

Sandefjord kommune  
Postboks 2025  
3202 Sandefjord

også per e-post til: miriam.schei@sandefjord.kommune.no

For: Kommuneadvokat Miriam Schei

Oslo, 1. april 2016

Deres ref.:  
15/4177

Saksansvarlig advokat:  
Helge Stemshaug

## **Sandefjord havn - prosess for tildeling av seilingstider for perioden 1. januar 2020 - 31. desember 2025**

Det vises til Sandefjord kommunes utlyste prosess for tildeling av seilingstider i Sandefjord havn og informasjonsmøtet som skal avholdes 15. april 2016. Ifølge prosessdokumentet punkt 4.5 skal spørsmål som ønskes besvart under informasjonsmøtet sendes kommunen ved kommuneadvokat Schei senest 1. april 2016. Color Line ønsker at kommunen i møtet klargjør følgende spørsmål om tildelingsprosessen:

### **A. Søknadens forpliktende karakter**

1. Det angis i punkt 8 i hoveddokumentet at «rederiets forpliktelser overfor Sandefjord kommune oppstår fra og med tildelingen». Hva menes med dette? Betyr det at de som søker kan trekke sin søknad helt frem til tildeling skjer? Eller betyr det at man blir bundet av søknaden som «et tilbud» til kommunen, men at det først ved tildelingen etableres en konkret forpliktelse til å gjennomføre det som det er søkt om/som er tilbudt? Hvis det første, mot formodning, er ment, oppstår det en rekke tilleggs spørsmål, for eksempel som angitt nedenfor i dette punkt A og punkt D/8.
2. Hvis kommunen mener at det ikke foreligger noen forpliktelser for søker før ved en eventuell tildeling, er det i så fall kommunens vedtak om tildeling, eventuelt meddelelsen til det aktuelle rederi, som er avgjørende (slik at søker ikke lenger kan trekke seg), eller må den som tildeles seilingstider bekrefte at man aksepterer tildelingen med tilknyttede forpliktelser før søkeren blir bundet?
3. Hvis den som tildeles en seilingstid kan trekke sitt tilbud, vil kommunen ved tildelingen beslutte en prioritert rekkefølge, slik at man også beslutter hvem som skal tilbys seilingstiden hvis det foretrukne rederi trekker sitt tilbud/ikke aksepterer tildelingen?

Ref.: #6407067/7

Advokatfirmaet BA-HR DA

Tjuvholmen allé 16, Postboks 1524 Vika, NO-0117 Oslo, Tel: +47 21 00 00 50 Fax: +47 21 00 00 51  
www.bahr.no Org.nr: NO 947 589 997

**B. Nødvendige tilpasninger av havnen**

4. Kan prosessdokumentets punkt 2.3 andre avsnitt forstås slik at hvis man i søknaden klargjør hvilke «mindre endringer» søker anser nødvendige, og blir tildelt en seilingstid på bakgrunn av denne søknaden, så har kommunen som eier av havnen samtidig godkjent endringer beskrevet i søknaden, eventuelt med forbehold om formell tilslutning fra andre (for eksempel bygningsmyndighetene)?
5. I den grad det forutsettes søknadspliktige endringer, vil man normalt kunne drøfte planer med myndigheter og motta uforpliktende signaler om hvorvidt et tiltak kan bli godkjent. Vil kommunen som eier gjennomføre slike sonderinger med myndigheter som vil bli involvert, eller er dette noe som den enkelte søker eventuelt selv må ta opp før søknad inngis?
6. Vil kommunen som havnens eier medvirke ved eventuelle søknader til relevante myndigheter om endringer i havnen? Hva vil skje hvis kommunen aksepterer en søknad, men nødvendig godkjenning fra annen myndighet ikke oppnås?

