

Dialogkonferanse Skyss 11. desember 2015

Frode Sund



Risikofordeling i kontrakten

- Tilsiktet/utilsiktet (evt. misforstått)
- Forholdet mellom generelle/spesielle sanksjoner, trekk i vederlag og Force Majeure
- Nivå på sanksjoner/trekk
- Risiko knyttet til støtteordninger
- Ansvar for infrastruktur
- Ansvar for Autopass
- Øvrig
 - Endringsordre
 - Vederlagsjustering
 - Rett til å inngå kontrakt med andre på samme samband

Generelle sanksjoner

- 1.20: Misleghald
 - Retting, dagbot, prisavslag, erstatning, tilbakeholdsrett, heving (i tillegg kommer spesialreguleringer og trekk)
 - Informasjonsplikt og rett til utbedring bør være gjensidig
 - Reklamasjon må skje innen rimelig tid, men manglende reklamasjon har ikke betydning

- Dagbot beregnes av kontraktsverdi, ikke per samband eller fartøy – kan bli meget høyt
- Forholdet mellom sanksjonene og totalnivå gjennomtenkt?
- Kan uansett kreve erstatning uten øvre ansvarsbegrensning
 - Urimelig - operatør har få muligheter til å overføre risiko på underleverandør
- Heving – operatør må kunne overgi fartøy til oppdragsgiver – hvordan skal dette skje i praksis?

«Spesielle» sanksjoner

- Dagbøter ved manglende oppfylling av milepæler før oppstart – 7.3
- Hvorfor? Totalentreprise – operatør har uansett risiko for leveransen
- Operatør må ha fleksibilitet – begrenser forhandlingsposisjon med underleverandører
- Eks: Opplæring av personell ved virksomhetsoverdragelse?
- Lag på lag med sanksjoner – hva blir totalen?
- Bøter **før** oppdragsgiver har begynt å betale

Trekk ved forsinkelse/innstilling

- Totalnivå
- Press på skipsfører – sikkerhet
- Kommer generelle sanksjoner i tillegg?
 - Eks: ferje ute av drift – dobbelt og trippelt sett med sanksjoner?
- Forholdet til spesialbestemmelsene i 5.3.5/6 og Force Majeure

«Andre trekk» og Force Majeure

- Forholdet mellom 5.3.5 Andre trekk, 5.3.6 Forhold som operatør ikkje rår over og Force Majeure 1.2.1 må klargjøres
- Forholdet til Force Majeure ikke nevnt i bestemmelsene, framgår heller ikke av 1.2.1 at dette
- Eks: Værhindring. Operatør får betaling med fratrekk av bunkerskost? Må komme tydelig fram
- Nivå på trekk i 5.3.5
 - Rimelig, proporsjonalt, ref hva er formålet med kontrakten?
- Er nivå på trekk for andre forhold i 5.3.6 rimelig?
 - Sambandskost/avganger

Trekk ved manglende miljøoppfyllelse

- Totalnivå opp til 150 MNOK
- Kommer generelle sanksjoner i tillegg?
- Prioritering mellom sanksjoner/mål for kontrakten
- Hva er egentlig formålet med kontrakten?
 - Frakte passasjerer og kjøretøy trygt og forutsigbart, eller...?
- Underleverandører tar ikke ansvar for operatørens følgetap - må prises inn

Ansvar for infrastruktur + Autopass

- All risiko på operatør
- Rimelig?
- Prisdrivende
- Begrenser konkurransen(?)

Risiko knyttet til støtteordninger

- Enova
- Nox-fondet
- Støttesats
- Usikkerhet
- Ytterligere tiltak – presiseres?

Øvrig

- Endringsordre
 - Operatør må iverksette uten at vederlag er avklart
- Vederlagsjustering etter lov/forskrifts/avgiftsendring
 - Skjæringstidspunkt (eks. ved tilbudsfrist) ikke fastsatt
- Rett til å inngå kontrakt med andre på samme samband
 - Urimelig og upraktisk
 - Operatør må evt. kompenseres fullt ut