

Mobil i tunnel (MIT)
Standardvilkår

Versjon 14. august 2020

Bilag 1 utgjør standardvilkårene for tunnelradioanlegg med MIT. Standardvilkårene er like for alle Bane NORs MIT avtaleparter.

Part må i alle sammenhenger som er regulert av dette avtaleforholdet akseptere at standardvilkårene gjelder for alle som er part i MIT avtale med Bane NOR, og at dialoger og utveksling av informasjon foregår mellom alle partene så fremt lovbestemt taushetsplikt ikke begrenser informasjonsutvekslingen. Part kan derfor ikke kreve en-til-en dialoger og informasjonsutveksling utover det som rammes av lovbestemt taushetsplikt med Bane NOR så lenge det for et tunnelradioanlegg finnes mer enn en som er part i MIT avtale med Bane NOR. Med lovbestemt taushetsplikt menes i denne sammenheng taushetsplikt som er fastsatt i eller i medhold av norsk lov.

1. Bakgrunn, forutsetninger

1.1 Avgrensning i forhold til elektroniske kommunikasjonstjenester for togfremføring – driftsforutsetninger

Tunnelradioanlegg med MIT er knyttet til tilbud av mobile elektroniske kommunikasjonstjenester til mobiloperatørenes kunder når de er togpassasjerer, og togsettet befinner seg i en jernbanetunnel med tunnelradioanlegg med MIT. Tunnelradioanlegg med MIT handler altså ikke om elektroniske kommunikasjonstjenester for togfremføring.

Feil som påvirker tjenestekvaliteten på elektroniske kommunikasjonstjenester for togfremføring kan være togstoppende slik at trafikken i en jernbanetunnel stoppes og feilretting på utstyr i tunnellopet dermed kan gjennomføres umiddelbart. MIT er ikke en elektronisk kommunikasjonstjeneste for togfremføring slik at feilretting på utstyret i tunnellopet må avvendes inntil Togleder gir sportilgang tilpasset avviklingen av togtrafikken.

1.2 Forhold rundt statlig finansiering

Bane NORs elektroniske kommunikasjonsnett- og tjenester for togfremføring finansieres av staten via avtaler mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Investering i eller drift og vedlikehold av tunnelradioanlegg med MIT omfattes ikke av dette finansieringsgrunnlaget slik at Bane NORs kostnader med MIT dekkes gjennom Parts betaling etter denne avtalen.

Denne avtalen påvirkes i utgangspunktet ikke av eventuelle endringer i myndighetenes rammebetingelser inkludert eksempelvis en eventuell innføring av en statlig støtteordning som får som en effekt at Part opplever reduksjon av sine kostnader for påkobling til Bane NORs tunnelradioanlegg med MIT ved at Part mottar statlig støtte.

1.3 Teknologi og teknologiutvikling

Status for tunnelradioanlegg med MIT vil kunne endre seg dersom teknologiskifte for Nødnett fører til at kommunikasjon for nødetatene blir liggende på kommersielle mobilnett. Dersom det skulle vise seg at et fremtidig teknologiskifte for togradio også kan bety at tjenesten på et tidspunkt i fremtiden vil kunne benytte samme frekvensbånd / frekvenskonfigurasjon som MIT bruker vil dette også endre statusen for MIT i tunnelradioanleggene.

MIT i tunnelradioanlegg vil i praksis avgrenses i forhold til status for hva som er europeisk harmoniserte mobilfrekvensbånd og utstyrstilgjengelighet i markedet. Intensjonen er at standardvilkårene utvikles i takt med teknologiutviklingen og utviklingen i det regulatoriske rammeverket for frekvensbruk i Europa. Avrop i forhold til tunnelradioanlegg med MIT for et konkret

tunnelløp vil, dersom Partene blir enige om det, kunne tilpasses den til enhver tid gjeldende status for teknologitviking og regulatoriske rammeverket for frekvensbruk.

1.4 Bane NORs enerett og visse regulatoriske forhold

Bane NOR har ved opprettelsen av statsforetaket fått tildelt en enerett til å eie, bygge og ha drift på nasjonal jernbanetrase av staten. Altså har Bane NOR en enerett i jernbanesektoren. Når Bane NOR er den eneste som kan stille jernbanetunneler til disposisjon for tunnelradioanlegg med MIT anser Bane NOR seg forpliktet til å gi tilbudet basert på kriteriene åpent, transparent og ikke-diskriminerende både i forhold til prosess for påkobling og i forhold til vilkår som stilles. Operasjonaliseringen av dette blir at Bane NOR tilbyr muligheten til å delta i tunnelradioanlegg med MIT basert på samme standardvilkår for alle som inngår MIT avtale med Bane NOR.

