

Mellem

Banedanmark
Amerika Plads 15
DK-2100 København Ø
(herefter kaldet Banedanmark)

på vegne af

Øresundsbro Konsortiet
Vester Søgade 10
1601 København V
(herefter kaldet ØSB)
CVR-nummer 24 24 67 87

og

XXX
(herefter kaldet Jernbanevirksomheden)
CVR: YYY

er der dags dato indgået følgende

KONTRAKT

om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. for perioden 1. januar 2014 til og med den 13. december 2014.

§ 1. Formål	3
§ 2. Ydelser	3
§ 3. Sikkerhed og tilladelser	4
§ 4. Infrastrukturarbejder	5
§ 5. Materiel og bemanning	8
§ 6. Samspil infrastruktur/materiel	9
§ 7. Miljø	9
§ 8. Betaling af ydelser	9
§ 9. Præstationsordning (bod/bonus)	10
§ 10. Forsikring	10
§ 11. Erstatningsansvar	10
§ 12. Misligholdelse	11
§ 13. Force Majeure	11
§ 14. Samarbejde	11
§ 15. Overdragelse	12
§ 16. Ikrafttræden og ophør	12
§ 17. Tvister	13
Bilag 1 – Trafiksikkerhedsregler og -procedurer	14
Bilag 2 – Samarbejdsrelationer og kontaktpersoner	16

Definitioner

Intervallspærring: spærring af spor i tidsrummet mellem to tog passerer. Intervallspærringer påvirker ikke rettidigheden og foranlediger ikke korrigerende af køreplanen. Formålet med intervallspærringer er at sikre adgang til sporet i korte tidsrum med et minimum af forudgående planlægningsarbejde i forhold til spærringer.

Sporspærring (eksklusive spærringer omfattet af system- og intervallspærringer): spærring, der foranlediger korrigerende af køreplanen. Togaflysninger kan forekomme. Formålet med en sporspærring er at sikre adgang til sporet for infrastrukturarbejder, hvor togdriften vil blive påvirket.

Systemspærring: Systemspærringer er sporspærringer i aften- og nattimer, dvs. typisk i (men ikke begrænset til) tidsrummet kl. 22:00 – 05:00, som giver mulighed for at mindre infrastrukturarbejder kan planlægges og gennemføres så vidt muligt uden trafikale konsekvenser ift. aftalte knudepunkter i køreplanen (dvs. således at køreplanen kan overholdes ved de definerede trafikale knudepunkter, men ikke nødvendigvis på mellemliggende stationer).

§ 1. Formål

I henhold til Hovedaftale om Forvaltning af Jernbanen på Øresundsforbindelsen mellem ØSB og Banestyrelsen af 19.06. 2000, skal Banestyrelsen, nu Banedanmark, udarbejde og underskrive aftaler med jernbanevirksomheder der benytter ØSB's jernbaneinfrastruktur beliggende på dansk territorium.

Nærværende kontrakt fastlægger vilkårene for Jernbanevirksomhedens benyttelse af ØSB's infrastruktur beliggende på dansk territorium, samt definerer de ydelser som ØSB stiller til rådighed for Jernbanevirksomheden i forbindelse med driften af jernbaneinfrastrukturen. Kontrakten kan suppleres af tillæg såfremt parterne er enige herom. Begge parter kan tage initiativ til indgåelse af tillæg. Ved uoverensstemmelser skal kontrakten gå forud for bilag og tillæg.

Kontrakten indgås under henvisning til den til enhver tid gældende dansk og EU-retlig lovgivning.

§ 2. Ydelser

2.1. Beskrivelse af ydelser

Der stilles en række basisydelser til rådighed for Jernbanevirksomheden. Disse basisydelser er beskrevet under § 2.2.

2.2. Basisydelser

2.2.1. Kapacitetstildeling

Jernbanevirksomheden tildeles af Banedanmark kapacitet til udførelse af jernbanevirksomhed. Tildelingen sker årligt på baggrund af konkret ansøgning fra Jernbanevirksomheden og Banedanmark giver skriftlig meddelelse om den tildelte kapacitet, idet Banedanmark varetager kapacitetstildelingen på ØSBs vegne. Herudover kan der tildeles kapacitet til lejlighedsvis kørsel. Tildelingsprincipperne følger af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler). Tidsfrister for ansøgning og tildeling af kapacitet fremgår af Banedanmarks hjemmeside.

For at bevare retten til de tildelte kanaler skal Jernbanevirksomheden benytte disse. Såfremt Jernbanevirksomheden helt eller delvist ophører med at anvende de tildelte kanaler, er Jernbanevirksomheden forpligtet til straks at meddele Banedanmark dette.

