
- 45 % av statens godtgjørelse framskrives i henhold til utviklingen i lønnskostnader representert ved sist tilgjengelige utgave av Statistisk Sentralbyrås lønnskostnadsstatistikk for samferdselssektoren, hvor sist tilgjengelige månedsfortjeneste i alt for ansatte i sjøtransportnæringen sammenlignes med tilsvarende ett år før.
- 10 % av statens godtgjørelse reguleres i henhold til gjennomsnittet av NIBOR's 6 måneders rentesats for de siste 3 måneder før reguleringstidspunktet, sett i forhold til tilsvarende ett år tidligere.

§ 6-3. Godtgjørelsens fordeling og utbetaling

1/12 av den årlige godtgjørelsen utbetales til rederiene den 1. i hver måned, korrigert for eventuelt fratrekk, jf. § 4-1. Beløpet fordeles likt på de 11 skipene som omfattes av denne avtalen.

Rederiene stiller garanti i form av selvskyldnerkausjon (tilsvarende 15 % av statens godtgjørelse pr år til enhver tid) for oppfylling av sine kontraktsforpliktelser.

§ 7. Opplysningsplikt

Rederiene skal gi departementet en hver relevant opplysning av regnskapsmessig og driftsmessig art for produksjon etter avtalen dersom departementet, Riksrevisjonen (jf. bevilgningsreglementet § 17) og/eller EFTA Surveillance Authority (ESA) krever det. Rederiene skal avgi statistikk for person- og godstrafikken i henhold til formular fastsatt av departementet.

Rederiene forplikter seg til å føre separate regnskaper som skiller produksjon etter avtalen fra de andre forretningsområdene som rederiene driver.

Departementet kan iverksette bokettersyn og andre kontrolltiltak etter eget skjønn hos rederiene og på fartøyene.

Rederiene forplikter seg til å underrette departementet om vesentlige endringer i organisering, ledelse og eierforhold.

§ 8. Reforhandling

Offentlige pålegg som medfører betydelige kostnadsendringer samt radikale endringer av priser på innsatsfaktorer som partene ikke med rimelighet kunne forutse, gir hver av partene rett til å kreve forhandlinger om ekstraordinære reguleringer av statens godtgjørelse, endring av produksjonen eller andre tiltak. Motparten har i slike forhandlinger krav på all nødvendig dokumentasjon.

§ 9. Mislighold

Hvis rederiene ikke oppfyller sine forpliktelser overfor departementet, vil departementet først gi rederiene et skriftlig varsel, og rederiene skal gis anledning til å presentere tiltak for å rette på forholdene innen 14 dager etter avsendt varsel. Ved mislighold som ikke rettes etter skriftlig varsel, kan rederiene ved nytt skriftlig varsel ilegges dagsbøter inntil forholdet er rettet. Dagsbøter tilsvarer 1 promille av godtgjørelsen pr år.

I tilfelle av vesentlig misforhold av avtalen fra rederienes side, er departementet berettiget til å kreve avtalen reforhandlet, og dersom forhandlinger ikke fører fram, kreve saken avgjort ved voldgift, jf. § 11. Tilsvarende er rederiene berettiget til å kreve avtalen reforhandlet ved vesentlig mislighold fra departementets side, og dersom forhandlinger ikke fører fram, kreve saken avgjort ved voldgift, jf. § 11.

Ved gjentatte tilfeller av vesentlig mislighold som ikke rettes etter skriftlig varsel, har departementet rett til å heve kontrakten og trekke tildelt løyve tilbake. Det samme gjelder dersom rederiene ikke lenger innehar nødvendige garantier, sertifikater eller andre formelle forutsetninger for å gjennomføre kontrakten.

§ 10. Force Majeure

Krig, naturkatastrofer, arbeidskonflikter, brann og andre hendelser av force-majeure-karakter fritar rederiene fra forpliktelsene etter denne avtalen så lenge disse forholdene hindrer rederiene i å gjennomføre avtalen. Godtgjørelsen reduseres i forhold til avganger som er uteblitt. Eventuell kansellert produksjon etter denne paragraf regnes ikke inn i avvik i produksjonen etter § 4-1 (off hire).

§ 11. Tvister

Uenighet om forståelsen av kontrakten skal søkes løst gjennom forhandlinger. Fører ikke disse fram innen to måneder, kan saken av hver part bringes inn for de ordinære domstoler til avgjørelse, med mindre partene blir enige om å avgjøre saken ved voldgift.

Oslo Tingrett er verneting for alle tvistemål i anledning dette kontraktsforhold, med mindre partene blir enige om noe annet.

Oslo / Narvik / Tromsø, 17. desember 2004

.....
Det Kgl. Samferdselsdepartementet

.....
Ofotens og Vesteraalens
Dampskibsselskab ASA

.....
Troms Fylkes
Dampskibsselskap ASA

Vedlegg: Ruteplan og priser for distansereiser for perioden 1. oktober 2004 til 30. september 2005, utgitt av Hurtigruten der gjeldende ruteplan og normalregulativ for distansereiser framkommer.