2. Forhold til og sammenhenger med andre avtaler

MIT avtale regulerer tredjeparts påkoblingsgrensesnitt ved påkobling til Bane NORs tunnelradioanlegg med MIT.

Dersom donorsite for MIT etableres ved bruk av Bane NORs passive infrastruktur for elektronisk kommunikasjon faller den bruken utenfor MIT avtalen. Bruk av Bane NORs passive infrastruktur for elektronisk kommunikasjon, Bane NORs lokasjoner for elektronisk kommunikasjon, reguleres av [Samlokaliseringsavtale](#) med Bane NOR.

Adgang til Bane NORs tunnelradioanlegg reguleres av [Montøravtale](#) med Bane NOR.

3. Definisjoner

For dette avtaleforholdet gjelder følgende definisjoner:

Tunnelradioanlegg: radiobasert elektronisk kommunikasjonsanlegg i jernbanetunnel.

Donorsite: lokasjonen for elektronisk kommunikasjon (passivt utstyr) hvor elektronisk kommunikasjonsutstyr som leverer radiosignalene til tunnelradioanlegget er plassert.

Grunnkapasitet i tunnelradioanlegg: kapasiteten i tunnelradioanlegget som Bane NOR bygger og drifter med basert på behovene for de elektroniske kommunikasjonstjenestene for togfremføring. Grunnkapasitet i tunnelradioanlegget vil dimensjoneres per tunnelanlegg basert på behovet Bane NOR har for å kunne oppfylle krav satt i eller i medhold av norsk lov og eventuelle krav til kapasitet utover dette som Bane NOR selv identifiserer og tar beslutning om å bygge og drifte.

Mobil i Tunnel (MIT): et tunnelradioanlegg har MIT funksjonalitet når det er utstyrt med repeater som dekker ett eller flere av de europeisk harmoniserte mobilfrekvensbåndene.

Europeisk harmoniserte mobilfrekvensbånd: frekvensbåndene for mobile tjenester harmonisert gjennom [EU Radio Spectrum Decisions](#) som vanligvis anvendes med 3GPP basert radioutstyr.

Donorsite: lokasjon for elektronisk kommunikasjon hvor det aktive radioutstyret som leverer signalene til radiotunnelanlegget er plassert. Lokasjon for elektronisk kommunikasjon vil normalt bestå av teknisk hytte/rom innrettet med blant annet kjøleanlegg og strømforsyning for å kunne innplassere elektronisk kommunikasjonsutstyr, radiomast samt føringsveier og kabler.

Togleder: funksjonen hos Bane NOR som styrer togtrafikken på nasjonale jernbanetraseer.

Bane NOR NOS (Bane NORs nettverksoperasjonssenter): funksjonen hos Bane NOR som overvåker driftssituasjonen og har førstelinje feilhåndtering og løpende driftsdialog med

samarbeidspartnere/avtaleparter og tjenesteleverandører for Bane NORs elektroniske kommunikasjonsnett- og tjenester.

4. Produktspesifikasjon

Det Part kan få tilgang til gjennom Avrop på MIT avtalen er en avtalt andel av kapasiteten i tunnelradioanlegg med MIT i et bestemt tunnellopp.

MIT avtale regulerer tredjeparts påkobling til Bane NORs tunnelradioanlegg med MIT mens konkret design med hensyn til blant annet dekning og kapasitet i tunnelradioanlegg med MIT for bestemt tunnellopp vil fremgå av Avrop som Partene blir enige om i samsvar med Etableringsprosessen i Bilag 3.

Tunnelradioanlegget er normalt avgrenset til dekning i tunnelloppet og i tunnellignende overbygg og ut til det som kan dekkes av utstyr lokalisert utenfor tunnelloppet. Dersom det er optimalt radioteknisk og kostnadmessig å utvide tunnelradioanlegget til å dekke også utenfor tunnelloppet eller mellom to tunnellopp kan Partene avtale dette i Avrop gjort etter Etableringsprosessen i Bilag 3. Det vil i disse tilfellene kunne være ulik pris for dekning utenfor tunnelloppet og dekning innenfor tunnelradioanleggets normalt avgrenset område.