Hvis Jernbanevirksomheden ikke ønsker at benytte en tildelt kanal, skal den pågældende kanal afbestilles. Afbestilling er pålagt en afgift hvis størrelse er reguleret i Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Hver den 1. i en måned kan Banedanmark opgøre omfanget af benyttet kapacitet sammenholdt med omfanget af tildelt kapacitet. Af hensyn til optimal udnyttelse af kapaciteten, kan Banedanmark tilbagekalde en eller flere kanaler, hvis disse i mindst en måned er benyttet under 75 % af den tildelte kapacitet.

På overbelastet infrastruktur gælder, jf. bekendtgørelse nr. 59 af 02/02/2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, at Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse fastsætter tærskelvoten for, hvornår en eller flere kanaler kan tilbagekaldes af Banedanmark.

Banedanmarks ret til at tilbagekalde kanaler gælder ikke, hvis den manglende kapacitetsbenyttelse skyldes forhold som Jernbanevirksomheden er uden indflydelse på.

Fakultative kanaler kan efter forudgående aftale med jernbanevirksomheden tilbagekaldes af Banedanmark. Dog kan Banedanmark uden forudgående aftale med jernbanevirksomheden tilbagekalde en given fakultativ kanal såfremt jernbanevirksomheden ikke senest 5 døgn før det aktuelle driftstidspunkt for den pågældende kanal har fremsendt behørig bestilling til Banedanmark.

2.2.2. Tekniske og trafikale forskrifter

ØSB's Jernbaneafdeling udgiver og fordeler procedurer og instrukser som beskriver håndteringen af de sikkerhedsmæssige forhold på ØSB's jernbane. ØSB's trafikikkerhedsprocedurer og -forskrifter, samt reglerne for deres levering, er beskrevet i bilag 1.

2.3. Tillægsydelse

Tillægsydelse er beskrevet i ØSB's til enhver tid gældende Netredegyrelse.

§ 3. Sikkerhed og tilladelse

3.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.

Jernbanevirksomheden indestår for at denne til enhver tid har gyldig tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og til kørsel på de tildelte kanaler på ØSB's jernbane beliggende på dansk territorium, herunder licens udstedt af Trafikstyrelsen eller andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler, samt sikkerhedscertificering udstedt af Trafikstyrelsen.

ØSB indestår for at denne har den påkrævede tilladelse og sikkerhedscertificering som infrastrukturforvalter.

ØSB tilsikrer, at de for afviklingen af jernbanevirksomheden nødvendige anlæg og installationer tilhørende ØSB til stadighed som minimum svarer til de fastsatte og godkendte normer og til de for benyttelsen udgivne bestemmelser således, at nævnte afvikling kan ske uden uheld og forsinkelser.

3.2. Uheld

Ved sikkerhedsbrist, fx uheld, tæt-ved-hændelser eller uønskede tilstande på ØSBs infrastruktur, gælder for alarmering, afhjælpning, underretning, undersøgelser og rapportering bestemmelserne i Banedanmarks Sikkerhedsreglement (SR). Jernbanevirksomheden og Banedanmark, på vegne af ØSB, er forpligtet til at samarbejde og udveksle data ved undersøgelse af en sikkerhedsbrist.

3.3. Disponeringsbeføjelser

Banedanmark kan, på vegne af ØSB, i forbindelse med tognedbrud, havari, ulykker eller andre lignende forhold foretage de for situationen nødvendige disponeringer til afhjælpning, for at driften kan normaliseres, herunder efter forudgående orientering at disponere over Jernbanevirksomhedens ressourcer. Banedanmarks disponering over Jernbanevirksomhedens lokomotiv og lokomotivfører, til brug for fjernelse af andres materiel eller anden oprydning, sker mod betaling, der endeligt afholdes af den/de, der er ansvarlig for førnævnte forstyrrelser i trafikken.

Banedanmark kan tillige, på vegne af ØSB, rekvirere særligt udformede tekniske hjælpemidler til rydning af banen, hvor Jernbanevirksomhedens materiel generer trafikken. Jernbanevirksomheden betaler omkostningerne herfor.

§ 4. Infrastrukturarbejder

ØSB planlægger og gennemfører infrastrukturarbejder i henhold til ØSB's til en hver tid gældende Netrederegørelse. Det påhviler Banedanmark, på vegne af ØSB, løbende at underrette jernbanevirksomheden om planlagte infrastrukturarbejder.

Når omfattende uorden i trafikken falder sammen med planlagte sporspæringer på ØSBs infrastruktur, skal Banedanmark inddrage ØSB i dialogen om trafikafviklingen. ØSB skal være indstillet på at udskyde eller aflyse sporspæringer for at mindske effekten af trafikal uorden. Banedanmark kan ikke uden ØSB accept udskyde/aflyse en sporspærring.

