

SKIBSTEKNISK RÅDGIVNINGSAFTALE

Mellem

Lolland Kommune

Torvet 3

4930 Maribo

CVR. nr.

(Herefter benævnt Lolland Kommune)

og

Virksomhed X

CVR. nr.

(Herefter benævnt Rådgiver)

(I fællesskab benævnt Parterne)

er der Indgået kontrakt om skibsteknisk rådgivning og projektledelse i forbindelse med Lolland Kommunes anskaffelse af el-færge til passager- og biltransport mellem Kragenæs, Fejø og Askø. Rådgiver handler i egenskab af at være totalrådgiver for Lolland Kommune.

Præambel

Lolland Kommune ønsker med denne skibstekniske rådgivningsaftale som en del af det samlede kontraktgrundlag for design og bygning af en ny el-færge et paradigmeskifte fra konventionel til strategisk kontrahering. Strategisk kontrahering indebærer i udgangspunktet et fokus på kontraktrelationen med anvendelse og aktiv inddragelse af Parternes komplementære ressourcer med henblik på at skabe merværdi gennem kontraktrelationen for Parterne ikke alene fra en økonomisk synsvinkel, men også for bl.a. at forbedre det relationelle aspekt mellem Parterne og dermed forbedre samarbejdsrelationen og tillige skabe grundlag for ny, gensidig inter organisatorisk læring i samtlige processer i forbindelse med design og bygning af den nye el-færge,

som Lolland Kommune skal anskaffe for at afløse den nuværende fossildrevne færge mellem Kragenæs, Fejø og Askø .

Med denne aftale om skibsteknisk rådgivning anerkender Parterne behovet for et paradigmeskifte, så det samlede kontraktgrundlag fungerer som et fælles forpligtende proaktivt styringsværktøj med henblik på at optimere alle aspekter af den skibstekniske rådgivning mellem Parterne og til andre medkontrahenter med henblik på design og bygning af el-færgen, således at den til tider agile skibstekniske rådgivning og samarbejdet herom foregår med mindst mulig friktion og med fokus på, hvorledes Parterne i fællesskab bidrager til den bedst mulige samarbejdsproces, herunder men ikke begrænset til tidsplanen, design og bygning af den nye el-færge. Dette indebærer desuden, at Lolland Kommune ligeledes i forhold til den skibsbygningskontrakt, der skal indgås med et givet skibsværft, og som Rådgiver skal præstere nærmere fastlagte ydelser i forbindelse hermed, anvender strategisk kontrahering i den kommende skibsbygningskontrakt herom, ligesom det vil være tilfældet med andre tredjemænd, der indgås kontrakt med som led i designet og bygningen af el-færgen frem til el-færgen sættes i drift. Principperne for strategisk kontrahering vil derfor under hensyntagen til de forskellige kontrakters særlige karakteristika gælde på tværs af værdikæden, således at der skabes kontraktkongruens med afsæt i strategisk kontrahering for det samlede projekt om anskaffelsen af el-færgen.

Parterne anerkender deres til tider modsatrettede interesser og incitamenter, som bl.a. skal afklares i forbindelse med de forskellige on-boardingsessioner, som omtales nærmere under § 6 nedenfor og desuden i den samarbejdsgruppe, der nedsættes, jf. nærmere nedenfor under § 8. Uagtet, at Parterne til stadighed har modsatrettede interesser, incitamenter og motiver, har Parterne med indgåelsen af det samlede kontraktgrundlag en gensidig skærpet forpligtelse til at handle loyalt og engageret, herunder til at dele viden proaktivt, der kan virke fremmende for samarbejdsprocessen og rigtig opfyldelse af det samlede kontraktgrundlag.

Parterne anerkender desuden, at det samlede kontraktgrundlag ikke kan og skal regulere samtlige aspekter af processen og opfyldelsen af den skibstekniske rådgivning. Dette ville i givet fald indebære uendelige transaktionsomkostninger og en detaljestyring, som i værste fald kunne være kontraindicerende for samarbejdet mellem Parterne og dermed formålet med at anvende strategisk kontrahering som led i opfyldelsen af den skibstekniske rådgivning. Nærværende aftale om skibsteknisk rådgivning skal derfor sammen med den øvrige del af kontraktgrundlaget understøtte, fremme og facilitere det gode og fællesforpligtende samarbejde mellem Parterne, så bl.a. efterfølgende byrdefulde omstændigheder som gevinstmuligheder, der ikke er helt eller delvist reguleret i det samlede kontraktgrundlag, i fællesskab løses af samarbejdsgruppen, jf. nærmere nedenfor i § 8, med fokus på at minimere

omkostninger og tidsspild og/eller skabelse af merværdi i hele denne kontrakts løbetid.

Det overordnede formål med dette paradigmeskifte til strategisk kontrahering er, at nærværende aftale om skibsteknisk rådgivning som en del af det samlede kontraktgrundlag skaber de bedst mulige rammer og betingelser for, at Lolland Kommune i et tæt samarbejde med sine medkontrahenter sikrer som led i den grønne omstilling, at der designes og bygges en el-færge, hvor kvalitet, rettidig levering og til den aftalte pris er i fokus. Dette er en klar målsætning for Lolland Kommune som led i indgåelsen af nærværende aftale om skibstekniske rådgivning skal understøtte – og ligeledes i forhold til de øvrige medkontrahenter i værdikæden som indgår i projektet om design og bygning af den nye el-færge.

Bestemmelserne i §§ 1 – 10 i denne skibstekniske rådgivningsaftale er fælles forpligtelser for Parterne, som er centrale, i udøvelsen og gennemførelsen af strategisk kontrahering.

§ 1. Baggrund og formål med den skibstekniske rådgivningsaftale

Lolland Kommune har en vision om at bidrage til at understøtte et mere bæredygtigt samfund, som det bl.a. kommer til udtryk FN's 17 verdensmål, EU-reguleringen og i national ret. Som led i denne strategi har Lolland Kommune besluttet, at der skal bygges en ny el-færge med sejlroute fra Kragenæs Havn til Askø og videre til Femø med retursejls til Kragenæs Havn. Bygningen og idrifttagelse af den nye el-færge skal understøtte og fremme en mere bæredygtig fremtid og reducere det samlede klimaftryk og de dermed forbundne negative eskternaliteter. Lolland Kommune har en målsætning om, at dennes vision og strategi afspejles direkte i de aftaler, der indgås med forskellige samarbejdspartnere, herunder nærværende skibstekniske rådgivningsaftale.

Lolland Kommune har stærke faglige og relationelle kompetencer og inddrager Lolland Kommunes medarbejdere aktivt i samarbejdet med Rådgiver bl.a. gennem nedsettelsen af samarbejdsorganisationen. Lolland Kommune stræber efter at være bæredygtig hele vejen rundt, både når det handler om materialer, indeklima, energi, ressourcer, natur, miljø, mennesker og ikke mindst styring og økonomi.

Med denne skibstekniske rådgivningsaftale vil Lolland Kommune skærpe vigtigheden og anerkendelsen af, at Rådgiver anerkender betydningen af et godt samarbejde, hvor fokus på komplementære faglige kompetencer, relationer og tillid imellem Parterne er afgørende parametre for el-færge projektets succes.

Denne skibstekniske rådgivningsaftale suppleres af en række andre kontraktdokumenter i prioriteret rækkefølge, som det fremgår nedenfor under § 3.

Lolland Kommune ønsker med det samlede kontraktgrundlag en balanceret kontrakt med størst mulig fælles værdiskabelse og med en fair deling af den skabte merværdi, således at den ene Part ikke tilgodeses på bekostning af den anden part. Parternes gensidige fokus skal ligeledes være på kontraktrelationen, hvor Parterne bl.a. forpligter sig til at fremme bl.a. den gensidige kommunikationspligt og den relationelle del af samarbejdet. Disse er i lighed med andre forpligtelser fælles for Parterne, mens visse forpligtelser udelukkende påhviler henholdsvis Rådgiver og Lolland Kommune.