4.1 Part sin påvirkning i etableringsprosessen

Part kan påvirke designet av tunnelradioanlegg med MIT gjennom deltagelse i etableringsprosessen, jf. Bilag 3.

4.2 Part sine rettigheter i driftsfasen

Part sine rettigheter i driftsfasen reguleres av MIT avtalen, ref. særlig Bilag 4 Driftsprosessen.

4.3 Fordeling av kapasitet i tunnelradioanlegg med MIT

Kapasitet og kvalitet for MIT i tunnelradioanlegg i konkret tunnellopp fastlegges av partene ved et Avrop etter Etableringsprosessen i Bilag 3.

4.4 Ny påkobling til tunnelradioanlegg med MIT som er i driftsfasen

Part må akseptere at alle som til enhver tid er part i MIT avtale med Bane NOR kan anmode om påkobling til eksisterende tunnelradioanlegg med MIT. Det presiseres at Bane NOR i denne sammenheng kan bli en part som anmoder om påkobling til MIT i tunnelradioanlegget, eksempelvis dersom teknologiutviklingen og teknologiskifter gjør at tunnelradioanlegg med MIT tas i bruk for elektroniske kommunikasjonstjenester for togfremføringen.

Dette gjelder også dersom en ny påkobling reduserer kvalitet i radiogrensesnittet for Part inkludert dersom dette skulle føre til kapasitetsreduksjon hos Parts kunde.

Dersom en ny påkobling reduserer Parts kvalitet i radiogrensesnittet gjelder vilkårene i Bilag 5 Prisingmodell punkt 4.4.

Part kan kreve at prosess for en oppgradering eller kapasitetsutvidelse av tunnelradioanlegg med MIT iverksettes dersom en ny påkobling reduserer Parts kvalitet i radiogrensesnittet. At Part kan kreve prosess iverksatt betyr ikke at Part ensidig kan kreve at oppgradering eller kapasitetsutvidelse av tunnelradioanlegg med MIT gjennomføres. Prosess for en oppgradering eller kapasitetsutvidelse av MIT følger vilkårene i Bilag 3 Etableringsprosess, jf. punkt 4.5 i Bilag 5 Prisingmodell.

4.5 Oppgradering eller kapasitetsutvidelse av tunnelradioanlegg med MIT i løpet av en avropsperiode

Part kan kreve at prosess for en oppgradering eller kapasitetsutvidelse av tunnelradioanlegg med MIT iverksettes i løpet av perioden et Avrop, avtalt etter Etableringsprosessen i Bilag 3, for en bestemt jernbanetunnel løper. At Part kan kreve prosess iverksatt betyr ikke at Part ensidig kan kreve at oppgradering eller kapasitetsutvidelse av tunnelradioanlegget med MIT gjennomføres. Prosess for en oppgradering eller kapasitetsutvidelse av MIT følger vilkårene i Bilag 3 Etableringsprosess, jf. punkt 4.5 i Bilag 5 Prisingsmodell.

5. Bruksbegrensninger, redusert eller suspendert drift ved vedlikeholds- eller oppgraderingsarbeider

5.1 Bruksbegrensninger

Dersom Bane NOR i eller i medhold av norsk lov kan foreta nedkobling av og iverksette andre bruksbegrensninger i forhold til Parts påkobling til tunnelradioanlegg med MIT kan Bane NOR gjennomføre slike bruksbegrensninger så lenge hjemmelsgrunlaget begrunner det.

Dersom Part vesentlig misligholder vilkårene i MIT avtale kan Bane NOR, etter skriftlig varsel med 10 virkedagers frist til å utbedre mislighold av kontraktsvilkårene, iverksette frakobling og ilegge andre bruksbegrensninger.

Dersom Bane NOR kan foreta frakobling av og iverksette andre bruksbegrensninger i forhold til Parts påkobling til tunnelradioanlegg med MIT kan Bane NOR også velge å ikke effektuere påkobling til nyetablert eller oppgradert tunnelradioanlegg med MIT, og Part kan utestenges fra samarbeid under MIT avtalen inkludert, men ikke begrenset til, deltagelse i Etableringsprosess etter Bilag 3 under MIT avtalen inntil Part har avhjulpet misligholdet.