**C. Endringer i priser og regler**

7. Den angis i punktene 2.5 og 2.6 at kommunen vil fastsette nye regler, anløpsavgifter, priser mv. etter søknadstidspunktet og etter at tildeling har skjedd. For søkerne vil forutberegnelighet være viktig. Justeringer i priser og avgifter i tråd med generell kostnadsutvikling må selvsagt forventes. Kommunen oppfordres imidlertid, så raskt som mulig og i god tid før søknadsfristen, til å klargjøre om varselet om nye regler og priser kan medføre endringer som samlet sett kan være av kommersiell betydning (uten at dette er foranlediget av konkrete endringer i behov, kostnader el.). Det etterlyses særlig avklaring av priser og avgiftsstruktur som må påregnes for rederiene ved bruk havnen, herunder om kommunen ser for seg behov for investeringer i havn og infrastruktur som vil kunne medføre vesentlige endringer i kostnadsnivået (ut over det som er beskrevet i punkt 2.5 om landstrøm).

**D. Båndlagt kapasitet**

8. Det forventes, jf. punkt A over, at kommunen vil bekrefte at søknad anses forpliktende for søkerne allerede ved tidspunkt for levering av søknad. I prosessdokumentet punkt 3.3 angis det at Fjord Line må frasi seg seilingstidene angitt som Gruppe 3, dersom Fjord Line søker om, og blir tildelt, seilingstidene angitt som Gruppe 1. Gruppe 3 vil i så fall kunne bli tildelt annen søker som har søkt om disse tidene. Er det da en korrekt forståelse at Fjord Line vil forpliktes ved en eventuell søknad om seilingstider i Gruppe 1 når denne inngis, slik at Fjord Line ikke senere kan trekke søknaden om Gruppe 1 (med den virkning at seilingstidene i Gruppe 3 automatisk beholdes)? Hvis svaret her, mot formodning, er at søknaden kan trekkes med slik virkning, mener kommunen likevel at dette er forenlig med kommunens forpliktelse til å gjennomføre konkurransen på like vilkår?

**E. Spørsmål til prosessen**

9. I den grad det skulle dukke opp spørsmål til tildelingsprosessen etter 1. mai 2016 (jf. prosessdokumentet punkt 4.4), vil kommunen kunne besvare disse selv om fristen er ute hvis kommunen er enig i at det bør gis en avklaring på spørsmålet?

**F. Inngåelse av avtale**

10. Det angis at det skal inngås avtale etter tildelingen av seilingstider jf. prosessdokumentet punkt 8 tredje avsnitt. Vil inngåelse av avtale iht. dette punktet være forutsetning for å kunne ta tildelte seilingstider i bruk?
11. Skal avtalen det vises til bare nedfelle søknaden/tilbudet fra den som tildeles seilingstidene - eller er det noe mer kommunen forutsetter skal avtales for at seilingstider skal kunne tas i bruk? Vil det bli gitt ytterligere informasjon om dette i god tid før søknadsfristen, eventuelt i form av utkast til slik avtale som forutsettes inngått? I den grad slik avklaring ikke foreligger innen søknadsfristen, og det ikke senere oppnås enighet om formuleringer i en avtale, anses i så fall likevel kombinasjonen av prosessdokument og senere avklaringer (herunder termineringsklausuler og andre mekanismer som sikrer oppfyllelse av søknaden), og søknaden (med eventuelle presiseringer), å utgjøre en avtale, eller vil man i så fall utlyse seilingstidene på nytt?