Det samlede kontraktgrundlag har derfor til formål i fortsættelse heraf at virke som et proaktivt styringsværktøj mellem Parterne med henblik på, at skabe størst mulig afledt merværdi for fremtidige brugere af el-færgen mellem Kragenæs Havn med planlagt sejlroute til Askø og Femø.

De overordnede principper om for den skibstekniske rådgivningsaftale om at udøve strategisk kontrahering finder tilsvarende anvendelse på den fremtidige skibsbygningskontrakt, der skal indgås, ligesom strategisk kontrahering finder anvendelse på øvrige aftaler, der måtte være nødvendige for Lolland Kommune at indgå som led i el-færge projektet.

Rådgiver tiltræder med indgåelsen af denne skibstekniske rådgivningsaftale at samarbejde og opfylder sine forpligtelser sammen med Lolland Kommune med afsæt i strategisk kontrahering og formålet med denne skibstekniske rådgivningsaftale, som det overordnet kommer til udtryk i ovenstående præambel og denne bestemmelse.

§ 2. Fortolkning

Et spor i on-boarding seancer er en gennemgang af det samlede kontraktgrundlag. Dette sker med henblik på at skabe en fælles forståelse for, hvorledes kontraktgrundlaget skal fortolkes og anvendes tillige med anvendelsen af kontraktgrundlaget som et proaktivt styringsværktøj, hvor Parterne derigennem tager ejerskab for opfyldelsen af det samlede kontraktgrundlag og sikrer en fælles forståelse af kontraktgrundlaget. Parterne er i den henseende gensidigt forpligtet til at give meddelelse til hinanden, hvis ord, vendinger, bestemmelser, forholdet mellem kontraktdokumenterne skulle give anledning til fortolkningstvivl. Hvis der i forbindelse med opfyldelse af kontraktgrundlaget måtte opstå tvivl om fortolkningen af enkelte bestemmelser eller ord, har det ikke opsættende virkning for de realydelser, Parterne skal præstere, men skal søges løst ved det førstkommende møde i samarbejdsgruppen. For det tilfælde, at Parterne ikke kan komme overens herom, skal enkelte bestemmelser, ord, vendinger fortolkes i overensstemmelse med denne skibstekniske rådgivningsaftales præambel og formål med henblik på både at være relationsbevarende og sikre rigtig opfyldelse af denne skibstekniske rådgivningsaftale.

§ 3 Prioriteringsrækkefølge

Der er mellem Parterne aftalt, at følgende rækkefølge mellem de enkelte kontraktdokumenter skal være gældende ved indbyrdes modstrid og under hensyntagen til fortolkningen af det samlede kontraktgrundlag som fastlagt mellem Parterne i § 2:

- 1) Den skibstekniske rådgivningsaftale
- 2) Brevveksling, mødereferater eller andet skriftligt materiale, som Parterne har vedtaget på møderne i samarbejdsgruppens løbende møde efter indgåelse af den skibstekniske rådgivningsaftale
- 3) Rådgiverens tilbud
- 4) Brevveksling, møde eller andet skriftligt materiale, der indeholder ændringer, tilføjelser eller præciseringer af udbudsmaterialet
- 5) Lolland Kommunes udbudsmateriale
- 6) Notat af 22.32024 udfærdiget af Sweco benævnt Lolland Færgefart – Ombygning af færgelejer

§ 4 Værdigrundlag for samarbejdet

Lolland Kommune har med denne skibstekniske rådgivningsaftale som led i anskaffelse af den ovenfor omtalte el-færge en klar målsætning om at etablere et paradigmeskifte til strategisk kontrahering, som omtalt i den ovenstående præambel, hvor Lolland Kommune og Rådgiver betragter hinanden som ligeværdige samarbejdspartnere med henblik på at realisere formålet med denne skibstekniske rådgivningsaftale.

Et ligeværdigt samarbejde er betinget af en fælles adfærd karakteriseret af ærlighed, tillid, gennemsigtighed, professionalismisme m.m., således at der mellem Parterne er en skærpet loyalitetsforpligtelse, der ligeledes skal understøtte og fremme det relationelle aspekt mellem Parterne. Parterne forpligter gensidigt sig med denne skibstekniske rådgivningsaftale at overholde og arbejde kontinuerligt med dette værdigrundlag for øje.

Det indebærer bl.a. at Parterne kontinuerligt i hele kontraktens livscyklus forpligter sig til at oplyse hinanden så tidligt som muligt om muligheder for at fremme arbejdsprocesser og realisere formålet med denne skibstekniske rådgivningsaftale, men ligeledes eksterne som interne hindringer, der indebærer en risiko for rigtig opfyldelse.

§ 5. Organisation og sammensætning af komplementære ressourcer

Lolland Kommune ønsker at fravige den traditionelle hierarkiske organisering med Lolland Kommune som principal og henimod en ligeværdig organisering, hvor formålet med denne skibstekniske rådgivningsaftale er i centrum, og hvor el-færge projektet omfavnes og beskyttes af Parterne og relevante tredjemænd, og hvor Parternes indbyrdes komplementer hinanden og varetager fælles interesser med afsæt i el-færge projektet, fremfor egne interesser.

Lolland Kommune anser anvendelsen af Parternes komplementære ressourcer som afgørende for, at der i fællesskab opnås rigtig opfyldelse af El-færge projektet. Såvel Lolland Kommune som Rådgiver forpligter sig til at kontrahere med de tredjemænd, herunder skibsværftet, som Lolland Kommune og Rådgiver anser for at have de nødvendige kompetencer og som samlet bidrager til, at der på tværs af samtlige kontraktparter er de nødvendige komplementære ressourcer. Forståelse og indsigt i el-færge projektet er derfor afgørende for, at Lolland Kommune og Rådgiver på tværs af organisationerne kontraherer med de bedst egnede og kvalificerede tredjemænd. I det omfang Parterne ikke allerede har indgået aftale med en tredjemand, vil on-

boardingsessionerne om projekt- og kontraktsporet kunne understøtte beslutningsgrundlaget for udpege og kontrahere med de bedst egnede tredjemænd.

Lolland Kommune anser derfor også sammensætningen og tilstedeværelsen af relevante kvalifikationer og nødvendige ressourcer som et fælles anliggende for Parterne, der omtales nærmere nedenfor i §§ 7 - 9.

Lolland Kommune anerkender desuden behovet for interdisciplinaritet, og at forskellige fagligheder og ekspertise er en vigtig forudsætning og betingelse for el-færge projektet. Lolland Kommune vil i egenskab heraf, bidrage konstruktivt med de fagligheder, der er på tværs af Lolland Kommunes samlede organisation og evt. inddragelse af fagligheder udenfor Lolland Kommunes organisation, der kan fremme el-færge projektet. For Lolland Kommune er det afgørende af bringe de rette kompetencer i spil på de rette tidspunkter, uanset hvilken organisation en kontraktpart kommer fra. Dette forpligter Rådgiver og dennes eventuelle underleverandører sig ligeledes til, jf. nærmere i § 9 nedenfor.

I praksis indebærer det, at Lolland Kommunes projektteam vil være proaktive og faciliterende i samarbejdet med Rådgiver frem til udløbet af garantiperioden. Lolland Kommune er en stærk og synlig organisation med egne specialister og fagligt kompetente ledere og projektledere. Projektteamet har et stærkt og kompetent bagland fra resten af Lolland Kommunes organisation, som støtter op med kompetencer indenfor drift, logistik og forsyning, idriftsættelse af el-færge, økonomi- og risikostyring, bæredygtighed og jura. Dette forpligter Rådgiver sig ligeledes til; også i relation til evt. underleverandører.

§6. Samarbejde og forhandlingskultur

Et proaktivt og faciliterende samarbejde er betinget af tillid mellem Parterne. Tillid opbygges over tid. Dette opnås gennem såvel uformelle som formelle processer, som eksempelvis i samarbejdsgruppens regi. Det centrale er, at en kontraktpart kommunikerer, jf. nedenfor i § 7 om den gensidige kommunikationspligt mellem Parterne og i relation til for el-færge projektet relevante tredjemænd med henblik på at sikre mangelfri og rettidig opfyldelse af det samlede el-færge projekt.