Bruksbegrensninger etter dette punktet gir ikke Part rett på prisavslag, kompensasjon, erstatning mv.

5.2 Redusert eller suspendert drift ved vedlikeholds- eller oppgraderingsarbeider

5.2.1 Arbeid i Bane NORs jernbanetunnel

Arbeid i Bane NORs jernbanetunnel kan medføre redusert eller suspendert drift av tunnelradioanlegg med MIT. Bane NOR skal legge til rette for at redusert eller suspendert drift ikke går lengre enn arbeidet som skal utføres i jernbanetunnelen krever.

5.2.4 Arbeid på Bane NORs elektroniske kommunikasjonsanlegg

Arbeid på Bane NORs elektroniske kommunikasjonsanlegg inkludert tunnelradioanlegg kan medføre redusert eller suspendert drift av tunnelradioanlegg med MIT. Bane NOR skal legge til rette for at redusert eller suspendert drift av tunnelradioanlegg med MIT ikke går lengre enn arbeidet som skal utføres på Bane NORs elektroniske kommunikasjonsanlegg krever.

5.2.3 Bane NORs varsling av Part ved redusert eller suspendert drift

Part skal ved redusert drift av MIT i tunnelradioanlegg varsles etter vilkårene i Bilag 4 Driftsprosess, punkt 3 om planlagt arbeid.

Part skal gis skriftlig varsel så tidlig som det er praktisk mulig å gi et konkret varsel, og minst i samsvar med vilkårene i Bilag 4 Driftsprosess, punkt 3, dersom vedlikeholds- eller oppgraderingsarbeider i jernbanetunnel kommer til å medføre suspensering av Parts påkobling til tunnelradioanlegg med MIT i kortere eller lengre perioder.

5.3 Nedlegging/avvikling

5.3.1 Nedlegging av tunnelradioanlegg

Dersom en jernbanetunnel skal tas ut av bruk for det nasjonale jernbanenettet nedlegges normalt tunnelradioanlegget i denne tunnelen. Part skal gis skriftlig varsel så tidlig som det er praktisk mulig å gi et konkret varsel om dette.

5.3.2 Nedlegging av MIT i et tunnelradioanlegg

Dersom myndighetene tar beslutninger om det, og/eller dersom rammebetingelsene endres på en slik måte at konsekvensen må bli nedlegging av MIT i tunnelradioanlegg, skal partene samarbeide om en avvikling. Part skal gis skriftlig varsel så tidlig som det er praktisk mulig å gi et konkret varsel om dette.

6. Overdragelse, fremleie

6.1 Overdragelse

Part kan etter samtykke fra Bane NOR overdra avtalen. Bane NOR kan bare nekte samtykke på saklig grunnlag. Dersom Part fremsetter anmodning om samtykke til overdragelse av avtalen for Bane NOR skal anmodningen besvares uten ugrunnet opphold.

Bane NOR kan overdra hele eller deler av avtalen i forbindelse med en hel eller delvis virksomhetsoverdragelse av den delen av virksomheten i Bane NOR som forvalter og/eller er operativt utførende i denne avtalen. Bane NOR skal så tidlig som praktisk mulig informere Part om at slik overdragelse kan komme til å gjennomføres.

6.2 Fremleie

Part kan fremleie hele eller deler av sine rettigheter og plikter etter avtalen dersom Bane NOR gir samtykke til det. Bane NOR kan bare nekte samtykke på saklig grunnlag. I denne sammenheng regnes ikke Parts salg av wholesale kapasitet i eget nett til tjenestetilbydere i den elektroniske kommunikasjonssektoren som fremleie det kreves samtykke til.

7. Taushetsplikt, lojalitetsplikt, samarbeidsplikt

7.1 Taushetsplikt

All informasjon Part får eller tilegner seg om Bane NORs jernbanetunneler og/eller om Bane NORs elektronisk kommunikasjonsnett- og tjenester og/eller elektronisk kommunikasjonsutstyr er taushetsbelagt informasjon. Taushetsbelagt informasjon omfatter, men er ikke begrenset til, tekniske innretninger, produksjonsmetoder, forretningsmessige/tekniske analyser eller beregninger og forretningshemmeligheter. Taushetsplikten strekker seg så langt opplysninger er taushetsbelagt eller kan unntas fra offentlighet i eller i medhold av norsk lov. Det gjøres oppmerksom på reglene i [offentleglova](#)¹ og [forvaltningsloven](#)².