4.1 Prioritet ved planlægning af sporspæringer til infrastrukturarbejder

Ved planlægningen af sporspæringer kan der ofte vælges mellem flere scenarier, som afbalancerer pålidelighed/robusthed mod tilgængelig kapacitet. Det er mellem Banedanmark og Jernbanevirksomheden aftalt, at pålidelighed i sporspæringer og deres planlægning generelt skal prioriteres højest. Pålidelighed omfatter her både at varslingsfrister i planlægningsprocessen overholdes (således at passagerer og godskunder kan få troværdig information om hvilke tog som vil køre), og at de faktiske sporspæringer planlægges til at være robuste i udførelsen (med henblik på høj rettidighed og ophævelse af sporspæringerne til tiden).

4.2 Varslingsterminer

Banedanmark varsler Jernbanevirksomheden om sporspæringer.

Nedenstående varselsterminer er gældende for planlægningen af ”sporspæringer eksklusive spæringer omfattet af system- og intervalspæringer”. Systemspæringer og intervalspæringer kræver ingen varsling fra Banedanmark til Jernbanevirksomheden. Yderligere definition af spæringsstyperne findes i kontraktens afsnit ’definitioner’.

Banedanmark er ikke pålagt at varsle infrastrukturarbejder til udbedring af fejl. Fejl defineres i denne sammenhæng som situationer, hvor hændelser med udspring i teknisk nedbrud, uheld eller hærværk samt særlige vejr- eller naturforhold, forårsager (eller kan forårsage) driftsmæssige forstyrrelser og/eller sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Som resultat af normbestemte eftersyn kan ØSB få behov for at gennemføre spæringer til infrastrukturarbejde, som skal udføres senest 12 uger efter eftersynet. Sådanne spæringer er undtaget for N-4 måneders varslet selv hvis spæringslængde foreskriver denne varsling. Spærningen vil i stedet blive planlagt via dialog mellem parterne.

Varslingsterminerne er beskrevet i tabellen nedenfor:

	Varsling X-12 mdr.*	Varsling N-4 mdr.**	Varsling N-144 timer
Medie	Netredegørelsen	LA-Brev	Mundtlig varsling og e-mail til en af Jernbanevirksomheden udpeget modtager
Spæringer med varighed > 56 sammenhængende timer	For alle spæringer angives: 1. TIB nr. 2. Afgrænsning på yderstationer og bufferstationer* (**) 3. Ca. varighed (antal dage) 4. Om spærningen ligger i en ferieperiode, jf. Helligdags- og ferieoversigt ****) 5. Start primo/medio/ultimo, hvis i sommerferien 6. Overordnet spæringsmønster (spærres enkelt/flere spor/totalspærring)	For alle spæringer angives: 1. Præcis geografisk placering 2. Præcis dato for start og slut 3. Præcis tidspunkt for start og slut 4. Endelig trafikal konsekvens (kørselsmønster) ifm. spæringerne	Indmelding om planlagte spæringer der ikke benyttes
Spæringer med varighed <= 56 sammenhængende timer, men ej omfattet af systemspæringer eller intervalspæringer	Ingen oplysninger angives	For alle spæringer angives: 1. Præcis geografisk placering 2. Præcis dato for start og slut 3. Præcis tidspunkt for start og slut 4. Endelig trafikal konsekvens (kørselsmønster) ifm. spæringerne	Indmelding om planlagte spæringer der ikke benyttes
Systemspæringer	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives
Intervalspæringer	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives	Ingen oplysninger angives

Alle datoer regnes fra den første dag i den uge hvori spærringen træder i kraft. En uge defineres som at begynde mandag kl. 00:01.

*) X betegner datoen for en køreplans begyndelse (søndag efter 2. lørdag i december)

**) N betegner datoen for den første dag i den uge hvori spærringen træder i kraft (mandag kl. 00.01 løbende)

***) I udgangspunktet anføres et projekt, som kræver sporspærring(er), som liggende mellem 2 præciserede stationer, evt. inkl. den ene eller begge stationer, eller dele af stationerne. For at imødegå projektets potentielle behov for, at der kan komme tillægsarbejder til projektet, som ligger udenfor stationsgrænsen, anføres en buffer til arbejdet på en ekstra station i begge ender. Hvor på buffer-stationen grænserne for projektet lægges, afgøres fra gang til gang.

****) Helligdags- og ferielisten skal defineres i samarbejde mellem Banedanmark og jernbanevirksomhederne.

De ovenfor beskrevne varslingsterminer træder i kraft ved opstart af K 14, således at alle varslinger, der skal foretages senest på eller efter d. 15/12 2013, skal varsles efter ovenstående terminer.

Eventuelle varslinger, eller ændringer til allerede givne varslinger, foretaget senere end terminerne i ovenstående skema vil påvirke målingerne af Banedanmarks overholdelse sporspærringsprocessen, i det omfang sådanne målinger aftales jf. § 4.3.