Samarbejds- og forhandlingskulturen, der skal være kendetegnende for hele perioden frem til udløbet af garantiperioden for den leverede el-færge illustreret i den grønne boks i nedenstående figur, som Parterne er forpligtede og berettigede i henhold til.

Samarbejds- og forhandlingskultur – kendetegn

<ul style="list-style-type: none">• Forbeholden, begrænset og sen deling af information• Skeptisk, begrænset dialog på basis af grundantagelser om dem/os, kun engageret der hvor man selv har behov• Forbeholden hjælpsomhed. Ofte hindringer for hinanden• Betydelig fokus på formelle reglers overholdelse• Parterne er optagede af egne kompetencer og egen styrkeopbyggelse• Nødtvungen og drypvis investering i samarbejdet	<ul style="list-style-type: none">• Åben deling af viden og kommunikation tidligt i forløb• Samarbejde om projektets succes. Den anden parts problem anses for at være et fælles problem der skal håndteres• Venlighed, hjælpsomhed og fjernelse af hindringer• Pragmatisk forhold til formalia kombineret med en accept af reglers berettigelse• Villighed til at øge den anden parts viden, kompetencer, styrke og ressourcer• Strategisk investering i samarbejdet
--	--

Kilde: Søren Viemose 'Samarbejde og konstruktiv forhandling'

Forhandlingstilgangen skal være præget af en gensidig loyal og tilgang med henblik på at tilgodese Parterne og udfinde den mest værdiskabende og/eller omkostningsminimerende løsning under hensyntagen til tidsplanen for el-færge projektet, således at det er fokus for samarbejdet mellem Parterne.

§7. Gensidig Kommunikationspligt

Gensidig kommunikation er afgørende for at skabe fælles indsigt gennem Parternes eksisterende viden og dermed allerede eksisterende komplementære ressourcer (baggrundsviden), forståelse og skabelse af ny viden (forgrundsviden) mellem Parterne, som kan anvendes til gavn og fremme af el-færge projektet.

Den gensidige kommunikationspligt tjener flere formål og er ligeledes et vigtigt middel til proaktivt at forebygge risikoen for, at der mellem Parterne opstår tvister og konflikter. Den gensidige kommunikationspligt understøtter såvel det relationelle aspekt, som det materielle aspekt af opfyldelsen af det samlede kontraktgrundlag.

El-færge projektet involverer mange forskellige fagligheder og erfaringer på tværs af de involverede medarbejdere hos Parterne. Dette indebærer en risiko for, at de involverede medarbejdere taler forbi hinanden eller på anden måde har forskellige afkodninger af ord, begreber m.v. Det er derfor centralt, at samtlige kontraktparter forpligter sig til at afklare potentielle eller aktuelle misforståelser med henblik på at skabe et fælles sprog for at sikre formålet med el-færge projektet.

Som led i den indledende gensidige kommunikationspligt afholdes forskellige on-boardingsessions, jf. nedenfor under § 8 bl.a. med henblik på bl.a. at skabe en fælles forståelse af det samlede kontraktgrundlag og et fælles sprog for undgå misforståelser, miskommunikation mv.

Parterne er enige om, at tilstedeværelse og dertilhørende tilgængelighed er central som led i at fremme samarbejdsprocessen og udøve den gensidige kommunikationspligt. Denne for Parterne forpligtelse, omfatter som udgangspunkt de personer, der indgår af samarbejdsgruppen, men Parterne kan aftale, at det løbende kan omfatte andre medarbejdere i deres respektive organisationer. Parterne aftaler nærmere vedrørende tilgængelighed såvel on-line som fysisk.

Parterne har en gensidig forpligtelse til at kommunikere om deres respektive interesser og incitamenters i samarbejdet og gøre hinanden klogere på deres respektive bagland og hensyn i den forbindelse. Den gensidige kommunikationspligt gælder i hele kontraktopfyldelsesperioden såvel ved egentlig formaliserede møder som i samarbejdsgruppen, men ligeledes udenfor som led i at sikre rigtig opfyldelse af el-færge projektet frem til udløbet af garantiperioden for den leverede el-færge.

Den gensidige kommunikationspligt omfatter ligeledes strategisk information, som er karakteriseret som information, der er fremmende for at realisere formålet med det samlede el-færge projekt; eksempelvis Rådgivers viden om skibsdesign i relation til færgelejerne i de tre relevante havne. Den strategiske information kan være baggrundsviden, som de respektive kontraktparter besidder på kontraktindgåelsestidspunktet og som deles efterfølgende. Strategisk information omfatter desuden den nye viden, der skabes efter kontraktindgåelsestidspunktet og dermed forgrundsviden. Parterne har selv retten til egen baggrunds- og forgrundsviden. For forgrundsviden skabt i fællesskab, har Parterne retten hertil i forhold til deres respektive bidrag. Såfremt en Part ønsker at anvende en anden Parts baggrunds- og forgrundsviden og/eller fælles forgrundsviden udenfor nærværende skibstekniske rådgivningsaftale, træffer Parterne særskilt skriftlig aftale herom.

Udvekslingen af strategisk information skal bidrage til at skabe gennemsigtighed mellem Parterne og skal anskues som fortrolig information mellem Parterne, der ikke må videregives til tredjemand, medmindre det er relevant i forhold til tredjemand, herunder men ikke begrænset til skibsværftet, der skal bygge el-færgen. Denne gensidige forpligtelse gælder ligeledes efter denne skibstekniske rådgivningsaftale ophør – uanset årsag.

Lolland Kommune forpligter sig til i on-boardingfasen til at dele den viden Lolland Kommune har af relevans for el-færge projektet med det formål at give Rådgiver den fornødne indsigt i el-færge projektet, som bl.a. i praksis er svær hvis ikke umulig at indskrive i det samlede kontraktgrundlag. I. Denne forpligtelse gælder tilsvarende for Rådgiver som led i at anvende Parternes komplementære ressourcer bedst muligt.

Parterne har således en gensidig kommunikationspligt til at understøtte, fremme og facilitere formålet med el-færge projektet.

§ 8. On-boardingssessions

Lolland Kommune ved og anerkender, at gensidig tillid er afgørende for el-færge projektets succes. Rådgiver ved ligeledes, at tillid ikke kommer af sig selv, men skal opbygges, plejes og vedligeholdes i hele opfyldelsesperioden for el-færgeprojektet frem til el-færgen tages i drift og frem til udløbet af garantiperioden. Lolland Kommune vil i samarbejde med Rådgiver afholde en række on-boarding sessions som en fælles forpligtelse, hvor Parterne afsætter tid og ressourcer af til en særskilt proces i opstarten af samarbejdet og dermed så hurtigt som muligt efter indgåelsen af kontrakten. De enkelte on-boarding sessions tjener forskellige formål, men skal samlet fungere som led i at anvende det samlede kontraktgrundlag som et proaktivt styringsværktøj med fokus på kontraktrelationen og rigtig opfyldelse af kontrakten.

On-boardingfasens overordnede formål er således at sikre el-færge projektet så tidligt som muligt opfyldes under de bedst mulige betingelser, med en for Parterne klar forventningsafstemning og forudsætninger for den videre udvikling af el-færge projektet, herunder men ikke begrænset til at medvirke til at sikre, at skibsbygningskontrakten og opfyldelse heraf ligeledes sker med afsæt i strategisk kontrahering frem til idrifttagning af el-færgen.

Lolland Kommune anser on-boardingfasen som det første led i udvekslingen af strategisk information med henblik på at opnå det bedst mulige resultat med el-færge projektet og dermed minimere den asymmetriske information på tværs af Parterne, således at fælles beslutninger og egne forpligtelser træffes på så oplyst et grundlag som muligt.