På samme måte, og innenfor de samme rettslige skranker, skal Bane NOR bevare taushet om taushetsbelagt informasjon om Parts virksomhet, elektronisk kommunikasjonsnett- og tjenester og/eller elektronisk kommunikasjonsutstyr som Bane NOR tilegner seg under dette avtaleforholdet.

¹ lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd

² lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker

Part som utleverer taushetsbelagt informasjon til ansatte, rådgivere, samarbeidsparter, sine avtaleparter osv. skal gjøre disse avtalevilkårene gyldige før disse kan motta taushetsbelagt informasjon.

Part som utleverer taushetsbelagt informasjon til offentlige myndigheter, skal anmode de mottagende myndigheter om å bevare taushet.

7.2 Lojalitetsplikt

Partene plikter å opptre lojalt overfor hverandre for på den måten i størst mulig grad å unngå at den andres interesser unødvendig blir skadelidende. Partene har i forlengelsen av dette en gjensidig plikt til å varsle hverandre om forhold som den ene burde forstå at den andre har grunn til å regne med å bli varslet om.

Varsling skal gis så tidlig som mulig, og slik at den andre gis mulighet til å iverksette tiltak for å hindre eller redusere eventuelle negative konsekvenser av de varslede forhold.

Lojalitetsplikten i avtaleforholdet kan etter omstendighetene utvides til å gjelde som en lojalitetsplikt mellom Bane NOR og alle som har MIT avtale med Bane NOR.

Dersom Part ikke har varslet slik at Bane NOR kan observere at alle som har MIT avtale med Bane NOR har fått varselet gjør Bane NOR en vurdering av om varsel mottatt fra Part skal deles med alle som har MIT avtale med Bane NOR.

7.3 Partenes samarbeid

Partene skal løpende holde hverandre orientert om utviklingen under avtalen, herunder orientere om særlige begivenheter som måtte være av betydning for den andre og dennes muligheter for å ivareta egne interesser.

Samme orienteringsplikt gjelder for ethvert forhold som kan ha betydning for Partenes oppfyllelse av sine forpliktelser i henhold til MIT avtale.

Bane NOR skal vurdere om orientering som mottas fra Part er av en slik karakter at alle som har MIT avtale med Bane NOR skal få orientering av samme innhold og eventuelt til samme tid.

7.4 Partenes kontaktpunkter

Partene oppgir informasjon om kontaktpunkter i Vedlegg 1 til MIT avtale.

Kommunikasjon mellom Partene følger de oppgitte kontaktpunktene dersom ikke annet blir skriftlig avtalt for en konkret situasjon. Kommunikasjon mellom Partene som ikke følger kontaktpunkter i Vedlegg 1 vil typisk gjelde ved samarbeid etter Bilag 3 Etableringsprosess.

Endringer i kontaktinformasjon skal gjøres ved å bruke endringsprotokoll i Vedlegg 2 til å gjøre endringer i Vedlegg 1.

7.5 Eskalering

Partenes eskaleringskontakt er oppgitt i Vedlegg 1 til MIT avtale.

7.6 Skriftlighet

Alle meddelelser ved gjennomføring av MIT avtale skal skje skriftlig.

7.7 Immaterielle rettigheter

Part har ikke rett til å anvende Bane NORs navn, forretningskjennetegn, varemerker og lignende eller å henvise til at deres tjenesteyting foregår som ledd i et felles forretningsarrangement med Bane NOR ved salg og markedsføring av egne produkter, med mindre annet på forhand og skriftlig er avtalt mellom Partene.

8. Mislighold, erstatning, erstatningsbegrensning, heving

8.1 Mislighold

Den som vil påberope seg den annens mislighold må reklamere skriftlig uten ugrunnet opphold etter at vedkommende fikk eller burde fått kjennskap til misligholdet.