Banedanmark vil enten på Direktørmøder med Jernbanevirksomheden, eller på anden vis, informere om status på porteføljen af større infrastrukturarbejder, der er omfattet af X – 12 mdr. varslet.

Det påhviler Banedanmark at tilsikre, at sporspærringer foranlediget af 3.part (fx kommuner og Vejdirektoratet) varsles jf. ovenstående skema.

Når en sporspærring er varslet til Jernbanevirksomheden, jf. ovenstående tabel, har jernbanevirksomheden i den planlagte arbejdsperiode ikke rådighed over de kanaler, der er omfattet af arbejdet, selvom jernbanevirksomheden har fået tildelt kanalerne i forbindelse med kanaltildelingen for den pågældende køreplansperiode.

I tilfælde, hvor Jernbanevirksomheden har ønsker, som medfører behov for gennemførelse af infrastrukturarbejder i indeværende køreplan, vil ØSB principielt være imødekommende over for sådanne ønsker. Planlægningen foretages i tæt samarbejde mellem Jernbanevirksomheden og ØSB under hensyntagen til trafikale følgepåvirkninger. Infrastrukturarbejder foranlediget af Jernbanevirksomheden, skal varsles af Banedanmark overfor andre jernbanevirksomheder, der påvirkes af arbejdet, efter varslingsfristen i tabellen ovenfor eller Banedanmarks aftalte varslingsfrister med disse jernbanevirksomheder. Der indgås separat aftale for hvert sporarbejde.

Brug af likviditetsprincip

For at optimere planlægning og anvendelse af sporspærringer, er anmeldte sporspærringer ved X-12 mdr. ”likvide” frem til N-4 mdr. ØSB har dermed mulighed for at ”veksle” en varslet spærring til en alternativ spærring. Dette kan kun gennemføres såfremt den, ved X-12 mdr., opgjorte:

- Samlede service mod slutkunden (passagerer eller godskunder), forstået som antal kanaler, ikke forringes
- Økonomiske totalkonsekvens af spærringerne for Jernbanevirksomheden ikke øges. Planlægningsudgifter skal ikke medregnes i den økonomiske totalkonsekvens

Når likviditetsprincippet benyttes er jernbanevirksomheden forpligtiget til at fremlægge en business case, hvor den oprindeligt budgetterede sporspærring sammenholdes med den ønskede ændring.

Likviditetsprincippet er ikke et generelt planlægningsprincip, men kan benyttes i tilfælde, hvor omprioritering af projekter er nødvendigt.

Koncept for systemspærringer

Køreplanerne skal fra og med K15 tage højde for planlægningen af systemspærringer.

Systemspærringer er spærringer i aften- og nattetimer, dvs. typisk i (men ikke begrænset til) tidsrummet kl. 22:00 – 05:00, som giver mulighed for at mindre infrastrukturarbejder kan planlægges og gennemføres så vidt muligt uden trafikale konsekvenser ift. aftalte knudepunkter i køreplanen. Dette opnås ved at indlægge tillæg i køreplanen til at absorbere evt. forsinkelser fra infrastrukturarbejderne inden ankomst ved de definerede knudepunkter, og ved at målene for rettidighed justeres ift. de forventede påvirkninger fra infrastrukturarbejderne (f.eks. ved at måle på færre knudepunktsstationer, eller ved at nedsætte rettidighedsmålene i aften- og nattetimerne).

TIB-hovedstrækninger deles op i et relevant antal delstrækninger/afsnit, og der udarbejdes en overordnet plan for systemspærringer for hver delstrækning, baseret på det vurderede årlige spærringsbehov. De nødvendige tidsmæssige tillæg til indeholdelse af systemspærringerne forankres i køreplanen. Forsinkelse som følge af systemspærring skal kunne absorberes ved afslutning af en delstrækning. I konceptet accepteres der således forsinkelser på stationer mellem endepunkter på de aftalte delstrækninger.

Ovennævnte koncept for systemspærringer træder endeligt i kraft fra og med K15, men allerede fra K14, og i løbet af K14, udrulles det til flest mulige strækninger i Danmark.

4.3 Målstyring

Parterne aftaler efter behov, hvordan der måles på overholdelse af sporspærringsprocessen.

4.4 Erstatningsbefordring

Erstatningsbefordring bestilles og betales af Jernbanevirksomheden.

§ 5. Materiel og bemanning

5.1. Materiel

Særlige krav til jernbanevirksomhedens materiel fremgår af ØSB's til enhver tid gældende Netredegørelse.

Jernbanevirksomheden må kun anvende materiel, der har en ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen eller på anden måde er godkendt jf. bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

5.2. Bemanning

Jernbanevirksomheden indestår for, at der ved udførelsen af den af kontrakten omfattede jernbanevirksomhed anvendes medarbejdere, som har gennemgået de for bestridelse af de pågældende funktioner nødvendige uddannelser, der skal godkendes af Trafikstyrelsen eller anden administrativ myndighed.