On-boardingfasen består af flere spor og foregår på flere organisatoriske niveauer, som bidrager til relations- og teamdannelse samt introduktion til el-færge projektet og de involverede medarbejdere hos Rådgiver og Lolland Kommune. On-boardingfasen skal sikre, at alle el-færge projektets nøglepersoner og andre relevante personer, som den enkelt part anser for relevant, inkl. deres respektive organisatoriske bagland opnår en fælles forståelse for realiseringen af strategisk kontrahering, får et fælles sprog for samarbejdet samt en fælles viden om el-færge projektet og dets formål og forudsætninger. En afledt målsætning er derfor, at der om muligt mellem Parterne opbygges inter-organisatoriske kapabiliteter.

On-boarding sker ikke kun i on-boardingfasen, altså umiddelbart efter kontraktindgåelsen, men skal ske løbende igennem el-færge projektets gennemførelse i det omfang nye medarbejdere tilknyttes el-færgeprojektet. Dette aftaler Parterne nærmere. On-boardingens spor tilpasses og målrettes de aktuelle målgrupper undervejs i el-færgeprojektet. Efterfølgende on-boarding sessions efter den oprindelige on-board-

ding fase, aftales nærmere mellem Lolland Kommune og Rådgivere, så nye medarbejdere og evt. underleverandører opnår samme forståelse for el-færge projektets formål og får en forståelse af det gode og relationelle samarbejde, og hvad dette indebærer.

Lolland Kommune forestår indkaldelserne til de forskellige on-boardingsessions. Parterne aftaler nærmere med hensyn til om flere af on-boarding sessionerne med fordel kan lægges sammen i forbindelse med afholdelsen heraf.

On-boardingfasen består af seks spor med følgende overordnede formål:

1. Det Relationelle spor

Formålet med dette spor er, at Parterne lærer hinanden at kende og med inddragelse af værdigrundlaget samarbejdet, som er beskrevet ovenfor i § 4. Der skal opbygges tillid og skabes fælles betingelser for en konstruktiv samarbejds- og forhandlingskultur, som et af flere led i konfliktforebyggende tiltag, jf. ligeledes § 6 ovenfor om samarbejde og forhandlingskultur.

2. Det Kontraktuelle spor

Formålet med dette spor er at gennemgå kontrakten og dens elementer, for at folde baggrunden for kontraktens bestemmelser ud samt at skabe et fælles sprog, fælles forståelse og forventnings-afstemning af kontraktens bestemmelser og brugen af kontrakten som et proaktivt styringsværktøj for samarbejdet mellem Parterne. Det er afgørende, at der mellem faserne og ved on-boarding af nye medarbejdere i el-færge projektet sker den rette overdragelse af viden, så kontraktens og relationens formål sikres og realiseres i hele perioden for el-færge projektet. Det kontraktuelle spor har derudover det formål, at de involverede medarbejdere på tværs af Parterne tager *ejerskab* for at medvirke til at sikre rigtig opfyldelse af det samlede kontraktgrundlag – og dermed den afledte merværdi som el-færgen skaber for passagerer, men ligeledes i relation til at mindske klimamæssige aftryk.

Det Kontraktuelle spor indeholder også en introduktion til principperne for strategisk kontrahering.

3. Projektsporet

Formålet med dette spor er at skabe fælles viden om renoveringsprojektets baggrund, rammer, betingelser mv. Al den information projektteamet har om el-færge projektet videreformidles til Rådgiver. Lolland Kommune forestår denne præsentation

4. Rådgiversporet

Formålet med dette spor er at skabe viden om og forståelse for Lolland Kommunes organisation, herunder 1) at få kendskab til relevante dele af Lolland Kommune, og 2) at få indblik i det politiske landskab som projektet indgår i, og hvilken betydning det har for Parterne. Udveksling af strategisk information, herunder el-færgeprojektets budget. Rådgiver skal med andre ord opleve at være i Lolland Kommunes sko.

5. Lolland Kommune sporet

Formålet med dette spor er at gennemgå Rådgivers tilbud for at skabe fælles forståelse for det tilbudte samt at skabe viden og forståelse for Rådgiver organisation, herunder også til Rådgivers evt. underleverandør og dennes organisation. Et afgørende element er ligeledes at få kendskab til Rådgivers interesser og motivation, samt udveksling af relevant strategisk information. Lolland Kommune skal i sin egenskab heraf med andre ord opleve at være i Rådgivers sko.

6. Risici- og mulighedsafdækning

Formålet med dette spor er, at Parterne i fællesskab afklarer, hvilke risici, der henholdsvis kan påvirke opfyldelsen af el-færge i negativ retning; f.eks. udefra kommende begivenheder, der påvirker opfyldelsen af kontraktgrundlaget, adgangen til potentielle kritiske ressourcer eksempelvis skibskomponenter og reservedele, samt muligheder, der kan medvirke til at fremme processen og resultatet for el-færge projektet, hvilket eksempelvis kan bestå i ny viden (forgrundsviden), som Parterne ikke havde på kontraktindgåelsestidspunktet.

§ 9. Samarbejdsorganisation

Den fælles styrings- og samarbejdsorganisation består fra Lolland Kommune af overfartschef Max Møller Christensen,

Fra Rådgivers side (NAVNE INDSÆTTES I FORBINDELSE MED KONTRAKTENS INDGÅELSE).

De af Rådgiver udpegede medarbejdere til styrings- og samarbejdsorganisationen kan kun udskiftes, hvis der foreligger en eller flere saglige begrundelser herfor. Lolland Kommune anser det for essentielt, at der i hele forløbet for el-færge projektet sker anvendelse af Parternes komplementære ressourcer med afsæt i Parterne baggrundsviden og den forgrundsviden, der opbygges over tid mellem Parterne.

Måtte det blive nødvendigt, at Rådgiver udskifter en eller flere medarbejdere, skal sådanne medarbejdere have de samme kompetencer, som den udtrådte medarbejder med henblik på at minimere videnstab og sikre, at el-færge projektet ikke forsinkes som følge heraf. Rådgiver er forpligtet til at oplyse Lolland Kommune herom, så snart Rådgiver har oplysninger herom med henblik på en proaktiv håndtering heraf.

Lolland Kommune skal godkende den nye medarbejder, der indtræder fra Rådgivers side. Godkendelse kan kun nægtes, hvis der foreligger en eller flere saglige begrundelser herfor.

Styrings- og samarbejdsorganisationen deltager i on-boarding sessioner for allerede på dette tidspunkt at identificere og arbejde med, hvorledes Parternes komplementære ressourcer, faglige som relationelle, anvendes bedst muligt for gennemførslen af el-færge projektet.

Styrings- og samarbejdsorganisationen forpligter sig til i fællesskab for at fremme og facilitere formålet med el-færge projektet uagtet egen interesser kan være i konflikt hermed. Styre- og samarbejdsorganisationen skal desuden internt agere som ambassadører for el-færge projektets formål.

Styrings- og samarbejdsorganisationen nedsættes i forbindelse med kontraktindgåelsen. Styrings- og samarbejdsorganisationen aftaler og underskriver i denne forbindelse et kommissorium for styrings- og samarbejdsorganisationen, i det omfang parterne finder det nødvendigt for at formalisere samarbejdet yderligere.

Styrings- og samarbejdsorganisationen forpligter sig i fællesskab til at følge el-færge projektet i et tæt og gensidigt forpligtende samarbejde, herunder at gennemgå materiale ved faseskift samt godkende dette som en del af overgangen fra én fase til den næste fase. Styrings- og samarbejdsorganisationen skal også følge de løbende evalueringer af samarbejdet og reagere om nødvendigt (handlepligt), hvis el-færge projektet ikke opfyldes i overensstemmelse med den fastlagte tidsramme.

Som en del af forberedelsen til styrings- og samarbejdsorganisationens arbejde, forpligter dens medlemmer sig til at deltage i de relevante dele af on-boarding programmet efter nærmere aftale mellem Parterne.

Lolland Kommune sørger for, at der etableres det nødvendige kontor- og arbejdsfællesskab for den daglige fællesorganisering i det omfang, Parterne finder det relevant.

Lolland Kommune forestår indkaldelsen til styrings- og samarbejdsorganisationen, hvilke møders afholdelse placeres efter nærmere aftale mellem Parterne. Der afholdes som udgangspunkt møde primo hvert kvartal, men Parterne kan til enhver tid indkalde til møde, hvis der er en saglig begrundelse herfor. Møderne kan afholdes fysisk som on-line efter aftale mellem Parterne.