**G. Kriteriene for tildeling - generelt**

12. Det registreres at når beslutning om tildelingen har skjedd, så har kommunen jf. beskrivelsen i prosessdokumentet punkt 7 begrenset mulighet for å reagere på avvik fra det som er tilbudt med mindre dette er regulert i avtale, jf. punkt 11 ovenfor. Kommunen kan tilsynelatende først med virkning fra sommeren 2021 inndra tildelte seilingstider, og da bare hvis det fortsatt foreligger betydelige avvik. Er dette en riktig forståelse, eller anser kommunen det også å gjelde en rett for kommunen som eier til å inndra tildelte seilingstider på grunnlag av antasert mislighold, for eksempel hvis det tidlig blir klart at man ikke har tenkt å oppfylle søknaden fra 2020 (f.eks. ved plan om bruk av annen tonnasje enn fremstilt i søknaden)?
13. Det angis i prosessdokumentet punkt 5.1 første avsnitt at kommunen vil prioritere det/de rederier som kan gi «tilstrekkelig grad av sikkerhet» for at driften vil starte 1. januar 2020 i samsvar med det som tilbys. I følge punkt 5 første avsnitt vil det videre være «*søkernes egen beskrivelse*» som danner grunnlaget for kommunens tildelingsbeslutning. Hva menes her med «tilstrekkelig»? Hvilke momenter vil bli vektlagt i vurderingene og hvilke krav stilles til søkernes dokumentasjon?
14. Under henvisning til spørsmål 13 ovenfor vil det være sannsynliggjøringen av «tilstrekkelig grad av sikkerhet» som er avgjørende for om det som forespeiles vil bli levert. I denne sammenhengen bes kommunen avklare følgende vedrørende søkernes dokumentasjon av sikkerhet:
  - Vil det bli lagt vekt på om det dokumenteres at man har kontraktuell mulighet til å bygge eller bygge om skip i tide, herunder om søkere gjennom inngåtte avtaler allerede har forpliktet seg til gjennomføring overfor andre, for eksempel ved å inngå avtale med verft om bygging av skip (med forbehold enn tildeling av seilingstider)?
  - Fysisk mulighet er i dagens kredittmarked ikke nødvendigvis «tilstrekkelig». Vil det bli lagt vekt på at rederiene dokumenterer økonomisk evne/finansiering for levering i henhold til søknaden?

- Vil det bli tillagt vekt ved vurderingen av «tilstrekkelig» om noen tilbyr ytterligere konsekvenser knyttet til forsinket oppstart - for eksempel en tilfredsstillende konvensjonalbot som løper inntil man oppfyller det som er forespeilet?
- Vil tilstrekkelighetsvurderingen også inneholde et kompetanseelement? Hvordan ønskes det eventuelt dokumentert?

15. Tildelingskriteriene kan forstås slik at hvis noen søker(e) oppfyller minstekravene som angis (punkt 5.1, første og annet avsnitt og punkt 5.2, første avsnitt) så vil rederier som ikke oppfyller alle disse krav ikke lenger være aktuelle for tildelingen. Er dette en korrekt forståelse?