§ 6. Samspil infrastruktur/materiel

Særlige krav og forpligtelser er beskrevet i ØSB's til enhver tid gældende Netredegørelse.

§ 7. Miljø

7.1. Miljømæssige normer

Jernbanevirksomheden indestår for, at den af nærværende kontrakt omfattede jernbanevirksomhed udføres i overensstemmelse med gældende lovgivning og bærer ansvaret for forurenings- eller miljøskader, der kan henføres til den pågældende virksomhed. Jernbanevirksomheden er forpligtet til at efterleve miljømyndighedernes påbud knyttet til jernbanevirksomheden og afholder omkostningerne herved.

7.2. Afværgeforanstaltninger

Med det formål at genoprette driften kan ØSB uden afgivelse af påkrav til Jernbanevirksomheden iværksætte afværgeforanstaltninger for Jernbanevirksomhedens regning, hvor Jernbanevirksomheden er skadevolder, og hvor iværksættelsen af afværgeforanstaltninger er uopsættelig. Afværgeforanstaltninger finder blandt andet anvendelse ved uvarslede, uopsættelige arbejder, herunder ballastrensning, fjernelse af forurenede jord etc.

Jernbanevirksomheden skal straks orienteres om en sådan iværksættelse af afværgeforanstaltninger. Såfremt ØSB finder det ansvarligt kan Jernbanevirksomheden, eller andre jernbanevirksomheder, efter aftale helt eller delvist overtage ansvaret for udførelsen af disse foranstaltninger.

7.3. Dieselaflgift

Såfremt omfanget af dieseldrift på forbindelsen skulle overstige det oprindelige driftsoplæg, forbeholder ØSB sig ret til at opkræve en nærmere specificeret dieselaflgift. Dieselaflgiften skal alene dække Konsortiets meromkostninger til forøget tilsyn og vedligehold af Øresundstunnelen, som kan henføres til den øgede tilsmudsning af tunnelen.

For dieseldrift henvises til ØSB's til enhver tid gældende Netredegørelse.

§ 8. Betaling af ydelser

8.1. Basisydelser

I henhold til svensk-dansk regeringsaftale af 1991, samt Hovedaftale om Forvaltning af Jernbanen på Øresundsforbindelsen mellem ØSB og Banestyrelsen af 19.06. 2000, opkræver Banedanmark på vegne af ØSB infrastrukturafgift af Jernbanevirksomheden for benyttelse af ØSB's jernbaneinfrastruktur beliggende på dansk territorium. Infrastrukturafgifterne opkræves efter bestemmelserne i den til enhver tid gældende Bekendtgørelse om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

8.2. Tillægsydelser

For tillægsydelser skal Jernbanevirksomheden betale efter aftale.

8.2.1 Elektricitet

Øresundsbro Konsortiet sikrer tilstedeværelsen af kørestrøm til togdrift. Banedanmark opkræver, på vegne af ØSB, betaling for kørestrøm hver måned efter a conto eller forbrug. Kørestrøm afregnes efter målere i hvert tog/trækkraftenhed, idet måler- og gpsdata sendes elektronisk til Banedanmarks afregningssystem Erex jf. bl.a. kravene i

UIC 930. Der indgås en selvstændig kontakt på levering af kørestrøm for berørte jernbanevirksomheder.

For tog/trækkraftenheder der ikke leverer måler- og gpsdata elektronisk pålægges, medmindre andet er aftalt, en ekstra omkostning, idet tab ude over forventet nettab på 6% af forbruget fordeles mellem tog/trækkraftenheder der ikke leverer data elektronisk til Erex.

Ovenstående leverancer sker i henhold til finanslovens § 28.63.01 punkt 5 med henvisning til Bekendtgørelse nr. 543 af 16/6/2004 om kørestrøm.

8.3. Opgørelsesmetode

Banedanmark fremsender faktura hver måned inden den 20.

Betalingsbetingelser er 30 dage netto.

§ 9. Præstationsordning (bod/bonus)

Der eksisterer ikke mellem parterne nogen form for aftale om præstationsordning. Det skyldes at den danske stat har undtaget Øresundsbro Konsortiet fra kravet om at indgå aftale om præstationsordning.

§ 10. Forsikring

Jernbanevirksomheden tegner lovpligtig ansvarsforsikring.

ØSB har tegnet såvel lovpligtig skadesforsikring på ting som lovpligtig ansvarsforsikring.

§ 11. Erstatningsansvar

For skader, som parterne måtte påføre hinanden, er parterne ansvarlige efter dansk rets alm. regler. Ingen af parterne er dog forpligtet til at erstatte den anden part dennes driftstab, avancetab eller andet indirekte tab, uanset om disse tab udspringer af de tekniske og organisatoriske implikationer ved grænseoverskridende trafik, eller af andre årsager.