Styrings- og samarbejdsorganisationen har bl.a. som kommissorium at tage stilling til uenigheder, der ikke kan løses direkte af de involverede medarbejdere hos Parterne, muligheder for at forbedre processen med el-færge projektet, herunder forberedelserne til udbuddet og gennemførelsen af bygningen af el-færgen.

Styrings- og samarbejdsorganisationen har ligeledes til formål at afdække, om der mellem Parterne og i forhold til tredjepart er grænseflader, der ikke bliver varetaget, således at der sker afklaring af, hvilken Part eller evt. tredjepart, der er forpligtet til at varetage en sådan eller flere forpligtelser.

Det er imidlertid ikke muligt på forhånd eksakt at fastlægge, hvad styrings- og samarbejdsorganisationen, men det er en central og fælles forpligtelse, at styrings- og samarbejdsorganisation skal medvirke til at fremme, understøtte og facilitere realiseringen af el-færge projektet gennem et proaktivt samarbejde.

§ 10. Det økonomiske grundlag for gennemførelse af el-færge projektet

Rådgiver er i tæt samarbejde med Lolland Kommune bl.a. på grundlag af den gensidige kommunikationspligt og samarbejdsorganisation forpligtet til at medvirke til gennemførelsen af el-færge projektet inden for den fastlagte økonomiske og tidsmæssige ramme, som fastlagt af Lolland Kommune. Dette indebærer, at Rådgiver er forpligtet til såvel i tilbudsafgivelsen, i de relevante on-boardingsessions og i kontraktens løbetid har en straks forpligtelse til at orientere og samarbejde med Lolland Kommune med henblik på at afdække potentielle som aktuelle risici og muligheder med henblik på at sikre rigtig opfyldelse af det samlede kontraktkomplekst, herunder men ikke begrænset til den skibsbygningskontrakt, der skal indgås mellem Lolland Kommune og et givet skibsværft og som samtidig kan påvirke den økonomiske ramme inden for hvilket el-færge projektet gennemføres. Denne forpligtelse gælder i hele kontraktperioden, men har selvsagt særlig betydning i designfasen og udfærdigelsen af det samlede udbudsmateriale til skibsbygningskontrakten.

I perioden, hvor el-færge bygges, kan der indtræde udefrakommende begivenheder, der kan karakterises som hardship eller force majeure, hvor Parterne i fællesskab med skibsværftet er forpligtet til at udfinde den eller de løsninger, der iagttager en minimering af de omkostninger og tidsbrug, der måtte være forbundet hermed, således at el-færgen senest kan tages i drift den 31.12.2026.

Ændringer af el-færge projektet, som kan få konsekvenser for overholdelsen af den økonomiske ramme, kan kun finde sted efter aftale med Lolland Kommune og vil også være en forpligtelse for Rådgiver til at iagttage i forhold til styrings- og samarbejdsgruppen, således at sådanne potentielle ændringer håndteres så tidligt og proaktivt som muligt.

§ 11. Tidsfrister

Tidsplan er fastlagt som Bilag X

Rådgiver er berettiget til tidsfristforlængelse, hvis Lolland Kommune ydelser og beslutninger som følge af bevillingsmæssige forhold indebærer ændringer i forhold til den fastlagte tidsplan.

Såfremt kontraktens rigtige opfyldelse forsinkes på grund af bevillingsmæssige forhold, udskydelse, standsning eller andre uforudsigelige begivenheder i designfasen, som ikke skyldes forhold forårsaget af Lolland Kommune, er Lolland Kommune forpligtet til at betale Rådgiver

Drøftes 17.4.

§ 12. Forholdet til Tredjepart

Parterne er forpligtede og berettigede i henhold til denne skibstekniske rådgivningsaftale. Lolland Kommune er berettiget til for egen regning at inddrage andre eksterne rådgivere forudsat, at det falder udenfor denne skibstekniske rådgivningsaftale, og de forpligtelser som Rådgiveren skal opfylde i relation til denne skibstekniske rådgivningsaftale, som det følger af det samlede kontraktgrundlag mellem Parterne. I det omfang Parterne indgår aftale med tredjepart, skal Parterne anvender principperne for strategisk kontrahering, således at der ikke i de forskellige kontraktrelationer med tredjepart opstår risiko for, at tredjepart ikke handler i overensstemmelse med det overordnede formål med denne skibstekniske rådgivningsaftale om at udøve strategisk kontrahering (kontraktkongruens).

§ 13. Underrådgiver

Rådgiver kan om nødvendigt antage underrådgivere, såfremt det er nødvendigt for at løse den samlede opgave. Måtte Rådgiver antage en underrådgiver skal det givne aftalegrundlag følge principperne for strategisk kontrahering, som fastlagt i medfør af § 12. ligesom Lolland Kommune skal godkende den givne underrådgiver. Godkendelse af en underrådgiver kan kun afvises, såfremt Lolland Kommune kan dokumentere en eller flere saglige begrundelser herfor.

§ 14. Rådgivers forpligtelser

§ 14.1. Færgelejerne

Som led i færgeprojekteringen er Rådgiver forpligtet til i havnene i Kragenæs, på Femø og på Askø under hensyntagen til at sikre den bedste totaløkonomiske, operationelle og bæredygtige løsning at analysere og beskrive en så nøjagtig beskrivelse af de tre færgelejer, herunder lejetyper i forhold til dimensioneringen af færgen for at opnå sikre og så lettilgængelige adgangsforhold i forhold til valg af den bedste færgeklapløsning.

Det skal i den forbindelse pointeres, at fastlæggelse af færgelejedetaljerne bliver en meget vigtig del af denne udbudsproces, som sker som et selvstændigt udbud, som finder sted i et tæt samarbejde med Lolland Kommune, der bl.a. har tilvejebragt opdaterede tegninger af færgelejerne, som det fremgår af den af Sweco udførte analyse af 22. marts 2024 – *Lolland Færgefart – Ombygning af færgelejer*, som Rådgiver gøres bekendt med som en del af det samlede udbudsmateriale-

Rådgiver er i den forbindelse forpligtet til på baggrund af udbudsmaterialet og det samlede kontraktgrundlag til på eget initiativ at bede Lolland Kommune om de nødvendige tegninger, dokumentation mv.

Færgeprojekteringen skal indeholde en grundig beskrivelse af færgelejer til fremtidig færgebetjening, dvs. lejetype, som vil være afhængig af færgedimensioner samt valg af færgeklapløsning for at opnå gode og sikre adgangsforhold. Det skal i den forbindelse pointeres, at specifikation af færgelejedetaljer bliver en meget vigtig del af udbudsprocessen, da beslutningen er afgørende dels ud fra en økonomisk synsvinkel, men også ud fra en operationel synsvinkel mange år fremover. Der skal udvises omhu og et stort ansvar i den del af processen, og det bør rådgiveren gøres bekendt med, så kommunen får en meget omhyggelig og ansvarlig varetagelse af denne del af projektet, så det overordnede endelige ansvar bliver pålagt rådgiveren.

Fortsat anvendelse af de eksisterende færgelejer vil være ønskelig, men hvis modifikation af disse færgelejer vil være nødvendige, skal det beskrives i tilbuddet.

§ 14.2 Projektering og design af el-færgen

Færgen skal konstrueres som en el-færge. Dette indebærer ligeledes, at der foretages en analyse, hvorledes opladningen af el-færgen oplades i Kragenæs Havn. Den nuværende el-infrastruktur giver ikke mulighed herfor, hvorfor Rådgiver som en del af sine forpligtelser rådgiver om den mest effektive løsning herpå, idet det er en betingelse, at opladning i Kragenæs Havn kan ske på 15 minutter.

Rådgiver skal forestå en analyse af tilslutningsmuligheder via det eksisterende ledningsnet. Hvis det viser sig nødvendigt, at der etableres nye kabler til en tilstrækkelig

infraladestruktur i en vis afstand fra Kragenæs Havn, skal Rådgiver medvirke hertil som en del af rådgivningsarbejdet, herunder i forhold til selvstændig udfærdigelse af udbudsmaterialet herfor og med henblik på, at el-færgen i den daglige drift kan oplades på 15 minutter.