I tillegg til det som følger av alminnelige kontraktsrettslige prinsipper, skal MIT avtale alltid anses som vesentlig misligholdt dersom et av de følgende forhold inntreffer:

- Part eller noen Part er ansvarlig for bryter taushetsplikten.
- Parts betalingsmislighold varer i mer enn tretti (30) kalenderdager.
- Opplysninger og spesifikasjoner av vesentlig betydning som en avgir til den annen i forbindelse med inngåelse av MIT avtale eller ved etablering av og påkobling til MIT viser seg å være bevisst usanne eller ukorrekte da de ble fremsatt, og det kan sannsynliggjøres at disse har hatt betydning ved inngåelse eller gjennomføring av MIT avtale.
- Part trenerer eller hindrer utbedringer av forholdene i Bane NOR elektroniske kommunikasjonsanlegg inkludert tunnelradioanlegg i en situasjon med radiotekniske forstyrrelser eller andre tekniske forstyrrelser som vesentlig forringer kvaliteten på Bane NORs tjenesteproduksjon eller andre avtaleparters tjenesteproduksjon.
- Part eller noen som Part har ansvar for hindrer Bane NOR i å utføre feilsøking, feilretting mv. på Bane NORs elektroniske kommunikasjonsnett- og tjenester.

8.2 Betalingsmislighold

Misligholdes betalingsforpliktelser etter MIT avtale, har partene, i tillegg til øvrige misligholdsanksjoner, krav på rente i henhold til lov 19. desember 1976 nr. 100 om forsinket betaling m.m. ([forsinkelsesrenteloven](#)).

Ved betalingsmislighold etter MIT avtale kan Bane NOR, 14 dager etter at Bane NOR har sendt skriftlig varsel til Part, stenge påkobling til ett eller flere tunnelradioanlegg med MIT. Omfanget av Bane NORs stenging av påkobling skal stå i rimelig forhold til omfanget av betalingsmisligholdet.

8.3 Erstatning

Part skal erstatte Bane NORs direkte tap som følge av at Parts påkobling til tunnelradioanlegg med MIT ikke er gjennomført i samsvar med den anvisningen Bane NOR har gitt for hver konkret påkobling til konkret tunnel.

Dersom Part sin påkobling til tunnelradioanlegg med MIT i en slik situasjon forringer forholdene for andre som har MIT avtale med Bane NOR sin påkobling kan Part pådra seg erstatningsansvar i forhold til andre enn Bane NOR. Bane NOR er ikke part i en slik erstatningssak, og vilkårene i denne avtalen regulerer ikke en eventuell sak om erstatning mellom to eller flere som er parter i MIT avtale med Bane NOR.

I andre tilfeller har Partene rett til erstatning for dokumentert direkte tap eller skade forårsaket av mislighold, dersom den andre har opptrådt uaktsomt.

Partenes erstatningsansvar omfatter ikke ansvar for indirekte tap eller følgeskade så som driftstap, avsavnstap, tap som følge av at kontrakt med tredjepart faller bort eller ikke blir riktig oppfylt, med mindre misligholdet har sin årsak i forsettlig eller grovt uaktsomt forhold av den som misligholder.

Bane NOR er ikke ansvarlig for skader eller tap som Part påføres som en konsekvens av og/eller ved tilsyn eller kontroller fra offentlige myndigheter av Part eller dennes egne avtaleparter.

8.4 Heving

MIT avtale kan heves dersom;

- den andre part vesentlig misligholder sine forpliktelser etter MIT avtalen og vedkommende ikke har rettet opp misligholdet innen ti (10) virkedager etter at varsel om heving ble gitt, eller
- den andre part blir insolvent eller innstiller sine betalinger, eller
- den andres forpliktelser etter MIT avtalen har vært suspendert som følge av Force Majeure i en periode på mer enn tre (3) måneder.

8.5 Force Majeure

Dersom gjennomføring av MIT avtale helt eller delvis hindres eller i vesentlig grad vanskeliggjøres på grunn av Force Majeure, suspenderes pliktene i den utstrekning forholdet er relevant, og for så lang tid som forholdet varer.

Den som vil påberope seg Force Majeure skal innen rimelig tid informere den andre om årsaken til Force Majeure situasjonen, om forventet varighet og om når situasjonen opphører og/eller opphørte. Dersom slik informasjon gis muntlig skal den bekreftes skriftlig så raskt som praktisk mulig.

9. Lovvalg, avtalt verneting, avgrensning mot voldgift

MIT avtale reguleres av norsk rett. Tvister under MIT avtale skal behandles av de ordinære domstoler med Oslo tingrett som avtalt verneting.

Før Partene går til formelle rettslige skritt for håndhevelse av MIT avtale er Partene forpliktet til å ha forsøkt å komme til minnelige løsninger utenfor domstolene. Avtaleforholdet kan ikke gjøres til gjenstand for voldgift.