Ved personskader ydes erstatning i henhold til erstatningsansvarsloven, herunder afledede krav og evt. differencekrav mellem de i henhold til erstatningsansvarsloven og arbejdsskadesikringsloven hjemlede erstatninger i tilfælde, hvor tilskadekommet personale er dækket af arbejdsskadesikringsloven.

Såfremt en af parterne ifalder erstatningsansvar over for tredjemand i anledning af skader, som er forårsaget af den anden part, skal den part, der bærer det endelige ansvar, skadesløsholde den part, der har udbetalt erstatning, herunder også omkostninger til advokat mv. samt sagsomkostninger. Den part, der modtager erstatningskravet, er forpligtet til straks at give meddelelse til den anden part herom.

Jernbanevirksomheden kan alene gøre regres over for ØSB, i det omfang skaden er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra ØSB side, jævnfør lov om jernbane.

§ 12. Misligholdelse

Kontrakten kan med virkning for fremtiden ophæves i tilfælde af væsentlig misligholdelse.

Såfremt en af parterne ønsker at påberåbe sig misligholdelse, skal den forurettede part uden ugrundet ophold gøre den anden part opmærksom på misligholdelsen.

Hvis den part som er i misligholdelse ikke inden for rimelig tid afhjælper det forhold som begrunder misligholdelsen, kan den forurettede part straks ophæve kontrakten.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser.

§ 13. Force Majeure

Hverken ØSB eller Jernbanevirksomheden skal i henhold til denne kontrakt anses for ansvarlig over for den anden part, for så vidt ansvaret skyldes forhold, der ligger uden for partens kontrol, og som parten ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning, eller burde have undgået eller overvundet.

Den part, som ønsker at påberåbe sig force majeure, skal uden ugrundet ophold skriftligt underrette den anden part om begivenhedens opståen og ophør.

Parterne skal i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om pligt til begrænsning af tabet ved rimelige dispositioner søge begivenheden, skaden eller forsinkelsen hindret eller mindsket.

§ 14. Samarbejde

14.1. Oplysninger og samarbejde

Jernbanevirksomheden forpligtiger sig til at deltage aktivt i det nedsatte ledelsesforum til opfølgning på Øresundstrafikkens punktlighed – PØLS-gruppen (Punktlighed i Øresundstrafikken gennem Ledningernas Samverkan).

Der udvikles samarbejdsaftale herom, hvor de nærmere forhold beskrives.

14.2. Adgang

Jernbanevirksomheden og ØSB skal endvidere give hinanden adgang til materiel, anlæg m.v., når det er påkrævet i forbindelse med parternes virksomhed. Denne adgang er betinget af overholdelse af de af Trafikstyrelsen godkendte regler.

På ØSB's personales anmodning skal jernbanevirksomheden lade ØSB's eget personale bese bane og anlægsfaciliteter fra førerhuset på jernbanevirksomhedens jernbanekøretøjer. ØSB's adgang er betinget af overholdelse af tilladelser og regler på området.

14.3. Offentliggørelse

Ved en parts offentliggørelse af oplysninger og data, der er kommet til kundskab under parternes samarbejde i forbindelse med nærværende kontrakt, tages fornødent hensyn til kunde- og personaleforhold.

14.4. Fortrolighed

Parterne og deres ansatte er forpligtede til at hemmeligholde enhver viden og oplysning, som måtte komme i deres besiddelse, om den anden parts kommercielle forhold og ekspertise, kundekreds, samarbejdspartnere, underleverandører etc.

Denne hemmeligholdelse påhviler også parterne efter kontraktens ophør uanset årsagen hertil.

Uanset det ovenfor anførte er en part berettiget til at videregive oplysninger, der ellers er fortrolige, hvis og i det omfang:

- Videregivelsen er påkrævet i henhold til lovgivningen eller en afgørelse truffet af en domstol eller en offentlig myndighed, herunder Transportministeriet, Trafikstyrelsen og de danske konkurrencemyndigheder samt EU-myndigheder.
- Parterne skønner det nødvendigt og hensigtsmæssigt, at parten videregiver oplysningerne til sine rådgivere, under forudsætning af, at de pågældende rådgivere er eller bliver pålagt en tilsvarende fortrolighedsforpligtigelse.
- Oplysningerne er offentligt tilgængelige eller retmæssigt modtaget af tredjemand.
- Oplysningerne indgår i anonymiseret form i generelle branchestatistikker, ØSBs årsrapporter eller lignende dokumenter udgivet af ØSB.

En parts videregivelse af oplysninger udover de ovenfor opregnede situationer kræver den anden parts forudgående skriftlige samtykke.