I tæt samarbejde med Lolland Kommune skal Rådgiver i forhold til skibsdesign og under hensyntagen til at minimere ændringer af de eksisterende færgelejer rådgive om følgende parametre med henblik på det kommende udbudsmateriale for skibsbygningskontrakten under iagttagelse af følgende forventelige men ikke eksakte parametre:

- El-færgens totallængde	43,50 meter
- Længde mellem perpendicularer	42,00 meter
- Maksimal bredde over fender og i vandlinjen	12,00 meter
- Vandlinjebredde	11,00 meter
- Maksimal dybdegang (scantling)	2,20 meter
- Maksimal operational dybgang	2,10 meter
- Antal indendørs siddepladser	45 pladser
- Øvrige siddepladser på dækkene	53 pladser
- Maksimal dødvægt	120 tons
- Normal operationel dødvægt	65 tons
- Makismalt antal personbiler (2,0 x 4,6 meter eksklusiv mellemrum)	20 stk.
- Maksimalt antal lastbiler af à 18 meter	2 stk.
- Maksimal besætning	2 personer

Fremdrivningssystemet og elektrisk power management systemet fastlægges i samarbejde med Lolland Kommune, herunder med overfartschefen, idet Lolland Kommune har en formodning for, at en dobbelt-ender løsning med azimuthal propeller i hver ende af el-færgen. Fremdrivningseffekten skal beregnes på grundlag af en overfartsanalyse for en returrejse fra Kragenæs Havn til Askø Havn og videre til Femø Havn, hvorefter el-færgen sejler retur til Kragenæs Havn. Fastlæggelsen af batteristørrelsen skal ske med afsæt i dette sejlmonster med tilstrækkelig el-reserve, idet opladning af batteriet i Kragenæs Havn som nævnt ovenfor skal kunne ske under havneopholdet i havnen på 15 minutter. En foreløbig batteristørrelse på ca. 1.5 MWh er beregnet til at dække en sejlads fra Kragenæs til Femø, som er den længste strækning.

El-færgen skal forsynes med en back up generator løsning, der kan tages i anvendelse i tilfælde af et totalt driftsstop af det elektriske system; det vil sige motor og batteri. Med back up generatoren skal der kunne sikres sikker sejlads med en gennemsnitsfart på skibsruten på otte knob.

Aptering indrettes på to dæk, vogndæk og dæk over vogndækket. Apteringen skal som minimum bestå af flg. faciliteter:

- Mindre kontor på vogndækket.
- Salon(er) på vogndækket
- Handicaptoilet på vogndækket
- Evakueringszone
- Opholdsrum til 4 pers. på øvre dæk med adgang til bad og toilet
- 2 mandskabskamre på øvre dæk
- Passager toilet på øvre dæk
- Fra øvre dæk skal der være intern trappe direkte til styrehus på brodækket
- Center placeret kommandobro på brodæk med gode adgangsforhold til navigationsudstyr

Rådgiver sikrer i forhold til skibsdesignet, at el-færgen opfylder alle gældende stabilitetskriterier og evt. fremtidige krav herom i det omfang Rådgiver kan og har kendskab hertil. Rådgiver sikrer endvidere, at alle øvrige offentligretlige krav til skibets design og funktionalitet er opfyldt, herunder men ikke begrænset til besætningsstyrrelse, sikkerhedsudstyr, evakuering, brandsikkerhed og arbejdsmiljøforhold for besætningen.

Rådgiver skal udfærdige en projektbeskrivelse med en tidsplan for hele projektforsløbet med angivelse af de nøglepunkter i processen, hvor det er nødvendigt, at Rådgiver og Lolland Kommune i regi af samarbejdsorganisationen og evt. tredjemænd træffer de beslutninger, der sikrer den nødvendige fremdrift af el-færge projektet på et så veloplyst grundlag, som det er muligt og relevant.

Som følge af at Lolland Kommune har en målsætning om at bidrage mest muligt til at understøtte en bæredygtig færgedrift og dermed formindske de negative eksternaliteter, der er forbundet hermed, skal Rådgiver med henblik på færgedesignet optimere dette i relation til at minimere det daglige CO2 udslip pr. sejltur i den daglige drift. Rådgiver skal endvidere udfærdige en livscyklusvurdering (LCA) for optimering af materialevalg og forbrug og dermed det samlede de samlede CO2 udledninger, og hvorledes CO2 udledninger ligeledes i denne forbindelse kan minimeres mest muligt i den henseende.

Projektbeskrivelsen skal indeholde en klar tidsplan over projektforsløbet, med angivelse af naturlige nøglepunkter i processen, hvor væsentlige beslutninger mellem

Lolland Kommune og Rådgiver skal være taget. I denne periode holdes projektmøder, inddragelse af andre parter end kommunen, og sidst men ikke mindst skal der ske en skarp økonomiopfølgning.

Rådgiver skal sammen med skibsværftet udarbejde en overordnet vedligeholdelsesplan, dækkende en tidsperiode på de første 25 år af skibets levetid.

Foruden de ovennævnte skibstekniske forhold skal Rådgiver udfærdige følgende skibstekniske dokumenter, som skal indgå i udbudsmaterialet og forhandlingerne med de skibsværfter, der skal forhandles under hensyntagen til den kommende og valgte udbudsform:

Specifikation

Generalarrangement

Maskinrumsarrangement

Ruteanalyse og energioptimering

Vægtberegning

Linjetegning

Modstandsregning og vurdering af sejlads i bølger

Stabilitet (såvel intakt- og lækstabilitet)

Tonnageberegning

Fribodsregning

Fremdrivningssystem

Elektrisk koncept – herunder batteri, land strøm og power management

Strukturtegninger

Rørdiagrammer

Tegninger med henblik på Søfartsstyrelsens godkendelse

Interiør layout – DET SAMME SOM APTERING?

Rådgiver skal bistå kommunen ved kontraktforhandlingerne med skibsbygningsværfterne under hensyntagen til den valgte udbudsform.

Efter indgåelse af skibsbygningskontrakten deltager Rådgiver i følgende opgaver med deltagelse af Lolland Kommune bl.a. repræsenteret ved overfartschefen med henblik på byggeprocessen:

- Projekt møder med byggeværft
- Tegningsgodkendelse
- Godkendelse af diverse underleverandører
- Tilsyn ved test af relevant udstyr
- Tilsyn under konstruktion
- Tilsyn ved diverse prøver under byggeprocessen
- Opfølgning af garantiforhold i hele garantiperioden

Måtte Rådgiver være i tvivl om indholdet og rækkevidden af ovennævnte forpligtelser og på trods af §§ 5 – 9 i denne skibstekniske rådgivningsaftale, skal Rådgiveren i tæt samarbejde med Lolland Kommune fastlægge indholdet af Rådgivers forpligtelser. Rådgiver har initiativpligten, hvis en sådan tvivl måtte opstå og skal meddele det til Lolland Kommune for i fællesskab at fastlægge den eller de relevante forpligtelser.,

Er Rådgiveren af den opfattelse, at en sådan fastlæggelse af en eller flere forpligtelser er en ændring finder § 13 anvendelse.

§ 13 Ændringer

Lolland Kommune kan forlange ændringer i udførelsen eller grundlaget for el-færge projektet, når det har en naturlig sammenhæng med det samlede el-færge projektet. Dette gælder tilsvarende, hvis Rådgiver finder, at der forligger en ændring af § 12 i fine.

Rådgiver har retten til at udføre den eller de aftalte ændringer, medmindre Parterne i fællesskab er enige om, at en tredjepart er bedre egnet hertil.

Lolland Kommune og Rådgiver aftaler de nærmere vilkår herfor i styrings-og samarbejdsgruppen på det førstkommande møde, og om nødvendigt indkaldes der til ekstraordinært møde, hvis en afklaring af en eller forpligtelser er vigtig for at overholde tidsplanen for el-færge projektet.