## H. Kriteriene for tildeling - miljøkriterier

16. Kommunen bes redegjøre for hvilke prosedyrer for verifisering av opplysninger om miljøutslipp i søknader om seilingstider som vil bli lagt til grunn, herunder om kommunen vil benytte eksterne rådgivere kommunen til å bistå i slike vurderinger, eventuelt hvilke/hvordan disse vil bli valgt ut.
17. Det angis i vedlegg 2 at man skal angi forventede utslipp innenfor Kvernberget. Samtidig angis det i prosessdokumentet punkt 5.3 at det er utslippene «*i havneområdet og umiddelbar nærhet til havneområdet (inn- og utseiling)*» som er av særlig betydning. Det angis videre at utslipp av SOx og NOx er største utfordring i bynære/tett befolkede strøk, formodentlig fordi det i slike strøk er flere utslippskilder som kan medføre et høyt nivå samlet selv om de hver for seg er akseptable. Det virker følgelig rimelig klart at det i denne sammenheng kan være stor forskjell på betydningen av forurensning på strekning fra Kvernberget til havneområdet. Hvor anser kommunen at grensen for «umiddelbar nærhet til havneområdet» går? Hvordan skal man måle/beregne dette særskilt?
18. I deler av området innenfor Kvernberget gjelder krav om redusert hastighet, og det vil være tilnærmet lik drift (samme fart) for alle rederier - slik at utslippsmålinger kan gjennomføres på like vilkår. Utenfor området med pålagt fartsbegrensning vil utslipp kunne avhenge sterkt av valgt hastighet. Det er da viktig å vite mer spesifikt hva kommunen vil vektlegge ved vurderingen. Vil man måle innenfor Kvernberget - og inn til indre havn - basert på en «standard fart» eller vil man vektlegge hvilken fart det enkelte rederi velger å forplikte seg til ikke å overskride innenfor Kvernberget (og måle ut fra dette)?
19. Vedlegg 2, punkt 2 - miljø: Det angis at man skal angi hastigheter og andre forutsetninger som er lagt til grunn for beregning av årlig forurensning. Forutsettes det at man skal basere seg på forutsetninger som reflekterer normal drift? Forutsetter kommunen at man i avtalen som skal inngås (jf. punkt 8, tredje avsnitt) skal forplikte seg til å gjennomføre normal drift i samsvar med de forutsetningene som angis? Hvordan vil kommunen sanksjonere et rederi som har lagt til grunn lav fart fra Kvernberget i sine beregninger, men senere velger høyere fart i dette området?
20. Hvis et rederi baserer sin søknad og angitte utslipp på annen fart enn standard fart etter dagens driftsmønster, vil det kunne påvirke muligheten for rederi som er tildelt seilingstider i andre Grupper til å gjennomføre kryssing iht. tidtabell i farvann der rederiet finner det sikkerhetsmessig forsvarlig. Hvordan vil kommunen vurdere slike forhold om et rederi eventuelt skulle legge ekstraordinære fartsbegrensninger til grunn i sin søknad?

**I. Kriterier for tildeling - kapasitet**

21. Hvilke kriterier vil kommunen legge til grunn for måling av kapasitet, særlig knyttet til måling av antall personbiler? Vil kommunen benytte standardmål for personbiler, eller kun oppgitt kapasitet i søknaden?
22. Vil kommunen vurdere kvaliteten på kapasiteten ut over personbilkapasitet? F.eks. kan utforming av dekk, bruk av hengedekk mv. påvirke hvor hurtig av- og påkjøring kan gjennomføres og kapasiteten til å ta med cargo. Vil slike forhold vektlegges?
23. Det kan være et motsetningsforhold mellom miljøhensyn og kapasitet, idet høyere kapasitet vil kunne lede til høyere utslipp på grunn av større ferge. Utslipp kan måles absolutt eller relativt til kapasitet. Om kriteriene vurderes uavhengig vil dermed høyere kapasitet i sum kunne slå negativt ut i vurderingen av søknaden. Vil kommunen vurdere utslipp mot kapasitet, eller vil disse kriteriene vurderes uavhengig? Hvis utslipp måles relativt til kapasitet, hvordan vil kommunen gjennomføre dette?

**J. Overordnet om tildelingen**

24. Det angis i punkt 6 at man forutsetter at det ikke tas forbehold om forhold som man selv kontrollerer. Hva menes med dette?
25. Vil slike forbehold medføre at den som tar slike ikke er med i konkurransen hvis andre søkere ikke tar slike forbehold?
26. Hvis det tas forbehold om forhold utenfor en parts kontroll (f.eks. om tildeling av motsvarende tider i annen havn, om at kostnadsnivået i Sandefjord havn ikke endrer seg vesentlig, om at nødvendige tilpasninger av havnen godkjennes e.l.), hvilken vekt har dette ved tildelingen - f.eks. sammenliknet med miljømessige forhold?
27. Vil kommunen i beslutning om tildeling av seilingstider eventuelt kunne stille noen betingelser for tildeling (ut over det som fremkommer av prosessdokumenter og selve søknaden) som søker eventuelt må bekrefte sin aksept for eller ikke?

Med vennlig hilsen  
Advokatfirmaet BA-HR DA

  
Helge Stemshaug  
Advokat