§ 15. Overdragelse

Jernbaneverksamheden kan ikke uden Banedanmarks skriftlige samtykke, givet på vegne af ØSB, overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge denne kontrakt til tredjemand.

Jernbaneverksamheden er berettiget til at benytte underleverandører. En forudsætning herfor er, at underleverandører har eller kan opnå de nødvendige godkendelser. Jernbaneverksamheden har pligt til inden kapacitetstildeling finder sted at meddele Banedanmark, i hvilket omfang der anvendes andre jernbaneverksamheder som underleverandører til kørsel af Jernbaneverksamhedens trafik.

I tilfælde hvor der indgås aftale med andre jernbaneverksamheder efter kapacitetstildelingsfristens udløb, skal Jernbaneverksamheden godtgøre, f.eks. ved kopi af aftale, at der ikke er tale om handel eller overdragelse af kapacitet.

I det omfang parterne anvender underleverandører, hæfter den pågældende part for disse underleverandører og disses ydelser, i relation til eventuelle krav fra den anden part, på ganske samme måde som for sine egne forhold.

§ 16. Ikrafttræden og ophør

Nærværende aftale træder i kraft den 1. januar 2014 og udløber uden opsigelse til den 13. december 2014.

I forbindelse med kontraktens udløb kan parterne indlede forhandlinger om indgåelse af en ny kontrakt. Det påhviler Banedanmark, på vegne af ØSB, at tage initiativ til disse forhandlinger.

Hvis ny lovgivning gør det nødvendigt, er parterne forpligtet til at genforhandle kontrakten på de berørte områder.

§ 17. Tvister

17.1 Forhandling og mægling

Nærværende kontrakt er undergivet dansk ret. Såfremt der opstår en uoverensstemmelse i forbindelse med nærværende kontrakt, skal parterne søge denne løst via forhandlinger.

Såfremt der ikke herved opnås en løsning, kan parterne i fællesskab udpege en uafhængig og sagkyndig mægler, der kan mægle og komme med ikke-bindende forslag til tvistens løsning.

17.2 Voldgift

Ethvert spørgsmål om fortolkning eller opfyldelse af denne kontrakt, som ikke kan ordnes i mindelighed mellem parterne efter § 17.1, henvises til voldgift.

Den part, som ønsker voldgift, udpeger en voldgiftsdommer og opfordrer den anden part til inden 14 dage at udpege sin voldgiftsdommer. Sker dette ikke, udpeges han af præsidenten for Østre Landsret.

De udpegede voldgiftsdommere udpeger i forening en formand for voldgiftsretten. Kan voldgiftsdommerne ikke enes om valget af formand, udpeges denne af præsidenten for Østre Landsret.

Voldgiftsretten fastsætter selv regler for sin behandling af sagen i overensstemmelse med sædvanlige retsplejeprincipper.

Voldgiftsrettens sæde skal være i København.

Voldgiftsretten skal træffe sin afgørelse på grundlag af danske retsregler.

oooOOOooo

Nærværende kontrakt er underskrevet i to eksemplarer, hvoraf ét eksemplar er udleveret til Banedanmark på vegne af ØSB og ét eksemplar er udleveret til jernbanevirksomheden.

Dato:

Dato:

For Banedanmark på vegne af ØSB:

For Jernbanevirksomheden:

XX
Titel

YY
Titel

Bilag 1 – Trafiksikkerhedsregler og -procedurer

Nedenstående trafiksikkerhedsregler og –procedurer udgives af ØSB.

1. Trafiksikkerhedsforskrift

Trafiksikkerhedsforskriften (TF) indeholder sikkerhedsbestemmelser som supplerer eller skærper bestemmelser i forhold til de nationale sikkerhedsreglementer (SR & Transportstyrelsens Trafiksikkerhedsforskrifter)). TF beskriver f.eks. reglerne for kørsel over grænsen mellem Svensk og Dansk systemdel.

I TF er som udgangspunkt ikke medtaget regler som findes i de pågældende landes regelværk, herunder også diverse supplerende instruktioner (SIN, TLF, JTF, BVF og lign.)

TF eller særligt bilag skal fordeles med personligt eksemplar jf. sikkerhedsprocedure SP 7-06.

Jernbanevirksomheden varetager selv undervisningen af sit personale i TF.

2. Uddannelse og instruktion, Sikkerhedsprocedure SP 7-01

Denne procedure beskriver ØSB's krav til sikkerhedsmæssige uddannelser af personale der skal anvendes på ØSB's jernbaneanlæg.

3. Sikkerhedsmæssige hændelser, Sikkerhedsprocedure SP 7-03

Proceduren angiver håndteringen af sikkerhedsmæssige hændelser på ØSB jernbaneanlæg. Endvidere fastsættes der krav om planer for egen indsats ved beredskabshændelser.