§ 14 Merbetaling og besparelse

Måtte en eller flere ændringer medføre merarbejde for Rådgiveren, har Rådgiveren krav merbetaling efter den medgåede tid, som Parterne træffer tillægsaftale i regi af styrings- og samarbejdsorganisationen.

Evt. besparelse. drøftes den 17.4.

§ 13. Ansvarsforsikring

Rådgiveren og Rådgivers eventuelle underrådgivere skal have sædvanlig professionel ansvarsforsikring og erhvervsforsikring, medmindre der tegnes projektansvarsforsikring, der dækker Rådgivers og dennes underrådgiveres ansvar for sådanne fejl.

Rådgiver og dennes eventuelle underrådgivere skal på anmodning fra Lolland Kommune kunne dokumentere, at sådanne forsikringer er i kraft.

§ 14 Lolland Kommunes forpligtelser

§ 14.1. Færgelejerne

Med henblik på, at Rådgiver kan bistå med den samlede bedste totaløkonomiske løsning på anvendelsen af færgelejerne i Kragenæs, på Femø og Askø, tilvejebringer Lolland Kommune tegninger mv. til Rådgiver, ligesom Rådgiver får mulighed for egen besigtigelse forud for tilbuds afgivelse, hvor Lolland Kommune forpligter Rådgiver til at foretage en så grundig undersøgelse af færgelejerne, således at tilbuddet afspejler de faktiske omkostninger, der medgår til ændring af de enkelte færgelejer. Rådgiver bærer risikoen herfor og de dermed forbundne ekstra omkostninger evt. yderligere ændringer af færgelejerne måtte indebære.

Der henvises desuden til det af Sweco udfærdigede notat af 22.marts 2024 betegnet som Lolland Færgefart – Ombygning af færgelejer.

§ 16 Honorar

Det er mellem Parterne aftalt, at Rådgiver honoreres med et fast honorar i overensstemmelse med Rådgivers tilbud.

Det er endvidere mellem Parterne aftalt, at Rådgiver kan opnå en bonus, der kommer til udbetaling, såfremt der i forhold til de enkelte tidsfrister, er sket rigtig opfyldelse af kontrakten fra Rådgivers side i forhold til de enkelte tidsfrister.

Er der behov for en indeksering?

Drøftes 17.4.

§ 17. Udlæg

Drøftes 17.4.

§ 18. Udbetaling af honorar og udlæg

Det faste honorar udbetales af Lolland Kommune i henhold til den aftalte udbetalingsplan, som er afhængig af, at Rådgiver opfylder de forpligtelser, der følger af den fastlagte tidsplan for el-færge projektet.

Såfremt tidsplanen forskydes som følge af Rådgivers manglende opfyldelse af sine forpligtelser, sker udbetalingen, når der er foretaget afhjælpning af Rådgiver.

Evt. honorar for medgået tid og udlæg betales månedsvis bagud efter fremsendt regning med tilhørende dokumentation til Lolland Kommune.

Fakturering skal ske i henhold til Bekendtgørelse nr. 206 af 11. marts 2011 om elektronisk afregning med offentlige myndigheder. Faktura fremsendes elektronisk og stiles til Lolland Kommune, Torvet 3, 4930 Maribo med angivelse af nedenstående oplysninger:

Lolland Kommune Sag nr.

EAN-nummer:

Personreference: Steen Hjelm Sørensen

Reference: El-færge projektet

Drøftes 17.4.

§ 19. Ansvar

Parterne er gensidigt ansvarlige over for hinanden efter dansk ret almindelige regler om erstatningsansvar, idet det bemærkes, at Rådgiver som følge af at handle i egen skab af at være professionel rådgiver er underlagt en professionsnorm. Parterne kan dog under hensyntagen til offentligt retlig lovgivning under hensyntagen til deres respektive forpligtelser som pligtsubjekt være underlagt et skærpet ansvarsgrundlag og offentligretlige beføjelser, hvis der sker tilsidesættelse heraf. Parterne er ikke gensidigt forpligtet til at holde hinanden økonomisk skadesløs i sådanne situationer.

§ 20. Misligholdelse

Anvendelsen af strategisk kontrahering indebærer, at kontrakten anvendes som et proaktivt styringsværktøj bl.a. gennem anvendelse af on-boarding sessions, en gensidig kommunikationspligt og samarbejdsgruppen med henblik på at sikre rigtig opfyldelse af kontrakten. Målsætningen er derfor, at udøvelsen af strategisk kontrahering eliminerer risikoen for misligholdelse.

Hvis der fra en Parterne foreligger misligholdelse med en eller flere forpligtelser, har den pågældende Part afhjælpningspligt som -ret. Parterne er gensidigt forpligtet til at oplyse herom straks og iværksætte afhjælpning så hurtigt som muligt med henblik på at sikre, at den tidsmæssige og økonomiske ramme for, at el-færge projektet overholdes. I det omfang Rådgiver eller Lolland Kommune ikke måtte være i stand til at foretage afhjælpning inden for en tidsramme, der sikrer rettidig opfyldelse af tidsplanen for el-færge projektet, udfinder Parterne i fællesskab, hvem der kan udføre den pågældende afhjælpning for den respektive misligholdende Parts regning.

Lolland Kommunes krav mod Rådgiveren som følge af mangler ved de præsterede ydelser skal fremsættes senest og i forbindelse med udløbet af garantiperioden for levering af el-færge.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelse. Hvis en af Parterne ønsker at påberåbe sig en af de almindelige misligholdelsesbeføjelser til den anden Part, skal det skriftligt uden ugrundet ophold efter misligholdelsen er konstateret.

§ 2X Ikrafttrædelse

Denne skibstekniske rådgivningsaftale træder i kraft, når Parterne har underskrevet den og udløber uden videre, når garantiperioden for levering af el-færgen udløber.

Parterne har ikke nogen opsigelsesadgang i denne skibstekniske rådgivningsaftale løbetid.

§ 2X Konflikter

§ 2X.1 Parterne har gennem udøvelsen af strategisk kontrahering en klar målsætning om at forebygge konflikter og uoverensstemmelser gennem de bestemmelser, der følger af præamblen og bestemmelserne særligt i §§ 1 -9. Det er dermed en afledt konsekvens, at denne skibstekniske rådgivningsaftale skal være relationsbevarende og et proaktivt styringsværktøj til begge Parterers fordel.

§ 2X.2 Hvis der uagtet ovennævnte bestemmelse måtte opstå en konflikt mellem Parterne, skal den givne konflikt løses mellem de involverede personer, hvor i mellem den er opstået og under hensyntagen til præamblen, §§ 1,2 og 4. De involverede medarbejdere hos Parterne meddeler styrings- og samarbejdsorganisation, hvad de der aftalt, og som styrings- og samarbejdsorganisationen skal godkende. De involverede medarbejdere hos Parterne har fem arbejdsdage til at løse konflikten. Resultatet heraf føres til protokol.

§ 2X.3 Kan der mellem de involverede medarbejdere hos Parterne ikke opnås enighed om, hvorledes konflikten skal løses inden for fem arbejdsdage eller resultat heraf ikke kan godkendes i enighed i styrings- og samarbejdsgruppen, skal styrings- og samarbejdsgruppen under hensyntagen til præamblen, §§ 1, 2 og 4 udfinde en løsning på konflikten inden for 10 arbejdsdage, der føres til protokol.

§ 2X.4. Hvis det ikke lykkes styrings- og samarbejdsgruppen i enighed at finde en løsning på tvisten gældende følgende procedure.

§ 2X.5 Mediation og mægling. Voldgiftsnævnet udpeger efter anmodning fra en af Part en mediator med henblik på at løse en tvist ved forlig. Anmodning kan tillige indgives af en voldgiftsret, der behandler den pågældende tvist.

Mediation kan ikke iværksættes, hvis en af Partene ønsker tvisten afgjort under en sag om hurtig afgørelse og indgiver anmodning herom senest 10 arbejdsdage efter, at der er anmodet om mediation.