4. Uheldshåndtering, Sikkerhedsinstruks SI 7-02

Instruksen giver de nærmere anvisninger på aktiviteter, der skal iværksættes ved et jernbaneuheld på ØSB's jernbaneanlæg.

5. Adgang og Færden, Sikkerhedsprocedure SP 21-01

I denne procedure er beskrevet de særlige forhold omkring opholds- og farezoner på ØSB's jernbaneanlæg.

6. Regler for arbejde i spor – RAS

Levering af regler og forskrifter

ØSB leverer TF og RAS i både papir- og digitale formater. Den digitale udgave kan downloades fra vores hjemmeside <http://dk.oresundsbron.com/page/1124> eller kan bestilles via mail på Railway@oresundsbron.com. Øresundsbron leverer også TF og RAS i trykt form til kostpris. ØSB leverer rettelsesblade til TF og RAS på ét sted til Jernbanevirksomheden på en af Jernbanevirksomheden valgt postadresse så vidt muligt senest 2 uger før første gyldighedsdag. Levering sker i det aftalte antal i papirform eller i det omfang, det er teknisk muligt og aftalt i elektronisk form.

For SI'er, SP'er, sikkerhedscirkulærer samt anden almen instruktion benævnt cirkulærer gælder, at levering skal ske elektronisk. Overførslen sker ved anvendelse af ikke-redigerbare pdf-filer. Hvis levering sker senere end 60 hverdagstimer inden forskriften træder i kraft, kontaktes Jernbanevirksomheden med henblik på at aftale en nødprocedure

for levering og fordeling. Levering sker til de e-mailadresser, der aftales i forbindelse med aftalen om nødproceduren.

Jernbanevirksomheden er ansvarlig for den videre distribution i Jernbanevirksomhedens organisation.

I den udstrækning ØSB udsteder sikkerhedsbærende instruktion i form af nye tekniske eller trafikale forskrifter eller med ændringer i de ovennævnte forskrifter, skal der gennemføres en høringsrunde med Jernbanevirksomheden. Høringsrunden kan undlades, hvis der er tale om en akut situation, hvor hurtig handling er nødvendig for at undgå en øget risiko for sikkerheden. Høringsrunden giver Jernbanevirksomheden mulighed for at kommentere indholdet i cirkulæret. I de situationer, hvor det ikke har været muligt at gennemføre en høring, skal der efterfølgende foretages en evaluering af forløbet samt af forskriftens indhold.

I den udstrækning Jernbanevirksomheden udsteder sikkerhedsbærende cirkulærer, der omfatter kørsel på ØSB's spor, skal der gennemføres en høringsrunde. Høringsrunden kan undlades, hvis der er tale om en akut situation, hvor hurtig handling er nødvendig for at undgå en øget risiko for sikkerheden. Høringsrunden giver ØSB mulighed for at kommentere indholdet i cirkulæret. I de situationer, hvor det ikke har været muligt at gennemføre en høring, skal der efterfølgende foretages en evaluering af forløbet samt af forskriftens indhold. ØSB skal have den endelige udgave af cirkulæret til orientering.

Bilag 2 – Samarbejdsrelationer og kontaktpersoner

Operationelle kontakter skal altid gå via Banedanmarks sædvanlige organisation. Spørgsmål af administrativ karakter kan behandles ved kontakt til følgende personer.

Øresundsbro Konsortiet	Jernbanevirksomheden
Chef Jernbanedrift (Ledelsesniveau) <i>Nils Blom Salmonsens</i> Tlf +45 3341 6472	
Driftsleder <i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Kundeansvarlig <i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Driftscenter Danmark Operativ chef på BDK driftscenter Tlf. +45 8234 3231	
E-post (officiell) Railway@oresundsbron.com	E-post

Øvrige kontaktpersoner:

Område	ØSB	Jernbanevirksomheden
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Kommende køreplan	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Normal kontakt via BDK Planlægning af sporarbejder Indeværende køreplan	<i>Mikael Lundgren</i> +45 3341 6408	
Normal kontakt via BDK Almene spørgsmål om kanaltildeling	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
El-spørgsmål (Kørestrøm)	<i>Rolf Sundqvist</i> Tlf. +45 3341 6159	
Kommunikation/information om Jernbanen	<i>Nils Blom Salmonsens</i> Tel +45 3341 6472	
Presse, Journalistik, Pressevagt	<i>Sanna Holmqvist</i> <i>Jens Genders</i> +45 3341 6116	
Forsikringsforhold og Skadesanmeldelse	<i>Nils Blom Salmonsens</i> Tel +45 3341 6472	
Trafiksikkerhed	<i>Torben Landler</i> Tlf +45 3341 6499	

ØSB opdaterer jævnligt sine oplysninger på hjemmesiden:

<http://dk.oresundsbron.com/page/1128>