Voldgiftsnævnet udpeger mediatoren efter høring af Parterne med en frist på 5 arbejdsdage.

Mediatoren indkalder parterne til et mediationsmøde, der skal afholdes senest 10 arbejdsdage efter, at mediatoren er udpeget.

Parterne er forpligtet til at medvirke til at gennemføre mediationsproceduren, og voldgift kan ikke iværksættes eller fortsættes, før proceduren herfor er afsluttet.

Mediations- eller mæglingsproceduren afsluttes, når

- a) tvisten er forliget, eller
- b) mediator konstaterer, at der ikke er udsigt til at opnå forlig.

For sager om mediation gælder de til enhver tid gældende regler, som er fastsat af Voldgiftsnævnet.

Hvis mediation vedrører flere end Parterne, som eksempelvis en underrådgiver, gælder ovenstående bestemmelser i denne bestemmelse ligeledes.

Ovenstående bestemmelser i denne bestemmelse finder tilsvarende anvendelse på mægling.

§ 2X6 Syn og skøn. Voldgiftsnævnet udmelder efter anmodning fra en af Partnerne syn og skøn med henblik på at sikre bevis for eller bedømme faktiske forhold. Hvis en Part har anmodet om en hurtig afgørelse, kan der ikke udmeldes syn og skøn om samme forhold, før sagen om hurtig afgørelse er afsluttet, medmindre formålet med syn og skøn er at sikre bevis.

Voldgiftsnævnet udmelder - normalt efter høring af parterne - én eller flere skønsmænd og træffer afgørelse om skønstemaets indhold.

Nyt syn og skøn ved anden skønsmand kan kun finde sted, hvis Voldgiftsnævnet finder, at der er anledning dertil.

Hvis der, mens et syn og skøn verserer, anlægges voldgiftssag om skønsforretningens emner, fortsætter skønsforretningen som syn og skøn under voldgiftssagen. Parter i skønsforretningen, der ikke er parter i voldgiftssagen, fortsætter som skønsadciterede.

For syn og skøn gælder de til enhver tid gældende regler, som er fastsat af Voldgiftsnævnet.

Når syn og skøn angår flere end Parterne, gælder bestemmelserne i i denne bestemmelse ligeledes i deres indbyrdes forhold.

§ 2X.7 Hurtig afgørelse. Voldgiftsnævnet udpeger efter anmodning fra en part en opmand til at træffe en hurtig afgørelse om

- a) Lolland Kommunes adgang til at holde betalinger tilbage eller foretage modregning i Rådgiverens betalingskrav,
- b) Lolland Kommunes ret til at forlange ændringer og Rådgiverens ret til at udføre sådanne ændringer,
- c) Rådgiverens ret til ekstra betaling for ændringer og Lolland Kommunes ret til godskrivning for besparelse ved ændringer,
- d) Rådgiverens ret til regulering af honoraret,
- e) Rådgiveren og Lolland Kommunes ret til tidsfristforlængelse,
- f) Fastlæggelse af grænseflader for arbejde,
- g) Afslag på godkendelse af en udpeget underrådgiver,
- h) Tvister med en værdi på under 200.000 kr. og
- i) andre tvister, hvis Parterne er enige derom.

En sag om hurtig afgørelse kan ikke iværksættes, hvis der verserer en voldgiftssag om samme tvist.

Voldgiftsnævnet udpeger én eller flere opmænd efter høring af parterne med en frist på 3 arbejdsdage.

Modparten(/erne) kan afgive et svar senest 10 arbejdsdage efter modtagelsen af anmodningen om hurtig afgørelse, men kan ikke bringe andre tvistier ind under sagen. Senest samtidig med afgivelse af svar kan modparten(/erne) inddrage yderligere parter i sagen ved et additationsskrift, og de pågældende skal da afgive svar senest 10 arbejdsdage efter modtagelsen af additationsskriftet. Herefter kan hver part afgive et indlæg senest 5 arbejdsdage efter modtagelsen af modpartens indlæg. Hvis ganske særlige omstændigheder taler afgørende for det, kan Voldgiftsnævnet forlænge fristen eller tillade afgivelse af ét yderligere indlæg fra hver side.

Opmanden kan med en frist på normalt 5 arbejdsdage anmode parterne om supplerende oplysninger og materiale.

Opmanden kan foretage besigtigelse efter indkaldelse af parterne med et varsel på 5 arbejdsdage. Der kan ikke gennemføres syn og skøn som et led i sagen.

Senest 10 arbejdsdage efter, at opmanden har modtaget det sidste indlæg og eventuelt supplerende oplysninger og materiale og har gennemført en eventuel besigtigelse, træffer opmanden afgørelse med bestemmelse om, hvem der skal betale udgifterne ved sagens behandling.

Opmanden kan henvise parterne til mediation eller mægling efter § 2X.5 eller til at anlægge voldgiftssag efter § 2X.8 nedenfor, hvis opmanden vurderer, at sagen ikke er egnet til hurtig afgørelse.

En hurtig afgørelse har som en voldgiftskendelse bindende virkning for sagens parter. Afgørelsen skal opfyldes senest 8 uger efter, at den er truffet. Afgørelsen kan indbringes for voldgift efter § 2X.8 senest 8 uger efter, at den er truffet, og der træffes da ved voldgiften endelig og bindende afgørelse om tvisten. Hvis der ikke anlægges voldgiftssag inden fristens udløb, bliver afgørelsen herefter endelig. Indbringelse for voldgift har ikke opsættende virkning, medmindre voldgiftsretten træffer anden bestemmelse.

For sager om hurtig afgørelse gælder de til enhver tid gældende regler, som er fastsat af Voldgiftsnævnet.

Når en sag om hurtig afgørelse angår flere end Parterne, gælder bestemmelserne i denne ligeledes i deres indbyrdes forhold.

§ 2X.8 Voldgift. Tvister mellem parterne afgøres endeligt ved voldgift efter reglerne om voldgiftsbehandling ved Voldgiftsnævnet.

En voldgiftssag kan ikke anlægges før 4 uger efter, at et forhandlingsforløb om tvisten efter §§ 2X 2 eller 2X3 er afsluttet uden en løsning på konflikten mellem Parterne. Voldgiftssag kan endvidere ikke anlægges, hvis der verserer en sag om mediation, mægling eller hurtig afgørelse om samme tvist.

Voldgiftssagen behandles efter reglerne for almindelig voldgiftsbehandling, medmindre den som omtalt nedenfor skal behandles efter reglerne for forenklet voldgiftsbehandling.

Voldgiftssagen behandles efter reglerne for forenklet voldgiftsbehandling ved Voldgiftsnævnet, hvis

- a) Parterne er enige derom, eller
- b) en af Parterne anmoder derom, og sagens værdi er højst 1 mio. kr.

Ved almindelig voldgiftsbehandling sættes voldgiftsretten med 3 voldgiftsdommere, medmindre Parterne er enige om, at den skal indskrænkes til 1 dommer, eller en Part anmoder om, at den udvides til 5 dommere. Ved forenklet voldgiftsbehandling sættes voldgiftsretten med 1 dommer, medmindre parterne er enige om, at den skal udvides til 2 eller 3 dommere. Voldgiftsdommerne kan være faglige dommere, der udpeges af Voldgiftsnævnet, eller juridiske dommere, der udpeges af formanden for Voldgiftsnævnets præsidium. Udpegning sker i alle tilfælde efter høring af Parterne.

For voldgiftssager gælder de til enhver tid gældenderegler, som er fastsat af Voldgiftsnævnet.

Hvis voldgiftssagen omfatter flere end Parterne, gælder bestemmelserne i denne bestemmelse.

§ 2X Lovvalg

Der er mellem Parterne aftalt, at dansk ret skal finde anvendelse på denne skibstekniske rådgivningsaftale.

Denne skibstekniske rådgivningsaftale med tilhørende dokumenter, som omtalt i § 3, er udfærdiget i to enslydende eksemplarer, som Parterne ved deres underskrift er forpligtede og berettigede i overensstemmelse hermed:

Maribo den 2024

XXX den 2024

For Lolland Kommune:

For Rådgiver: