

Edition 1 September 2014

European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure

“E-GTC-I”

(Negotiations supported by CER and EIM)

Applicable with effect from 1 September 2014
(Replace the European GTC of 13 October 2010)

Etat 1^{er} septembre 2014

Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

« E-CG-I »

(Négociations soutenues par la CER et EIM)

Applicables dès le 1^{er} septembre 2014
(remplacent les « European GTC » du 13 octobre 2010 ; uniquement en anglais)

Stand 1. September 2014

Europäische allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

„E-AGB-I”

(Verhandlungen unterstützt durch CER und EIM)

Gültig ab 1. September 2014
(Ersetzen die „European GTC“ vom 13. Oktober 2010; nur in Englisch)

Intent of the document

The E-GTC-I shall apply to all contracts of use of railway infrastructure for the purpose of transports by rail. The scope of application shall be international or international and domestic transports by rail.

This document provides for basic contractual conditions of use of railway infrastructure, without prejudice to additional or specific provisions agreed by the parties.

The provisions of these E-GTC-I have been drawn up without prejudice to prevailing mandatory international or national law.

By signing the contract of use, the parties acknowledge and accept the contents of the E-GTC-I.

The E-GTC-I shall apply to all railway undertakings (or international groupings of railway undertakings railway undertakings) and infrastructure managers. Unless otherwise provided, the provisions of the E-GTC-I concerning railway undertakings shall also apply to international groupings of railway undertakings.

Infrastructure managers infrastructure managers shall apply the GTC to all the railway undertakings using their infrastructure without discrimination.

For implementation, the E-GTC-I shall apply without prejudice to the competences attributed to other bodies, mainly capacity allocation or charging bodies.

For questions of interpretation due to the different language versions of the E-GTC-I the English version shall prevail.

This document has been drawn up to deal with the contractual relationship between the infrastructure manager and a railway undertaking. The contractual relationship between the infrastructure manager and an "applicant" (*i.e.* a person who is not a railway undertaking or an international grouping of railway undertakings - Directive 2012/34/EU¹) has not been studied or taken into account at this stage.

Objet du document

Les E-CG-I s'appliquent à tous les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports ferroviaires. Leur champ d'application s'étend aux transports ferroviaires internationaux ou internationaux et nationaux.

Le présent document prévoit les conditions contractuelles de base pour l'utilisation d'une infrastructure ferroviaire, sans préjudice de dispositions additionnelles ou spécifiques convenues entre les parties.

Les dispositions des présentes E-CG-I ont été élaborées sans préjudice du droit international ou national impératif.

En signant le contrat d'utilisation, les parties reconnaissent et acceptent le contenu des CG.

Les E-CG-I s'appliquent à toutes les entreprises ferroviaires (ou regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires) et aux gestionnaire de l'infrastructure. Sauf disposition contraire, les dispositions des E-CG-I concernant les entreprises ferroviaires s'appliquent également aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires.

Les gestionnaires de l'infrastructure appliquent les E-CG-I sans discrimination à toutes les entreprises ferroviaires utilisant leur infrastructure.

Pour leur mise en œuvre, les E-CG-I s'appliquent sans préjudice des compétences attribués à d'autres instances, notamment aux organismes chargés de l'attribution et de la tarification des sillons.

En cas de questions d'interprétation dues aux différentes langues, la version anglaise des E-CG-I fait foi.

Le présent document a été élaboré pour régler la relation contractuelle entre le gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire. La relation contractuelle entre le gestionnaire de l'infrastructure et un « candidat » (*c.à.d.* une personne qui n'est pas une entreprise ferroviaire ou un regroupement international d'entreprises ferroviaires - Directive 2012/34/UE¹) n'a pas été examinée ou prise en compte à ce stade.

Ziel des Dokuments

Die E-AGB-I gelten für alle Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsverträge für den Schienenverkehr. Der Geltungsbereich umfasst die internationale oder die internationale und inländische Schienenbeförderung.

Dieses Dokument legt die grundlegenden Vertragsbedingungen für die Eisenbahninfrastrukturnutzung fest, unbeschadet von zusätzlichen oder besonderen von den Parteien vereinbarten Bestimmungen.

Die Bestimmungen dieser E-AGB-I wurden unbeschadet von übergeordnetem zwingendem internationalem oder Landes-Recht abgefasst.

Mit der Unterzeichnung des Nutzungsvertrages nehmen die Parteien den Inhalt der E-AGB-I zur Kenntnis und anerkennen sie.

Die E-AGB-I gelten für alle Eisenbahnunternehmen (oder internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen) und Infrastrukturbetreiber. Ohne gegenteilige Vereinbarung gelten die Bestimmungen der E-AGB-I, die Eisenbahnunternehmen betreffen, ebenfalls für internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen.

Die Infrastrukturbetreiber wenden die E-AGB-I diskriminierungsfrei für alle Eisenbahnunternehmen an, die ihre Infrastruktur nutzen.

Die E-AGB-I gelten bei ihrer Anwendung unbeschadet der Befugnisse, die anderen Körperschaften zustehen, insbesondere Zuweisungsstellen oder entgeltliche Stellen.

Dieses Dokument wurde abgefasst, um die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Infrastrukturbetreiber und einem Eisenbahnunternehmen zu regeln. Die vertragliche Beziehung zwischen dem Infrastrukturbetreiber und einem „Antragsteller“ (*d.h.* einer Person, die nicht ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen ist - Richtlinie 2012/34/EU¹, Artikel 3 Ziffer 19) wurden bis zu diesem Zeitpunkt nicht untersucht oder berücksichtigt.

¹ Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area (recast)

¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte)

¹ Richtlinie 2012/34/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)

	Table of contents	Table des matières	Inhaltsverzeichnis	
	Chapter 1 – General provisions	Chapitre 1 – Dispositions générales	Kapitel 1 – Allgemeine Bestimmungen	6
1.1	Purpose and scope of the E-GTC-I	Objet et champ d'application des E-CG-I	Zweck und Geltungsbereich der Europäischen E-AGB-I	6
1.2	Definitions	Définitions	Begriffsbestimmungen	6
1.3	Services supplied by the infrastructure manager to the railway undertaking	Services fournis par le gestionnaire de l'infrastructure à l'entreprise ferroviaire	Vom Infrastrukturbetreiber für das Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen	8
1.4	Consultation of the railway undertaking	Consultation de l'entreprise ferroviaire	Konsultation der Eisenbahnunternehmen	8
	Chapter 2 - Rights and duties of the railway undertaking and the infrastructure manager regarding the use of services	Chapitre 2 – Droits et obligations de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure concernant l'utilisation des services	Kapitel 2 – Rechte und Pflichten von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber bei der Nutzung von Leistungen	9
2.1	Compliance with instructions and operational regulations	Conformité avec les instructions et les règles d'exploitation	Einhaltung der Anweisungen und der Betriebsvorschriften	9
2.2	Availability of railway infrastructure	Disponibilité de l'infrastructure ferroviaire	Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur	9
2.3	Rolling stock of the railway undertaking	Matériel roulant de l'entreprise ferroviaire	Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens	9
2.3.1	Requirements of the railway undertaking's rolling stock	Exigences concernant le matériel roulant de l'entreprise ferroviaire	Anforderungen an die Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens	9
2.3.2	Withdrawal of unsuitable rolling stock during operations	Retrait du matériel roulant inadapté durant l'exploitation	Aussetzen von lauffähigen Fahrzeugen während der Betriebsabwicklung	10
2.3.3	Consequences of the withdrawal of unsuitable rolling stock	Conséquences du retrait du matériel roulant inadapté	Auswirkungen des Aussetzens von lauffähigen Fahrzeugen	11
2.4	Personnel of the railway undertaking	Personnel de l'entreprise ferroviaire	Personal des Eisenbahnunternehmens	12
2.4.1	Requirements of the railway undertaking's staff	Exigences concernant le personnel de l'entreprise ferroviaire	Anforderung an das Personal des Eisenbahnunternehmens	12
2.4.2	Withdrawal of non-authorized or unsuitable staff during operations	Retrait du personnel non autorisé ou inadapté durant l'exploitation	Rückzug von nicht zugelassenem oder ungeeignetem Personal während der Betriebsabwicklung	12
2.4.3	Consequences of the withdrawal of non-authorized or unsuitable staff	Conséquences du retrait du personnel non autorisé ou inadapté	Auswirkungen des Rückzugs von nicht zugelassenem oder ungeeignetem Personal	12
2.5	Infrastructure manager staff	Personnel du gestionnaire de l'infrastructure	Personal des Infrastrukturbetreibers	13
2.6	Arrangements for use	Organisation de l'utilisation	Vereinbarungen über die Nutzung	14
2.6.1	General principles	Principes généraux	Allgemeine Grundsätze	14
2.6.2	Operational information concerning individual train movements to be sent in advance	Informations opérationnelles concernant les mouvements de trains individuels à fournir à l'avance	Vormeldung betrieblicher Informationen über die einzelnen Zugbewegungen	14
2.6.3	Flow of information	Flux d'informations	Informationsfluss	14
2.6.4	Conformity with the features of allocated train paths	Conformité avec les caractéristiques des sillons alloués	Konformität mit den Merkmalen den zugewiesenen Zugtrassen	15
2.6.5	Loading of rolling stock	Chargement du matériel roulant	Beladen der Güterwagen	15
2.7	Disruption of operations and corrective action	Perturbations de l'exploitation et mesures correctives	Betriebsstörungen und Abhilfemaßnahmen	16
2.7.1	Definition of disruption of operations	Définition des perturbations de l'exploitation	Begriffsbestimmung der Betriebsstörungen	16
2.7.2	Notification of disruptions by the railway undertaking and infrastructure manager	Notification des perturbations par l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure	Mitteilung von Betriebsstörungen durch das Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreiber	16
2.7.3	Measures to return to normal operating conditions	Mesures à prendre afin de revenir à des conditions normales d'exploitation	Maßnahmen zur Wiederherstellung der normalen Betriebsbedingungen	16
2.7.4	Clearance of tracks	Libération des voies	Räumung von Fahrwegen	17
2.8	Cancellation of allocated train paths	Annulation de sillons alloués	Stornierung von zugewiesenen Zugtrassen	18
2.8.1	Cancellation of allocated train paths by the infrastructure manager	Annulation de sillons alloués par le gestionnaire de l'infrastructure	Stornierung von zugewiesenen Zugtrassen durch den Infrastrukturbetreiber	18
2.8.2	Cancellation of allocated train paths by the railway undertaking	Annulation de sillons alloués par l'entreprise ferroviaire	Stornierung von zugewiesenen Zugtrassen durch das Eisenbahnunternehmen	19
2.9	Financial consequences of the restrictions to and cancellations of the allocated train paths	Conséquences financières des restrictions imposées aux sillons et des annulations de sillons alloués	Finanzielle Auswirkungen von Einschränkungen oder Stornierungen zugewiesener Zugtrassen	19

	Chapter 3 – Payment provisions	Chapitre 3 – dispositions concernant le paiement	Kapitel 3 – Zahlungsbestimmungen	20
3.1	Charging principles	Principes de facturation	Grundsätze der Entgelterhebung	20
3.2	Billing arrangements	Modalités de paiement	Abrechnungsmodalitäten	20
3.3	Late payments	Retards de paiements	Zahlungsverzug	20
3.4	Guarantees linked to payment conditions	Garanties liées aux conditions de paiement	Mit den Zahlungsbedingungen verbundene Sicherheitsleistungen	21
	Chapter 4 – Consequences of delays and disruptions	Chapitre 4 – Conséquences des retards et des perturbations	Kapitel 4 – Auswirkungen von Verspätungen und Störungen	21
4.1	Right of recourse for damages payable to the contractual partners of the railway undertaking and infrastructure manager	Droit de recours pour les indemnités payées aux partenaires contractuels de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure	Rückgriffrecht für die Entschädigungen an Vertragspartner des Eisenbahnunternehmens und des Infrastrukturbetreibers	21
4.1.1	The railway undertaking's recourse against the infrastructure manager	Le recours de l'entreprise ferroviaire à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure	Rückgriff des Eisenbahnunternehmens auf den Infrastrukturbetreiber	21
4.1.2	The infrastructure manager's recourse against the railway undertaking	Le recours du gestionnaire de l'infrastructure à l'encontre de l'entreprise ferroviaire	Rückgriff des Infrastrukturbetreibers auf das Eisenbahnunternehmen	21
4.1.3	Minimum amounts	Montants minimaux	Mindestbeträge	22
4.2	Loss or damage sustained by the railway undertaking and infrastructure manager themselves	Pertes ou dommages subis par l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure eux-mêmes	Vom Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber selbst erlittener Verlust oder Schaden	22
	Chapter 5 – Administrative requirements	Chapitre 5 – Exigences administratives	Kapitel 5 – Verwaltungsvorschriften	22
	Chapter 6 – Liabilities of each party in the event of accidents and other incidents	Chapitre 6 – Responsabilités de chaque partie en cas d'accidents et autres incidents	Kapitel 6 – Haftung jeder Partei bei Unfällen und Vorfällen	22
6.1	General provisions	Dispositions générales	Allgemeine Bestimmungen	22
6.2	Liability of the infrastructure manager	Responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure	Haftung des Infrastrukturbetreibers	23
6.2.1	Liability	Responsabilité	Haftung	23
6.2.2	Grounds of relief	Causes d'exonération	Haftungsbefreiungsgründe	23
6.3	Liability of the railway undertaking	Responsabilité de l'entreprise ferroviaire	Haftung des Eisenbahnunternehmens	24
6.3.1	Liability	Responsabilité	Haftung	24
6.3.2	Grounds of relief	Causes d'exonération	Haftungsbefreiungsgründe	24
6.4	Loss of use	Privation de jouissance	Nutzungsausfall	25
6.5	Concomitant causes	Causes concomitantes	Zusammenfallende Ursachen	25
6.6	Loss of right to invoke the limits of liability	Déchéance du droit d'invoquer les limites de la responsabilité	Verlust des Rechts, Haftungsobergrenzen geltend zu machen	25
6.7	Liability for auxiliaries	Responsabilité pour les auxiliaires	Haftung für Erfüllungsgehilfen	25
	Chapter 7 – Duration and termination of the contract of use	Chapitre 7 – Durée et résiliation du contrat d'utilisation	Kapitel 7 – Dauer und Beendigung des Nutzungsvertrages	25
	Chapter 8 – Confidentiality	Chapitre 8 – Confidentialité	Kapitel 8 – Verschwiegenheitspflicht	26
	Chapter 9 – Settlement of disputes, limitation, jurisdiction, governing law	Chapitre 9 – Règlement des litiges, prescription, for, droit applicable	Kapitel 9 – Streitbeilegung, Verjährung, Gerichtsstand, geltendes Recht	27
9.1	Disputes	Litiges	Streitfälle	27
9.2	Governing law	Droit applicable	Geltendes Recht	28
9.3	Limitation	Prescription	Verjährung	28
	Chapter 10 – Miscellaneous provisions	Chapitre 10 – Dispositions diverses	Kapitel 10 – Verschiedenes	28

Chapter 1**General provisions****1.1 Purpose and scope of the E-GTC-I**

1. The E-GTC-I stipulate the general legal, administrative, technical and financial contractual conditions of use of the infrastructure manager's railway infrastructure by the railway undertaking.
2. The E-GTC-I shall apply to all contracts of use of railway infrastructure for the purpose of transports by rail. By signing the contract of use, the parties acknowledge and accept the E-GTC-I.
3. The E-GTC-I shall apply to all railway undertakings (or international groupings of railway undertakings) and infrastructure managers. Unless otherwise provided, the provisions of the E-GTC-I concerning railway undertakings shall also apply to international groupings of railway undertakings.
4. In the event of a contradiction arising between the different component parts of the contractual relationship between the partners, the following order of precedence shall apply:
 - a. the contract of use itself, including Specific Terms and Conditions (STC);
 - b. the framework agreement specified in Article 42 Directive 2012/34/EU, if existing and referring to these E-GTC-I;
 - c. these E-GTC-I as contained in a separate document or as part of the network statement.

1.2 Definitions

For the purpose of these GTC:

1. "Auxiliary of the railway undertaking and of the infrastructure manager" means the servants (term equivalent to "employee") or other persons whose services the railway undertaking or the infrastructure manager makes use of for the performance of the contract when these servants or other persons are acting within the scope of their functions.
2. "Infrastructure manager" means any body or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure. This may also include the management of infrastructure control and safety systems.

Chapitre 1**Dispositions générales****1.1 Objet et champ d'application des E-CG-I**

1. Les E-CG-I définissent les conditions contractuelles générales au niveau juridique, administratif, technique et financier de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire du gestionnaire de l'infrastructure par l'entreprise ferroviaire.
2. Les E-CG-I s'appliquent à tous les contrats d'utilisation d'une infrastructure ferroviaire aux fins de transports ferroviaires. En signant le contrat d'utilisation, les parties reconnaissent et acceptent le contenu des CG.
3. Les E-CG-I s'appliquent à toutes les entreprises ferroviaires (ou regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires) et à tous les gestionnaires de l'infrastructure. Sauf disposition contraire, les dispositions des E-CG-I concernant les entreprises ferroviaires s'appliquent également aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires.
4. En cas de contradiction entre les différents éléments régissant la relation contractuelle entre les partenaires, l'ordre de priorité suivant s'applique :
 - a. le contrat d'utilisation lui-même, comprenant les conditions particulières (CP) ;
 - b. l'accord-cadre mentionné à l'article 42 de la Directive 2012/34/UE, s'il existe et se rapporte aux présentes CG;
 - c. les présentes E-CG-I faisant l'objet d'un document séparé ou faisant partie du document de référence du réseau.

1.2 Définitions

Aux fins des présentes CG, le terme:

1. « auxiliaire de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure » désigne les agents ou les autres personnes aux services desquelles l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure recourt pour l'exécution du contrat lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.
2. « gestionnaire de l'infrastructure » désigne tout organisme ou entreprise responsable, en particulier, de la mise en place et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut aussi inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure.

Kapitel 1**Allgemeine Bestimmungen****1.1 Zweck und Geltungsbereich der Europäischen E-AGB-I**

1. Die E-AGB-I legen die allgemeinen rechtlichen, administrativen, technischen und finanziellen Vertragsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur des Infrastrukturbetreibers durch das Eisenbahnunternehmen fest.
2. Die E-AGB-I gelten für alle Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsverträge für den Schienenverkehr. Mit der Unterzeichnung des Nutzungsvertrages nehmen die Parteien den Inhalt der E-AGB-I zur Kenntnis und anerkennen sie.
3. Die E-AGB-I gelten für alle Eisenbahnunternehmen (oder internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen) und Infrastrukturbetreiber. Ohne gegenseitige Vereinbarung gelten die Bestimmungen der E-AGB-I, die EUV betreffen, ebenfalls für internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen.
4. Bei Widersprüchen zwischen den verschiedenen Bestandteilen der vertraglichen Beziehungen zwischen den Partnern gilt die folgende Rangordnung:
 - a. Der Nutzungsvertrag selbst, einschließlich der Besonderen Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsbedingungen (BGB);
 - b. Der in Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehene Rahmenvertrag, sofern er besteht und sich auf diese E-AGB-I bezieht;
 - c. Diese E-AGB-I, entweder in einem getrennten Dokument oder als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB).

1.2 Begriffsbestimmungen

Zum Zweck dieser AGB bedeuten:

1. „Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers“ bedeutet den Bediensteten (gleichwertiger Begriff zu „Angestellter“) oder andere Personen, derer sich das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber für die Durchführung des Vertrages bedient, soweit diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtung handeln.
2. „Infrastrukturbetreiber“ bedeutet jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Die Verwaltung des Infrastrukturkontroll- und Sicherheitssystems kann darin ebenfalls eingeschlossen sein.

- | | | |
|--|---|---|
| <p>3. "International grouping of railway undertakings" means any association of at least two railway undertakings established in different countries for the purpose of providing international transport services between those countries.</p> | <p>3. « regroupement international d'entreprises ferroviaires » désigne toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires, établies dans des Etats différents, aux fins de fournir des prestations de transport internationaux entre ces Etats.</p> | <p>3. „Internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen" bedeutet die Verbindung von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen, deren Sitz in verschiedenen Staaten liegt, zum Zweck der Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten zwischen diesen Staaten.</p> |
| <p>4. "Rail traffic" means any use of railway infrastructure, including all types of movements or non-movements of a railway undertaking's rolling stock.</p> | <p>4. « trafic ferroviaire » désigne toute utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris tout type de mouvement ou de non-mouvement du matériel roulant d'une entreprise ferroviaire.</p> | <p>4. „Schienenverkehr" bedeutet jede Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich aller Arten von Bewegungen oder der Stillstand der Fahrzeuge eines Eisenbahnunternehmens</p> |
| <p>5. "Railway infrastructure" means railway lines and fixed installations and other infrastructure service facilities and the supply of services, as described in the network statement and respectively defined in Article 3 point 3 of Directive 2012/34/EU and its Annexes I and II, points 1 and 2, if the management of which has been legally assigned to the infrastructure manager.</p> | <p>5. « infrastructure ferroviaire » désigne toutes les voies ferrées, installations fixes et autres installations de service ainsi que la fourniture de services telles que décrites dans le document de référence du réseau et définies à l'article 3, paragraphe 3 de la Directive 2012/34/UE et dans ses Annexes I et II, points 1 et 2, si la gestion a été légalement confiée au gestionnaire de l'infrastructure.</p> | <p>5. „Eisenbahninfrastruktur" bedeutet die in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) aufgeführten, bzw. in Artikel 3, Ziffer 3 der Richtlinie 2012/34/EU und ihren Anhängen I und II Ziffern 1 und 2 definierten Gleise und festen Anlagen und weitere Infrastruktur-Serviceeinrichtungen und Serviceleistungen, sofern deren Betreuung dem Infrastrukturbetreiber gesetzlich übertragen wurde.</p> |
| <p>6. "Railway undertaking" railway undertaking means any public or private undertaking, licensed according to applicable legislation, whose principal business is to provide services for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking must ensure traction. This also includes undertakings which provide traction only.</p> | <p>6. « entreprise ferroviaire » désigne toute entreprise à statut public ou privé, titulaire d'une licence conformément à la législation applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée cette entreprise. Ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.</p> | <p>6. „Eisenbahnunternehmen" bedeutet jedes nach geltendem Recht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen.</p> |
| <p>7. "Regulation" means a compulsory rule, whatever the name (treaty, law, decree, decision...) or extent (international or national), issued at international and European Union level, by the state or the infrastructure manager, to the extent that the infrastructure manager is entitled to establish compulsory rules.</p> | <p>7. « règlement » désigne une règle impérative, quel que soit son nom (traité, loi, décret, décision...) ou son champ d'application (international ou national), adoptée au niveau international et de l'Union Européenne, par l'Etat ou le gestionnaire de l'infrastructure dans la mesure où le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à établir des règles impératives.</p> | <p>7. „Vorschriften" bedeutet eine zwingende Vorschrift unabhängig von ihrer Bezeichnung (Vertrag, Übereinkommen, Recht, Gesetz, Richtlinie, Verordnung, Erlass, Entscheidung ...) oder ihrem Geltungsbereich (international oder national), die auf internationaler Ebene oder auf Ebene der Europäischen Union, von einem Staat oder vom Infrastrukturbetreiber, sofern er zum Erlass von zwingenden Vorschriften befugt ist, erlassen wurde.</p> |
| <p>8. "Rolling stock of the railway undertaking" means any type of railway vehicle (for example locomotives, wagons and other vehicles) operated by the railway undertaking or its auxiliaries, irrespective of their ownership or management regime.</p> | <p>8. « matériel roulant de l'entreprise ferroviaire » désigne tout type de véhicule ferroviaire (par exemple locomotives, wagons et autres véhicules) exploité par l'entreprise ferroviaire ou ses auxiliaires, indépendamment de son propriétaire ou de son régime d'utilisation.</p> | <p>8. „Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens" bedeutet alle Arten von Eisenbahnfahrzeugen (z.B. Triebfahrzeuge, Wagen oder andere Fahrzeuge), die vom Eisenbahnunternehmen oder seinen Erfüllungsgehilfen eingesetzt werden, unabhängig vom Halter oder vom Verfügungsrecht.</p> |
| <p>9. "Service facility" means the installation, including ground area, building and equipment, which has been specially arranged, as a whole or in part, to allow the supply of one or more services referred to in points 2 to 4 of Annex II Directive 2012/34/EU.</p> | <p>9. « installation de service » désigne l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs services visés aux points 2 à 4 de l'Annexe II à la Directive 2012/34/UE.</p> | <p>9. „Serviceeinrichtung" bedeutet die Anlage – unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung – die ganz oder teilweise speziell hergerichtet wurde, um eine oder mehrere der in Ziffern 2 - 4 des Anhangs II der Richtlinie 2012/34/EU genannten Serviceleistungen erbringen zu können.</p> |
| <p>10. "Staff" means any employee (term equivalent to "servant") of the railway undertaking or of the infrastructure manager or of their auxiliaries who</p> | <p>10. « personnel » désigne tout employé de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure ou de leurs auxiliaires qui exécute les ser-</p> | <p>10. „Personal" bedeutet jeden Angestellten (gleichwertiger Begriff zu „Bediensteter") des Eisenbahnunternehmens oder des</p> |

executes the services linked with the use of railway infrastructure.

vices liés à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Infrastrukturbetreibers oder ihrer Erfüllungsgehilfen, die Leistungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erbringen.

11. "Third party" means any person other than the infrastructure manager, the railway undertaking and their auxiliaries.
12. "Train path" means the infrastructure capacity needed to run a train between two places over a given time-period.

11. « tiers » désigne toute autre personne que le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire et leurs auxiliaires.
12. « sillon » désigne la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée.

11. „Dritter“ bedeutet jede andere Person als der Infrastrukturbetreiber, das Eisenbahnunternehmen und ihre Erfüllungsgehilfen.
12. „Zugtrasse“ bedeutet die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

1.3 Services supplied by the infrastructure manager to the railway undertaking

1. The services supplied by the infrastructure manager to the railway undertaking for one timetable period, as listed non-exhaustively in Directive 2012/34/EU, Annex II, are indicated in the contract of use of the railway infrastructure signed between the infrastructure manager and the railway undertaking, on the basis of the network statement provisions.
2. These E-GTC-I apply to services in service facilities that are operated under the direct or indirect control of the infrastructure manager.

1.3 Services fournis par le gestionnaire de l'infrastructure à l'entreprise ferroviaire

1. Les services fournis par le gestionnaire de l'infrastructure à l'entreprise ferroviaire pour une période d'horaire, tels qu'ils sont énumérés de manière non-exhaustive dans la Directive 2012/34/UE, Annexe II, sont mentionnés dans le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire signé entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, sur base des dispositions du document de référence du réseau.
2. Les présentes E-CG-I s'appliquent aux services fournis dans les installations de service qui sont exploitées sous le contrôle direct ou indirect du gestionnaire de l'infrastructure.

1.3 Vom Infrastrukturbetreiber für das Eisenbahnunternehmen zu erbringende Leistungen

1. Die in der Richtlinie 2012/34/EU, Anhang II nicht abschließend aufgezählten Leistungen, die vom Infrastrukturbetreiber für das Eisenbahnunternehmen in einer Fahrplanperiode zu erbringen sind, werden auf Grundlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen in dem zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen unterzeichneten Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrag aufgeführt.
2. Diese E-AGB-I sind anwendbar auf Serviceleistungen in Serviceeinrichtungen, die vom Infrastrukturbetreiber unter seiner direkten oder indirekten Aufsicht betrieben werden.

1.4 Consultation of the railway undertaking

In accordance with the principles defined in international, European and national law, the infrastructure manager observes the following rights of consultation stipulated in Directive 2012/34/EU:

- a. Article 8 point 3 concerning the business plan including investment and financial programmes² ;
- b. Article 27 point 1 concerning the network statement and its appendixes;
- c. Article 45 point 3 concerning the draft working timetable and
- d. Article 51 point 2 concerning the capacity-enhancement plans.

1.4 Consultation de l'entreprise ferroviaire

En accord avec les principes définis dans le droit international, européen et national, le gestionnaire respecte le droit de l'entreprise ferroviaire d'être consultée selon la Directive 2012/34/UE:

- a. article 8, paragraphe 3 de la Directive 2012/34/UE sur le plan d'entreprise incluant les plans d'investissement et de financement²;
- b. article 27, paragraphe 1 sur le document de référence du réseau et de ses annexes;
- c. article 45, paragraphe 3 sur le projet de l'horaire de service et
- d. article 51, paragraphe 2 sur les plans de renforcement des capacités.

1.4 Konsultation der Eisenbahnunternehmen

Nach Maßgabe der im internationalen und nationalen Recht festgelegten Grundsätze berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber die folgenden in der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehenen Konsultationsrechte:

- a. Artikel 8 Ziffer 3 betreffend den Geschäftsplan einschließlich des Investitions- und Finanzierungsprogramms²),
- b. Artikel 27 Ziffer 1 betreffend die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und deren Anhänge,
- c. Artikel 45 Ziffer 3 betreffend den Netzfahrplanentwurf und
- d. Artikel 51 Ziffer 2 betreffend die Pläne zur Erhöhung der Fahrwegkapazität.

² This obligation applies after 16 June 2015 only.

² Cette obligation ne s'applique qu'à partir du 16 juin 2015.

² Diese Obligation ist erst ab dem 16. Juni 2015 anwendbar.

Chapter 2**Rights and duties of the railway undertaking and the infrastructure manager regarding the use of services****2.1 Compliance with instructions and operational regulations**

1. The infrastructure manager shall make available to the railway undertaking all the documentation (technical and operational rules) issued by the infrastructure manager and relating to the use of the services described in the contract. The conditions governing the delivery of this documentation are those provided for by European (such as technical specifications for interoperability) and/or national regulation.
2. The railway undertaking shall take note of and comply with these rules and regulations before and during the operations.

2.2 Availability of railway infrastructure

1. The infrastructure manager shall ensure that the railway infrastructure is suitable and available for the operations covered by the network statement and/or special conditions of the contract of use.
2. The infrastructure manager is responsible for the maintenance of its railway infrastructure, and is authorised to intervene during operations to guarantee the suitability and availability of the railway infrastructure.
3. The infrastructure manager shall take into account the operational consequences of its intervention on railway infrastructure for the railway undertakings and shall act in accordance with points 2.7.2 and 2.7.3.
4. The parties may define between themselves the conditions under which the suitability and availability of the railway infrastructure may be improved or lowered.

2.3 Rolling stock of the railway undertaking**2.3.1 Requirements of the railway undertaking's rolling stock**

1. Only rolling stock that has been approved by the competent authority may be operated by the railway undertaking. At the infrastructure manager's specific request, the railway undertaking shall provide evidence of this in the form of approval certification issued by the competent authority or other appropriate certificates, if

Chapitre 2**Droits et obligations de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure concernant l'utilisation des services****2.1 Conformité avec les instructions et les règles d'exploitation**

1. Le gestionnaire de l'infrastructure doit mettre à la disposition de l'entreprise ferroviaire toute la documentation (règles techniques et règles d'exploitation) publiée par le gestionnaire de l'infrastructure et concernant l'utilisation des services décrits dans le contrat. Les conditions régissant la remise de cette documentation sont définies par la réglementation européenne (comme les spécifications techniques d'interopérabilité) et/ou nationale.
2. L'entreprise ferroviaire doit prendre connaissance de ces règles et règlements et s'y conformer avant et pendant l'exploitation.

2.2 Disponibilité de l'infrastructure ferroviaire

1. Le gestionnaire de l'infrastructure doit s'assurer que l'infrastructure ferroviaire est appropriée et disponible pour l'exploitation couverte par le contrat d'utilisation, comme prévu par le document de référence du réseau et/ou les conditions particulières du contrat d'utilisation.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de la maintenance de son infrastructure ferroviaire et est autorisé à intervenir durant l'exploitation, afin de garantir l'adéquation et la disponibilité de l'infrastructure ferroviaire.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure doit prendre en compte les conséquences sur l'exploitation de son intervention sur l'infrastructure ferroviaire pour les entreprises ferroviaires et doit agir conformément aux points 2.7.2 et 2.7.3.
4. Les parties peuvent définir entre elles les conditions dans lesquelles l'adéquation et la disponibilité de l'infrastructure ferroviaire peuvent être améliorées ou réduites.

2.3 Matériel roulant de l'entreprise ferroviaire**2.3.1 Exigences concernant le matériel roulant de l'entreprise ferroviaire**

1. Seul le matériel roulant homologué par l'autorité compétente peut être exploité par l'entreprise ferroviaire. Sur demande spécifique du gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire en apportera la preuve sous forme d'un certificat d'homologation délivré par l'autorité compétente ou d'autres certificats appropriés, si

Kapitel 2**Rechte und Pflichten von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber bei der Nutzung von Leistungen****2.1 Einhaltung der Anweisungen und der Betriebsvorschriften**

1. Der Infrastrukturbetreiber stellt dem Eisenbahnunternehmen die ganze, vom Infrastrukturbetreiber für die Nutzung der im Vertrag bezeichneten Leistungen herausgegebene Dokumentation (technische und betriebliche Vorschriften) zur Verfügung. Die Bedingungen für die Übergabe dieser Dokumentation richten sich nach den EU-Vorschriften (wie z.B. die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität) und/oder nationalen Vorschriften.
2. Die Eisenbahnunternehmen nehmen diese Regelungen und Vorschriften zur Kenntnis und halten sie vor und während der Betriebsabwicklung ein.

2.2 Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur

1. Der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur für die im Nutzungsvertrag gemäß den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und/oder den besonderen Bedingungen zum Nutzungsvertrag vorgesehene Betriebsabwicklung geeignet und verfügbar ist.
2. Der Infrastrukturbetreiber trägt die Verantwortung für die Instandhaltung seiner Eisenbahninfrastruktur und ist ermächtigt, in die Betriebsabwicklung einzugreifen, um die Eignung und die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.
3. Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt die betrieblichen Auswirkungen seines Eingriffs in die Eisenbahninfrastruktur für die Eisenbahnunternehmen und handelt nach Maßgabe der Punkte 2.7.2 und 2.7.3.
4. Die Parteien können unter sich die Bedingungen vereinbaren, unter denen die Eignung und die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur verbessert oder eingeschränkt werden können.

2.3 Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens**2.3.1 Anforderungen an die Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens**

1. Das Eisenbahnunternehmen darf nur Fahrzeuge betreiben, die von den zuständigen Behörden zugelassen sind. Auf ausdrückliches Verlangen des Infrastrukturbetreibers weist das Eisenbahnunternehmen dies mittels einer von der zuständigen Behörde ausgestellten Zulassungsgenehmigung oder einem anderen geeigneten

this evidence is not provided for by public register.

cette preuve n'est pas apportée par le registre public.

ten Zertifikat nach, sofern dieser Nachweis nicht durch ein öffentliches Register erbracht wird.

- | | | |
|---|--|---|
| <p>2. The railway undertaking shall ensure that safety rules are complied with regarding the maintenance of its rolling stock. In the event of incomplete or improperly performed inspections or maintenance work, the corresponding provisions below shall apply (see point 2.3.2).</p> | <p>2. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que les règles de sécurité sont appliquées en ce qui concerne la maintenance de son matériel roulant. En cas d'inspections ou de travaux de maintenance incomplets ou mal réalisés, les dispositions correspondantes ci-dessous s'appliquent (voir point 2.3.2).</p> | <p>2. Das Eisenbahnunternehmen stellt bezüglich der Instandhaltung seiner Fahrzeuge sicher, dass die Sicherheitsvorschriften eingehalten sind. Im Fall von unvollständig oder unsachgemäß durchgeführten Untersuchungen und Instandhaltungsarbeiten gelten die entsprechenden nachstehenden Bestimmungen (siehe Punkt 2.3.2).</p> |
| <p>3. The railway undertaking shall ensure that its vehicles are suitable for the operations covered by the contract of use, that they are compatible with the specific features of the railway infrastructure to be used and that they comply with their safety authorisation of for placing in service.</p> | <p>3. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que ses véhicules sont aptes à l'exploitation couverte par le contrat d'utilisation, qu'ils sont compatibles avec les caractéristiques spécifiques de l'infrastructure ferroviaire à emprunter et qu'ils sont en conformité avec leur agrément de sécurité pour leur mise en service.</p> | <p>3. Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass seine Fahrzeuge für die unter den Nutzungsvertrag fallende Betriebsabwicklung geeignet sind, dass sie mit den spezifischen Merkmalen der zu nutzenden Eisenbahninfrastruktur kompatibel sind und dass sie ihrer Sicherheitsgenehmigung für die Inbetriebnahme entsprechen.</p> |
| <p>4. Rolling stock other than that used for regular operations (e.g. running under exceptional conditions, such as out-of gauge vehicles) shall comply with the relevant regulations and may only be used with the approval of the infrastructure manager and after arranging the usage conditions.</p> | <p>4. Le matériel roulant autre que celui utilisé pour l'exploitation régulière (p.ex. circulant dans des conditions exceptionnelles, comme des véhicules engageant le gabarit) doit être conforme aux règlements concernés et peut être utilisé uniquement avec l'approbation du gestionnaire de l'infrastructure et après avoir convenu avec lui les conditions d'utilisation.</p> | <p>4. Andere als die für die normale Betriebsabwicklung verwendeten Fahrzeuge (d.h. Betriebsbewegung unter außergewöhnlichen Bedingungen, z.B. Fahrzeuge mit Lichtraumprofilüberschreitung) haben die maßgeblichen Vorschriften zu erfüllen und dürfen nur mit Zustimmung des Infrastrukturbetreibers und nach vorheriger Vereinbarung der Nutzungsbedingungen eingesetzt werden.</p> |

2.3.2 *Withdrawal of unsuitable rolling stock during operations*

2.3.2 *Retrait du matériel roulant inadapté durant l'exploitation*

2.3.2 *Aussetzen von lauffähigen Fahrzeugen während der Betriebsabwicklung*

- | | | |
|---|--|---|
| <p>1. "Unsuitable rolling stock" means rolling stock which is not authorised or, although previously authorised by the competent bodies does not meet, for any reason(s) arising after this authorisation, the requirements of their safety authorisation of placing in service, the safety rules or specific features of the railway infrastructure to be used.</p> | <p>1. Le « matériel roulant inadapté » signifie un matériel roulant qui n'est pas homologué, ou qui, bien qu'ayant été homologué auparavant par les organismes compétents, ne satisfait pas, pour une quelconque raison apparue après son homologation, aux exigences de l'agrément de sécurité pour sa mise en service, aux règles de sécurité ou aux caractéristiques spécifiques de l'infrastructure ferroviaire à emprunter.</p> | <p>1. „Lauffähige Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die nicht zugelassen sind oder trotz vorheriger Zulassung durch die zuständigen Behörden aus einem nach dieser Zulassung eingetretenen Grund die Anforderungen der Sicherheitsgenehmigung für die Inbetriebnahme, die Sicherheitsvorschriften oder ein besonderes Merkmal der zu nutzenden Infrastruktur nicht erfüllen.</p> |
| <p>2. In order to prevent any risk regarding safety, health or environment, or damage to railway infrastructure, the infrastructure manager is entitled, in the case of emergency and providing the reasons for its intervention, to stop a train including one or more unsuitable vehicles. The train shall nevertheless be authorised to pursue its journey after withdrawal of these vehicles, unless technically or operationally impossible.</p> | <p>2. Afin de prévenir tout risque concernant la sécurité, la santé ou l'environnement, ou tout dommage à l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé, en cas d'urgence et en fournissant les raisons de son intervention, à arrêter un train comprenant un ou plusieurs véhicules inadaptés. Le train doit néanmoins être autorisé à poursuivre son trajet après le retrait de ces véhicules, sauf en cas d'impossibilité technique ou opérationnelle.</p> | <p>2. Um jeglicher Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt oder Schäden an der Eisenbahninfrastruktur vorzubeugen, ist der Infrastrukturbetreiber berechtigt, in Notfällen und unter Bekanntgabe der Gründe für sein Eingreifen, einen Zug mit einem oder mehreren lauffähigen Fahrzeugen anzuhalten. Außer wenn es aus betrieblichen oder technischen Gründen unmöglich ist, kann der Zug die Fahrt jedoch nach Aussetzen dieser Fahrzeuge fortsetzen.</p> |
| <p>3. The railway undertaking is obliged to withdraw unsuitable rolling stock without delay. The railway undertaking can ask for the assistance of another railway undertaking or, for withdrawal by other means than rail, of other skilled companies acting under the railway undertaking's responsibility.</p> | <p>3. L'entreprise ferroviaire est obligée de retirer sans délai le matériel roulant inadapté. L'entreprise ferroviaire peut demander l'assistance d'une autre entreprise ferroviaire ou, pour le retrait par un moyen autre que ferroviaire, d'autres entreprises qualifiées agissant sous la responsabilité de l'entreprise ferroviaire.</p> | <p>3. Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, lauffähige Fahrzeuge unverzüglich auszusetzen. Das Eisenbahnunternehmen kann um die Hilfe eines anderen Eisenbahnunternehmens oder, für das Aussetzen mit anderen als schienengebundenen Mitteln, von Fachunternehmen nachsuchen, die unter der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens handeln.</p> |

- | | | |
|---|---|--|
| <p>4. The practical modalities of this withdrawal shall be agreed between the infrastructure manager and the railway undertaking. If necessary to guarantee the efficient operation of the network and in justified cases of emergency, the infrastructure manager is entitled to withdraw unsuitable rolling stock even if no agreement to this end with the railway undertaking concerned has been reached.</p> | <p>4. L'organisation pratique de ce retrait doit être convenue entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire. Si cela s'avère nécessaire pour garantir l'efficacité de l'exploitation du réseau et dans des cas d'urgence justifiés, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à retirer le matériel roulant inadapté, même si aucun accord n'a été trouvé à ce sujet avec l'entreprise ferroviaire concernée.</p> | <p>4. Die praktischen Anordnungen für dieses Aussetzen sind zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen zu vereinbaren. Zur Sicherstellung des reibungslosen Betriebs des Schienennetzes oder in begründeten Notfällen ist der Infrastrukturbetreiber berechtigt, lauffähige Fahrzeuge auch dann auszusetzen, wenn dafür mit dem betreffenden Eisenbahnunternehmen kein Einvernehmen erzielt werden konnte.</p> |
| <p>5. If the railway undertaking fails in its obligation to withdraw unsuitable rolling stock, the infrastructure manager is entitled to do so itself or call on another railway undertaking or skilled company to do so.</p> | <p>5. Si l'entreprise ferroviaire manque à son obligation de retirer le matériel roulant inadapté, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à le faire lui-même ou à faire appel à une autre entreprise ferroviaire ou à une entreprise qualifiée pour effectuer cette opération.</p> | <p>5. Falls das Eisenbahnunternehmen seiner Pflicht, die lauffähigen Fahrzeuge auszusetzen, nicht nachkommt, ist der Infrastrukturbetreiber berechtigt, sie selbst auszusetzen oder ein anderes Eisenbahnunternehmen oder ein Fachunternehmen damit zu beauftragen.</p> |

2.3.3 Consequences of the withdrawal of unsuitable rolling stock

1. In the cases listed in 2.3.2 above, the railway undertaking shall bear the expenses and the risks resulting from the infrastructure manager's decision to withdraw unsuitable rolling stock, without prejudice to the liability rules and/or performance regime. The infrastructure manager shall bear the expenses and risks resulting from an act or omission which the infrastructure manager has committed, either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and in the knowledge that such loss or damage would probably result.

2.3.3 Conséquences du retrait du matériel roulant inadapté

1. Dans les cas mentionnés au point 2.3.2 ci-dessus, l'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et les risques résultant de la décision du gestionnaire de l'infrastructure de retirer le matériel roulant inadapté, sans préjudice des règles de responsabilité et/ou du régime de performance. Le gestionnaire de l'infrastructure supporte les dépenses et les risques résultant d'un acte ou d'une omission que le gestionnaire de l'infrastructure a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

2.3.3 Auswirkungen des Aussetzens von lauffähigen Fahrzeugen

1. Entscheidet der Infrastrukturbetreiber, lauffähige Fahrzeuge auszusetzen, so trägt das Eisenbahnunternehmen in den im vorstehenden Punkt 2.3.2 genannten Fällen die Kosten und die Risiken, unbeschadet der Haftungsregeln und/oder der leistungsabhängigen Entgeltregelung. Der Infrastrukturbetreiber trägt die Kosten und Risiken, die auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die vom Infrastrukturbetreiber entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

2. The railway undertaking may not claim compensation for any damage or disruption of its operations which may result from any decision taken by the infrastructure manager in case of unsuitable rolling stock being used, or from the withdrawal of such rolling stock.

2. L'entreprise ferroviaire ne peut pas demander une indemnité pour un dommage ou une perturbation de l'exploitation résultant d'une décision du gestionnaire de l'infrastructure en raison de l'utilisation de matériel roulant inadapté ou du retrait d'un tel matériel roulant.

2. Das Eisenbahnunternehmen kann keine Entschädigung für Schäden oder Störungen in seiner Betriebsabwicklung beanspruchen, die aufgrund jeglicher Entscheidung des Infrastrukturbetreibers eintreten können, weil lauffähige Fahrzeugen eingesetzt wurden oder solche ausgesetzt waren.

3. The railway undertaking may not seek a refund of the charges paid to the infrastructure manager when the railway undertaking has not been able to use the services provided by the infrastructure manager, if this is because its unsuitable rolling stock has been stopped or withdrawn.

3. L'entreprise ferroviaire ne peut pas demander le remboursement des redevances payées au gestionnaire de l'infrastructure lorsqu'elle n'a pas été en mesure d'utiliser les services du gestionnaire de l'infrastructure en raison du fait que son matériel roulant inadapté a été arrêté ou retiré.

3. Kann das Eisenbahnunternehmen die vom Infrastrukturbetreiber gestellten Leistungen nicht nutzen, weil die Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens angehalten oder ausgesetzt wurden, so kann das Eisenbahnunternehmen keine Erstattung des dem Infrastrukturbetreiber gezahlten Entgelts verlangen.

4. In the event of unjustified use of the infrastructure manager's authority as described in 2.3.2 above, or in the event that the rolling stock has become unsuitable because of the infrastructure manager, the expenses and risks mentioned in 2.3.3 are to be borne by the infrastructure manager, without prejudice to the liability rules and/or performance regime. The railway undertaking shall bear the expenses and risks resulting from an act or omission which the railway undertaking has committed, either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and in the

4. En cas d'application injustifiée des dispositions du point 2.3.2 ci-dessus par le gestionnaire de l'infrastructure ou dans le cas où le matériel roulant serait devenu inadapté à cause du gestionnaire de l'infrastructure, ce dernier supporte les dépenses et risques mentionnés au point 2.3.3, sans préjudice des règles de responsabilité et/ou du régime de performance. L'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et les risques résultant d'un acte ou d'une omission qu'elle a commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience

4. Im Falle unberechtigter Anwendung der im vorstehenden Punkt 2.3.2 genannten Befugnisse des Infrastrukturbetreibers oder falls die Fahrzeuge wegen des Infrastrukturbetreibers lauffähig wurden, trägt der Infrastrukturbetreiber die in Punkt 2.3.3 bezeichneten Kosten und die Risiken, unbeschadet der Haftungsregeln und/oder des Performance Regime. Das Eisenbahnunternehmen trägt die Kosten und Risiken, die auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die vom Eisenbahnunternehmen entweder in der Absicht, einen solchen Schaden

knowledge that such loss or damage would probably result.

qu'un tel dommage en résultera probablement.

herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

5. The compensation to be paid by either party as provided for in Chapters 4 and 6 is not affected.

5. Les indemnités à verser par les parties conformément aux chapitres 4 et 6 ne sont pas affectées.

5. Die gemäß den Kapiteln 4 und 6 von jeder Partei zu zahlende Entschädigung bleibt unberührt.

2.4 railway undertaking staff

2.4 Personnel de l'entreprise ferroviaire

2.3 Personal des Eisenbahnunternehmens

2.4.1 Requirements of the railway undertaking's staff

2.4.1 Exigences concernant le personnel de l'entreprise ferroviaire

2.4.1 Anforderung an das Personal des Eisenbahnunternehmens

1. The railway undertaking shall ensure that its staff comply with the relevant requirements of national and international law and with the safety and operating rules of the infrastructure manager.
2. The railway undertaking shall ensure that its staff has requisite knowledge of the lines and installations.
3. The railway undertaking shall ensure that its staff has necessary knowledge of the language commonly used on the lines concerned, both under ordinary and exceptional operating conditions.

1. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que son personnel satisfait aux exigences correspondantes de la législation nationale et internationale et aux règles de sécurité et d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure.
2. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que son personnel dispose des connaissances requises des lignes et des installations.
3. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que son personnel dispose des connaissances nécessaires de la langue communément utilisée sur les lignes concernées, aussi bien dans des conditions normales que dans des conditions exceptionnelles d'exploitation.

1. Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass sein Personal die maßgeblichen Anforderungen des internationalen und nationalen Rechts sowie die Sicherheits- und Betriebsvorschriften des Infrastrukturbetreibers einhält.
2. Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass sein Personal über die erforderlichen Kenntnisse der Strecken und Anlagen verfügt.
3. Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass sein Personal über die notwendigen Kenntnisse in den auf den betroffenen Strecken üblicherweise verwendeten Sprachen verfügt, und zwar sowohl unter normalen wie außerordentlichen Betriebsbedingungen.

2.4.2 Withdrawal of non-authorized or unsuitable staff during operations

2.4.2 Retrait du personnel non- autorisé ou inadapté durant l'exploitation

2.4.2 Rückzug von nicht zugelassenem oder ungeeignetem Personal während der Betriebsabwicklung

1. In order to prevent any risk regarding safety, health or environment, the infrastructure manager is entitled, on the basis of the principle of immediate precaution and providing the reasons for its intervention or in application of Article 29 § 4 Directive 2007/59/EC, to stop a train operated by one or more non-authorized or unsuitable staff members involved in safety and traffic operations. The train shall nevertheless be authorised to continue its journey after the railway undertaking has changed the staff concerned.
2. In the event that the staff cannot be replaced, the train may not continue its journey, and the train or vehicle can be withdrawn according to the provisions of point 2.3.2 above.

1. Afin de prévenir tout risque concernant la sécurité, la santé ou l'environnement, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé, sur la base de l'application immédiate du principe de précaution et en fournissant les raisons de son intervention, ou en application de l'article 29 paragraphe 4 de la Directive 2007/59/CE, à arrêter un train exploité par du personnel non- autorisé ou inadapté impliqué au niveau de la sécurité et de l'exploitation. Le train doit néanmoins être autorisé à poursuivre son trajet après que l'entreprise ferroviaire ait remplacé le personnel concerné.
2. Dans le cas où le personnel ne peut pas être remplacé, le train ne peut pas poursuivre son trajet et le train ou le véhicule peut être retiré conformément aux dispositions du point 2.3.2 ci-dessus.

1. Um jeglicher Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt vorzubeugen, ist der Infrastrukturbetreiber berechtigt, im Sinne der Vorbeugung von unmittelbarer Gefahr und unter Bekanntgabe der Gründe für sein Eingreifen oder in Anwendung von Artikel 29 Ziffer 4 der Richtlinie (EG) Nr. 2007/59, einen Zug mit einem oder mehreren nicht zugelassenen oder ungeeigneten, mit sicherheitsrelevanten oder betrieblichen Einrichtungen betrauten Personalmitglieder(n) anzuhalten. Der Zug kann die Fahrt jedoch nach dem Auswechseln des betroffenen Personals fortsetzen.
2. Für den Fall, dass das Personal nicht ausgewechselt werden kann, darf der Zug die Fahrt nicht fortsetzen und der Zug oder das Fahrzeug kann gemäß den Bestimmungen im vorstehenden Punkt 2.3.2 ausgesetzt werden.

2.4.3 Consequences of the withdrawal of non-authorized or unsuitable staff

2.4.3 Conséquences du retrait du personnel non- autorisé ou inadapté

2.4.3 Auswirkungen des Rückzugs von nicht zugelassenem oder ungeeignetem Personal

1. In the cases listed in 2.4.2 above, the railway undertaking is to bear the expenses and the risks resulting from the decisions made by the infrastructure manager, without prejudice to the liability rules and/or performance regime. The infrastructure manager shall bear the expenses and risks resulting from an act or omission which the infrastructure manager has committed, either with the intent to cause such loss or damage, or reck-

1. Dans les cas énumérés au point 2.4.2 ci-dessus, l'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et les risques résultant des décisions du gestionnaire de l'infrastructure, sans préjudice des règles de responsabilité et/ou du régime de performance. Le gestionnaire de l'infrastructure supporte les dépenses et les risques résultant d'un acte ou d'une omission que le gestionnaire de l'infrastructure a commis, soit avec l'intention de

1. In den im vorstehenden Punkt 2.4.2 genannten Fällen trägt das Eisenbahnunternehmen die Kosten und die Risiken der Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers, unbeschadet der Haftungsregeln und/oder des Performance Regime. Der Infrastrukturbetreiber trägt die Kosten und Risiken, die auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die vom Infrastrukturbetreiber in der Absicht, einen solchen Schaden

- | | | |
|---|---|--|
| <p>lessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.</p> | <p>provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un un tel dommage en résultera probablement.</p> | <p>herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.</p> |
| <p>2. The railway undertaking may not claim compensation for any damage or disruption of its operations which may result from any decision taken by the infrastructure manager in the case of the deployment of non-authorised or unsuitable staff, or from the withdrawal of such staff.</p> | <p>2. L'entreprise ferroviaire ne peut demander une indemnité pour un dommage ou une perturbation de l'exploitation résultant d'une décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure en raison du recours à du personnel non-autorisé ou inadap-té ou du retrait d'un tel personnel.</p> | <p>2. Das Eisenbahnunternehmen kann keine Entschädigung für Schäden und Störungen in seiner Betriebsabwicklung beanspruchen, die aufgrund jeglicher Entscheidung des Infrastrukturbetreibers eintreten können, weil nicht zugelassenes oder ungeeignetes Personal eingesetzt wurde oder zurückgezogen war.</p> |
| <p>3. The railway undertaking may not seek a refund of the charges paid to the infrastructure manager when the railway undertaking has not been able to use the services provided by the infrastructure manager, if this is because one or more members of its staff have been withdrawn.</p> | <p>3. L'entreprise ferroviaire ne peut pas demander le remboursement des redevances payées au gestionnaire de l'infrastructure lorsque l'entreprise ferroviaire n'a pas été en mesure d'utiliser les services du gestionnaire de l'infrastructure en raison du fait qu'un ou plusieurs membres de son personnel ont été retirés.</p> | <p>3. Das Eisenbahnunternehmen kann keine Erstattung des dem Infrastrukturbetreiber entrichteten Entgelts verlangen, falls das Eisenbahnunternehmen die vom Infrastrukturbetreiber gestellten Leistungen nicht nutzen kann, weil ein oder mehrere Personalmitglieder zurückgezogen waren.</p> |
| <p>4. In the event of unjustified use of the infrastructure manager's authority as described in point 2.4.2 above, the expenses and risks associated with these operations described in point 2.4.3 will be sustained by the infrastructure manager, without prejudice to the liability rules and/or performance regime. The railway undertaking shall bear the expenses and risks resulting from an act or omission which the railway undertaking has committed, either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and in the knowledge that such loss or damage would probably result.</p> | <p>4. En cas d'application injustifiée des dispositions du point 2.4.2 ci-dessus par le gestionnaire de l'infrastructure, ce dernier supporte les dépenses et risques liés à ces opérations et mentionnés au point 2.4.3, sans préjudice des règles de responsabilité et/ou du régime de performance. L'entreprise ferroviaire supporte les dépenses et les risques résultant d'un acte ou d'une omission qu'elle a commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.</p> | <p>4. Im Falle der unberechtigten Anwendung der im vorstehenden Punkt 2.4.2 genannten Ermächtigung sind die in Punkt 2.4.3 bezeichneten Kosten und die Risiken im Zusammenhang mit dieser Betriebsabwicklung vom Infrastrukturbetreiber zu tragen, unbeschadet der Haftungsregeln und/oder Performance Regime. Das Eisenbahnunternehmen trägt die Kosten und Risiken, die auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die vom Eisenbahnunternehmen entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.</p> |
| <p>5. The compensation to be paid by either party as provided for in Chapters 4 and 6 is not affected.</p> | <p>5. Les indemnités à verser par les parties conformément aux chapitres 4 et 6 ne sont pas affectées.</p> | <p>5. Die gemäß den Kapiteln 4 und 6 von jeder Partei zu zahlende Entschädigung bleibt unberührt.</p> |

2.5 Infrastructure manager staff

1. The infrastructure manager shall ensure that its staff complies with the relevant requirements of national and international law and with the safety and operating rules.
2. The infrastructure manager shall ensure that its staff has the requisite knowledge of the lines and installations which are the object of the services delivered to the railway undertaking.
3. The infrastructure manager shall ensure that its staff has the necessary knowledge of the language commonly used on the lines which are the object of the services delivered to the railway undertaking, both under ordinary and exceptional operating conditions.
4. In order to prevent any risk regarding safety, health or environment and on the basis of the principle of immediate precaution, following an alert by the railway undertaking, the infra-

2.5 Personnel du gestionnaire de l'infrastructure

1. Le gestionnaire de l'infrastructure doit s'assurer que son personnel satisfait aux exigences correspondantes de la législation nationale et internationale et aux règles de sécurité et d'exploitation.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure doit s'assurer que son personnel dispose des connaissances requises des lignes et des installations faisant l'objet des services fournis à l'entreprise ferroviaire.
3. Le gestionnaire de l'infrastructure doit s'assurer que son personnel dispose des connaissances nécessaires de la langue communément utilisée sur les lignes faisant l'objet des services fournis à l'entreprise ferroviaire, aussi bien dans des conditions normales que dans des conditions exceptionnelles d'exploitation.
4. Afin de prévenir tout risque concernant la sécurité, la santé ou l'environnement et sur la base de l'application immédiate du principe de précaution, suite à une alerte déclenchée par

2.5 Personal des Infrastrukturbetreibers

1. Der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass sein Personal die maßgeblichen Anforderungen des internationalen und nationalen Rechts sowie die Sicherheits- und Betriebsvorschriften einhält.
2. Der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass sein Personal über die erforderlichen Kenntnisse der Strecken und Anlagen verfügt, die Gegenstand der Leistungen sind, die dem Eisenbahnunternehmen zu erbringen sind.
3. Der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass sein Personal über die notwendigen Kenntnisse in den auf den Strecken üblicherweise verwendeten Sprachen verfügt, die Gegenstand der dem Eisenbahnunternehmen zu erbringenden Leistungen sind, und zwar sowohl unter normalen wie außerordentlichen Betriebsbedingungen.
4. Um jeglicher Gefahr für die Sicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt vorzubeugen, zieht der Infrastrukturbetreiber auf eine Benachrichtigung des Eisenbahnunterneh-

structure manager shall withdraw its staff involved in safety and traffic operations if any of the staff turns to be non-authorised or unsuitable. The railway undertaking shall give reasons when making this alert.

l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit retirer son personnel impliqué au niveau de la sécurité et de l'exploitation si ce personnel s'avère être non autorisé ou inadapté. L'entreprise ferroviaire doit indiquer les raisons pour lesquelles elle déclenche cette alerte.

mens hin jegliches Personal, das mit sicherheitsrelevanten oder betrieblichen Verrichtungen betraut ist, zurück, falls sich herausstellt, dass es nicht zugelassen oder ungeeignet ist. Das Eisenbahnunternehmen gibt in seiner Benachrichtigung die Gründe an.

2.6 Arrangements for use

2.5 Conditions pour l'utilisation

2.5 Vereinbarungen über die Nutzung

2.6.1 General principles

2.6.1 Principes généraux

2.6.1 Allgemeine Grundsätze

1. All train paths allocated to the railway undertaking are at its disposal. Provided the railway undertaking meets all the relevant requirements (notably safety conditions), it decides alone about the effective use of these train paths.

1. Tous les sillons attribués à une entreprise ferroviaire sont à sa disposition. A condition que l'entreprise ferroviaire satisfasse à toutes les exigences correspondantes (notamment les conditions de sécurité), elle décide seule de l'utilisation effective de ces sillons.

1. Alle dem Eisenbahnunternehmen zugewiesenen Zugtrassen stehen ihm zur Verfügung frei. Vorausgesetzt, dass das Eisenbahnunternehmen alle maßgeblichen Anforderungen (insbesondere Sicherheitsbedingungen) erfüllt, entscheidet es allein über die tatsächliche Nutzung dieser Zugtrassen.

2. The rules concerning the cancellation of allocated train paths are specified in points 2.8 and 2.9.

2. Les règles concernant l'annulation de sillons attribués sont font l'objet des points 2.8 et 2.9.

2. Die Regeln für die Stornierung von zugewiesenen Zugtrassen sind in den Punkten 2.8 und 2.9 aufgeführt.

2.6.2 Operational information concerning individual train movements to be sent in advance

2.6.2 Informations opérationnelles concernant les mouvements de trains individuels à fournir à l'avance

2.6.2 Vormeldung betrieblicher Informationen über die einzelnen Zugbewegungen

1. Details of the information to be exchanged between the parties prior to departure are to be found in the relevant regulation and in the operational procedures.

1. Les détails des informations à échanger entre les parties avant le départ sont contenus dans le règlement correspondant et dans les procédures d'exploitation.

1. Einzelheiten zu den zwischen den Parteien vor Zugabfahrt auszutauschenden Informationen finden sich in den maßgeblichen Vorschriften und in den Betriebsverfahren.

2. Should the railway undertaking fail to deliver the information it is required to provide, the railway undertaking is not entitled to use the train path.

2. Si l'entreprise ferroviaire manque à son obligation de fournir l'information qu'elle doit donner, elle n'est pas autorisée à utiliser le sillon.

2. Falls das Eisenbahnunternehmen unterlässt, die verlangten Informationen zu liefern, ist das Eisenbahnunternehmen nicht berechtigt, die Zugtrasse zu nutzen.

3. Provided no other arrangement has been made, the railway undertaking shall report the readiness for departure of a train to the infrastructure manager, in compliance with relevant operational procedures.

3. Sauf convention contraire, l'entreprise ferroviaire doit informer le gestionnaire de l'infrastructure que le train est prêt au départ, conformément aux procédures d'exploitation correspondantes.

3. Ohne gegenseitige Vereinbarung gibt das Eisenbahnunternehmen dem Infrastrukturbetreiber die Abfahrbereitschaft eines Zuges unter Einhaltung des Betriebsverfahrens bekannt.

4. The infrastructure manager and railway undertaking shall exchange information on dangerous goods according to the rules contained in the RID and other relevant regulations.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire doivent s'échanger les informations relatives aux marchandises dangereuses conformément aux règles du RID et d'autres règlements correspondants.

4. Der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnunternehmen tauschen die Informationen über gefährliche Güter gemäß den Vorschriften des RID und sonstigen maßgeblichen Vorschriften aus.

5. The parties may agree to provide other information in specific circumstances, notably for statistical purposes.

5. Les parties peuvent convenir de s'échanger d'autres informations dans des circonstances spécifiques, notamment aux fins de statistiques.

5. Die Parteien können vereinbaren, unter besonderen Umständen weitere Informationen auszutauschen, insbesondere zu Statistikzwecken.

2.6.3 Flow of information

2.6.3 Flux d'informations

2.6.3 Informationsfluss

The railway undertaking and infrastructure manager shall ensure that their staff are effectively available to receive information from the other party and take operational decisions on behalf of their company. At least one railway undertaking staff member on board of each train must be contactable by the infrastructure manager.

L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure doivent s'assurer que leur personnel est effectivement apte à recevoir les informations de l'autre partie et à prendre les décisions opérationnelles au nom de leur entreprise. Au moins un membre du personnel de l'entreprise ferroviaire à bord de chaque train doit pouvoir être contacté par le gestionnaire de l'infrastructure.

Das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass ihr Personal für die Entgegennahme der Informationen der anderen Partei tatsächlich verfügbar ist und im Auftrag ihres Unternehmens betriebliche Entscheidungen treffen kann. Der Infrastrukturbetreiber muss mit mindestens einem/einer Mitarbeitenden des Eisenbahnunternehmens im Zug in Verbindung treten können.

2.6.4 Conformity with the features of allocated train paths

1. The parties will act in such a way as to ensure conformity with the features of the allocated train paths, in particular the timetable and route.
2. The railway infrastructure of the infrastructure manager and the arrangements for its use in normal operating conditions shall offer the railway undertaking the possibility to use the allocated train paths according to their characteristics.
3. In order to ensure proper use of the railway infrastructure by all railway undertakings, the railway undertaking shall ensure compliance with the features of the allocated train paths, without prejudice to the options for timetable adjustments, as defined by the relevant procedures (for example, procedures enabling the train to be run ahead of schedule when it is ready for departure, following the agreement of the infrastructure manager).
4. In this respect and except in the circumstances provided for by the relevant regulations, the railway undertaking must use rolling stock compliant with the features of the allocated train paths, unless otherwise agreed with the IM, having been informed in advance by the RU (see point 2.7.2).

2.6.5 Loading of rolling stock

1. The loading of goods or any type of freight on rolling stock shall be performed in such a manner as to be compatible with the relevant regulations and good practices regarding safety of persons, goods, and environment.
2. The railway undertaking shall ensure that vehicles are safely and securely loaded and remain so throughout the journey, taking into account the following requirements in particular: weight distribution, axle loads, load securing, kinematic envelope, and load covering³.

2.6.4 Conformité avec les caractéristiques des sillons alloués

1. Les parties feront en sorte d'assurer la conformité avec les caractéristiques des sillons alloués, en particulier avec l'horaire et l'itinéraire.
2. L'infrastructure ferroviaire du gestionnaire de l'infrastructure et les conditions pour son utilisation dans des conditions normales d'exploitation doivent offrir à l'entreprise ferroviaire la possibilité d'utiliser les sillons alloués conformément à leurs caractéristiques.
3. Afin d'assurer une utilisation correcte de l'infrastructure ferroviaire par toutes les entreprises ferroviaires, l'entreprise ferroviaire doit s'assurer de la conformité avec les particularités des sillons alloués, sans préjudice des options pour les ajustements de l'horaire, conformément aux règles des procédures correspondantes (par exemple les procédures permettant au train de partir en avance sur l'horaire prévu lorsqu'il est prêt au départ, après l'accord du gestionnaire de l'infrastructure).
4. A cet égard et à l'exception des circonstances prévues dans les règlements correspondants, l'entreprise ferroviaire doit utiliser du matériel roulant conforme aux caractéristiques des sillons alloués, sauf convention contraire avec le gestionnaire de l'infrastructure et après information préalable par l'entreprise ferroviaire (voir point 2.7.2).

2.6.5 Chargement du matériel roulant

1. Le chargement des marchandises ou de tout type de fret sur le matériel roulant doit être effectué conformément aux règlements correspondants et aux bonnes pratiques en ce qui concerne la sécurité des personnes, des marchandises et de l'environnement.
2. L'entreprise ferroviaire doit s'assurer que les véhicules soient chargés de manière sûre et fiable et qu'ils le restent sur l'ensemble du parcours, en tenant compte en particulier des exigences suivantes : la répartition de la charge, la charge par essieu, l'arrimage du chargement, le l'enveloppe cinématique et la couverture du chargement³.

2.6.4 Konformität mit den Merkmalen der zugewiesenen Zugtrassen

1. Die Parteien verhalten sich so, dass die Konformität mit den Merkmalen der zugewiesenen Zugtrassen sichergestellt ist, insbesondere was den Fahrplan und die Strecke betrifft.
2. Die Eisenbahninfrastruktur des Infrastrukturbetreibers und die Vereinbarungen über deren Nutzung unter normalen Betriebsbedingungen erlauben dem Eisenbahnunternehmen, die zugewiesenen Zugtrassen gemäß ihren Merkmalen zu nutzen.
3. Um die ordnungsgemäße Nutzung der Eisenbahninfrastruktur durch alle Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, stellt das Eisenbahnunternehmen die Einhaltung der Merkmale der zugewiesenen Zugtrassen sicher, unbeschadet der in den maßgeblichen Betriebsverfahren festgelegten Möglichkeiten zur Fahrplananpassungen (z.B. Möglichkeit, mit Zustimmung des Infrastrukturbetreibers das vorzeitige Verkehren des zur Abfahrt bereit stehenden Zuges zu ermöglichen).
4. Außer unter den in den maßgeblichen Vorschriften vorgesehenen Umständen hat das Eisenbahnunternehmen Fahrzeuge einzusetzen, welche die Merkmale der zugewiesenen Zugtrasse einhalten, vorbehaltlich gegenteiliger Vereinbarung mit dem Infrastrukturbetreiber, der im Vorfeld vom Eisenbahnunternehmen zu informieren ist (siehe Punkt 2.7.2).

2.6.5 Beladen der Güterwagen

1. Das Verladen der Güter oder jeglicher Fracht auf die Güterwagen hat so zu erfolgen, dass es den maßgeblichen Vorschriften und bewährten Praktiken bezüglich der Sicherheit von Personen, Gütern und der Umwelt entspricht.
2. Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass die Güterwagen sicher und unter Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen beladen sind und dies während der gesamten Fahrt bleiben, wobei im Einzelnen die folgenden Anforderungen zu berücksichtigen sind: Verteilung des Gewichts, Achslast, Sicherung der Ladung, kinematischer Raumbedarf und Abdeckung der Ladung³.

³ Article 4.2.2.4 of the TSI relating to the subsystem, "Traffic Operation and Management" of the trans-European conventional rail system

³Article 4.2.2.4 de la STI relative au sous-système « Opérations et gestion du Trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

³Artikel 4.2.2.4 der TSI über das Teilsystem „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ für die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

2.7 Disruption of operations and corrective action

2.7.1 Definition of disruption of operations

Disruptions to operations means unforeseen events which affect the safety, punctuality and smooth operation of traffic, such as accidents, demonstrations, environmental or climatic influences, technical failure of railway infrastructure or rolling stock, incidents linked to the operation of railway infrastructure or rolling stock.

2.7.2 Notification of disruptions by the railway undertaking and infrastructure manager

1. The infrastructure manager shall, in principle, inform the railway undertaking immediately of any disruptions to operations resulting from the network (and in particular, those arising from the operations of other railway undertakings) which might cause deviations from the features of the allocated train paths, irrespective of their cause (with regard to the consequences for the railway undertaking's traffic).
2. The railway undertaking shall, without delay, report any disruptions to operations arising from its operations to the infrastructure manager, even if no direct consequences for the safety and scheduled performance of operations are to be expected.

2.7.3 Measures to return to normal operating conditions

1. In the event of disruptions to operations, the parties shall do their utmost to bring about a return to normal operating conditions within reasonable time.
2. In the interest of all railway undertakings and, where possible, after consulting/informing the –railway undertakings concerned (unless agreed otherwise by the parties), the infrastructure manager shall take all possible action to restore normal operating conditions, notably by application of its emergency/disruption plans. For this purpose, the infrastructure manager may, without prejudice to point 2.9, decide to increase or decrease train speeds, divert trains to alternative routes or order the use of its alternative infrastructure installations (e.g. platforms, refuelling facilities, storage sidings etc.). The railway undertaking shall comply with the decisions of the infrastructure manager even if no agreement is reached between the parties, without prejudice to the application of provisions of point 2.8.1 § 4.

2.7 Perturbations de l'exploitation et mesures correctives

2.7.1 Définition des perturbations de l'exploitation

Les perturbations de l'exploitation sont des événements imprévus affectant la sécurité, la ponctualité et le déroulement sans problèmes du trafic, tels qu'accidents, manifestations, influences environnementales ou climatiques, défaillances techniques de l'infrastructure ferroviaire ou du matériel roulant, incidents liés à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ou du matériel roulant.

2.7.2 Notification des perturbations par l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure

1. Le gestionnaire de l'infrastructure doit en principe informer immédiatement l'entreprise ferroviaire de toute perturbation de l'exploitation due au réseau (et en particulier de celles résultant de l'exploitation d'autres entreprises ferroviaires) qui pourrait provoquer des modifications des caractéristiques des sillons alloués, indépendamment de sa cause (en ce qui concerne les conséquences sur le trafic de l'entreprise ferroviaire).
2. L'entreprise ferroviaire doit informer sans délai le gestionnaire de l'infrastructure de toute perturbation de l'exploitation résultant de l'exploitation, même s'il ne faut s'attendre à aucune conséquence directe sur la sécurité et la performance prévue de l'exploitation.

2.7.3 Mesures afin de revenir à des conditions normales d'exploitation

1. En cas de perturbation de l'exploitation, les parties font tout leur possible pour revenir à des conditions normales d'exploitation dans un délai raisonnable.
2. Dans l'intérêt des entreprises ferroviaires et, si possible, après consultation/information des entreprises ferroviaires concernées (sauf convention contraire entre les parties), le gestionnaire de l'infrastructure prend toutes les mesures possibles pour rétablir des conditions normales d'exploitation, notamment en appliquant des plans d'urgence/de perturbations. A cet effet, le gestionnaire de l'infrastructure peut, sans préjudice du point 2.9, décider d'augmenter ou de réduire la vitesse des trains, de détourner des trains sur des itinéraires alternatifs ou d'imposer l'utilisation de ses installations d'infrastructure alternatives (p.ex. quais, installations de ravitaillement en carburant, voies de garage, etc.). L'entreprise ferroviaire doit se conformer aux décisions du gestionnaire de l'infrastructure, même si aucun accord n'est obtenu entre les parties, sans préjudice de l'application des dispositions du point 2.8.1, § 4.

2.7 Betriebsstörungen und Abhilfemaßnahmen

2.7.1 Begriffsbestimmung der Betriebsstörungen

Betriebsstörungen sind unvorhergesehene Ereignisse, die den sicheren, pünktlichen und normalen Verkehrsbetrieb beeinträchtigen, wie z.B. Unfälle, Demonstrationen, Umwelt- oder Klimaeinflüsse, technische Mängel an der Infrastruktur oder an Fahrzeugen, Vorfälle im Zusammenhang mit dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur oder der Fahrzeuge.

2.7.2 Mitteilung von Betriebsstörungen durch das Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreiber

1. Grundsätzlich informiert der Infrastrukturbetreiber das Eisenbahnunternehmen unverzüglich über alle auf dem Netz entstandenen Betriebsstörungen (und insbesondere über diejenigen aus dem Verkehrsbetrieb anderer Eisenbahnunternehmen), die Abweichungen von den Merkmalen der zugewiesenen Zugtrassen (hinsichtlich der Auswirkungen auf den Verkehr des Eisenbahnunternehmens) verursachen könnten, und zwar unabhängig von ihrer Ursache.
2. Das Eisenbahnunternehmen teilt dem Infrastrukturbetreiber alle Betriebsstörungen in seinem Verkehrsbetrieb unverzüglich mit, und zwar auch dann, wenn keine direkten Auswirkungen auf die Sicherheit und das geplante Leistungsniveau zu erwarten sind.

2.7.3 Maßnahmen zur Wiederherstellung der normalen Betriebsbedingungen

1. Im Fall von Betriebsstörungen unternehmen die Parteien alles, um innerhalb einer angemessenen Frist die normalen Betriebsbedingungen wieder herzustellen.
2. Im Interesse aller Eisenbahnunternehmen, und wenn möglich nach der Konsultation/Information den/der betroffenen Eisenbahnunternehmen (vorbehaltlich gegenseitiger Vereinbarungen zwischen den Parteien), ergreift der Infrastrukturbetreiber jedwede mögliche Maßnahme zur Wiederherstellung der normalen Betriebsbedingungen, insbesondere durch Anwendung der Notfall-/Betriebsstörungspläne. Unbeschadet von Punkt 2.9 kann der Infrastrukturbetreiber entscheiden, die Zuggeschwindigkeiten zu erhöhen oder herabzusetzen, Züge auf Ersatzstrecken umzuleiten, oder die Nutzung von alternativen Infrastruktureinrichtungen anordnen (z.B. Bahnsteige, Aufтанkeinrichtungen, Abstellgleise, usw.). Das Eisenbahnunternehmen hält die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers ein, und zwar auch dann, wenn zwischen den Parteien kein Einvernehmen erzielt wurde, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen in Punkt 2.8.1 § 4.

- | | | |
|---|---|--|
| <p>3. One of the parties may, if necessary but only in exceptional circumstances without prejudice to point 2.7.4, request from the other the available resources most appropriate to restoring normal operations as soon as possible.</p> | <p>3. Chaque partie peut, si nécessaire, mais seulement dans des circonstances exceptionnelles et sans préjudice du point 2.7.4, demander à l'autre partie de mettre à sa disposition les ressources disponibles les plus appropriées pour rétablir dès que possible une exploitation normale.</p> | <p>3. Bei Bedarf kann eine der Parteien im Fall von außerordentlichen Umständen, unbeschadet von Punkt 2.7.4, von der anderen die am besten geeigneten Mittel zur Wiederherstellung des Normalbetriebes anfordern.</p> |
| <p>4. The costs of the aforementioned assistance from one of the parties, if it did not cause the disruption, will be payable by the party requesting assistance, without prejudice to the latter claiming full compensation for costs from the person (for example, another railway undertaking) which caused the operational disturbance.</p> | <p>4. Les coûts de l'assistance susmentionnée apportée par l'une des parties, si cette dernière n'a pas causé la perturbation, doivent être payés par la partie qui demande l'assistance, sans préjudice d'une requête ultérieure de compensation complète pour ces coûts auprès de la personne (p.ex. une autre entreprise ferroviaire) qui a causé la perturbation de l'exploitation.</p> | <p>4. Die Kosten für die vorgenannte Hilfeleistung einer der Parteien sind von der Partei zu zahlen, die die Hilfeleistung angefordert hat, es sei denn, die hilfeleistende Partei habe die Störung verursacht. Der Anspruch der anfordernden Partei, von der am Ursprung der Betriebsstörung stehenden Partei (z.B. ein anderes Eisenbahnunternehmen) die vollumfängliche Erstattung der Kosten zu verlangen, bleibt unberührt.</p> |

2.7.4 Clearance of tracks

1. In the event of the obstruction of tracks by a failed train or vehicle, the infrastructure manager shall decide on appropriate measures to clear the tracks, notably by requiring the assistance of the railway undertaking to remove the train or vehicle concerned, if this is technically possible. The powers given to the infrastructure manager by Article 54 § 2 of the Directive 2012/34/EU remain unchanged.
2. This assistance is, in principle, limited to the removal of failed train or vehicle from the location where it is disrupting usage of the network by other parties to the next location where it can be parked, in accordance with the applicable operational rules.
3. When a failed train or vehicle does not belong to the railway undertaking, infrastructure manager shall refund the expenses (driver working hours, use of traction stock, fuel consumption, etc.) of the railway undertaking which provided assistance, without prejudice to the right of the railway undertaking providing assistance to claim damages from the rescued railway undertaking.
4. On request, the infrastructure manager shall supply the name of the rescued railway undertaking to the railway undertaking which gave assistance.
5. When the failed train or vehicle is removed by another railway undertaking, the railway undertaking which operates this train or vehicle shall refund to the infrastructure manager the expenses the infrastructure manager paid to the railway undertaking which provided assistance.

2.7.4 Libération des voies

1. En cas d'obstruction des voies par un train ou un véhicule défectueux, le gestionnaire de l'infrastructure décide de prendre les mesures appropriées pour libérer les voies, notamment en demandant l'assistance de l'entreprise ferroviaire pour déplacer le train ou le véhicule concerné, si cela est techniquement possible. Les pouvoirs attribués au gestionnaire de l'infrastructure par l'article 54, paragraphe 2 de la Directive 2012/34/UE ne sont pas affectés.
2. Cette assistance est, en principe, limitée au déplacement du train ou du véhicule défectueux de l'endroit où il perturbe l'utilisation du réseau par d'autres parties vers le site le plus proche où il peut être stationné, en conformité avec les règles d'exploitation applicables.
3. Lorsqu'un train ou un véhicule défectueux n'appartient pas à l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure rembourse les dépenses (heures de l'agent de conduite, utilisation du matériel de traction, consommation de carburant, etc.) de l'entreprise ferroviaire qui a fourni l'assistance, sans préjudice du droit de l'entreprise ferroviaire qui a fourni l'assistance de demander des dommages et intérêts à l'entreprise ferroviaire secourue.
4. Sur demande, le gestionnaire de l'infrastructure doit fournir le nom de l'entreprise ferroviaire secourue à l'entreprise ferroviaire qui a prêté assistance.
5. Lorsque le train ou le véhicule défectueux est déplacé par une autre entreprise ferroviaire, l'entreprise ferroviaire qui exploite ce train ou ce véhicule rembourse au gestionnaire de l'infrastructure les montants versés par le gestionnaire de l'infrastructure à l'entreprise ferroviaire qui a fourni l'assistance.

2.7.4 Räumung von Fahrwegen

1. Im Fall der Blockierung von Fahrwegen durch einen liegen gebliebenen Zug oder ein liegen gebliebenes Fahrzeug entscheidet der Infrastrukturbetreiber über die zweckmäßigen Maßnahmen zur Räumung des Fahrweges, insbesondere indem er die Hilfeleistung des Eisenbahnunternehmens anfordert, um, falls es technisch möglich ist, den betreffenden Zug oder das betreffende Fahrzeug zu räumen. Die dem Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 54 Ziffer 2 der Richtlinie 2012/34/EU eingeräumten Befugnisse bleiben unverändert.
2. Diese Hilfeleistung beschränkt sich im Grundsatz auf das Räumen des liegen gebliebenen Zuges oder Fahrzeuges vom Ort, an dem es die Netznutzung unterbricht, zum nächsten Ort, wo es gemäß den geltenden Betriebsvorschriften abgestellt werden kann.
3. Gehört ein liegen gebliebener Zug oder ein liegen gebliebenes Fahrzeug nicht dem Eisenbahnunternehmen, so erstattet der Infrastrukturbetreiber die Auslagen (Arbeitsstunden des Triebfahrzeugführers, Nutzung der Traktionsmittel, Brennstoffverbrauch, usw.) des hilfe leistenden Eisenbahnunternehmens, unbeschadet des Rechts des letzteren, Schadenersatz von dem Eisenbahnunternehmen zu verlangen, dem es zu Hilfe gekommen ist.
4. Auf Verlangen hat der Infrastrukturbetreiber dem hilfe leistenden Eisenbahnunternehmen den Namen des Eisenbahnunternehmens bekanntzugeben, dem es zu Hilfe gekommen ist.
5. Wird der liegen gebliebene Zug oder das liegen gebliebene Fahrzeug von einem anderen Eisenbahnunternehmen geräumt, erstattet das diesen Zug oder dieses Fahrzeug betreibende Eisenbahnunternehmen dem Infrastrukturbetreiber die Auslagen, die er dem hilfe leistenden Eisenbahnunternehmen gezahlt hat.

2.8 Cancellation of allocated train paths**2.8 Annulation de sillons alloués****2.8 Stornierung von zugewiesenen Zugtrassen****2.8.1 Cancellation of allocated train paths by the infrastructure manager****2.8.1 Annulation de sillons alloués par le gestionnaire de l'infrastructure****2.8.1 Stornierung von zugewiesenen Zugtrassen durch den Infrastrukturbetreiber**

1. Without prejudice to point 2.9, the infrastructure manager may cancel allocated train paths to the extent that they are directly or indirectly affected by the following events:
 - a. disruptions to operations as defined in point 2.7.1;
 - b. public authority requirements (national and civil security, public order and safety).
 2. The infrastructure manager shall use reasonable endeavours to reduce the hindrance particularly by offering the railway undertaking alternative options to run its having due regard to the technical specifications of the railway undertaking's train and the network capacity.
 3. In case of cancellation of train paths due to infrastructure works which were not planned by the infrastructure manager in the train path allocation process, unless in a case of immediate precaution, the arrangements for these works, to the extent that they affect the railway undertaking, shall be agreed by the infrastructure manager and the railway undertaking affected.
 4. The infrastructure manager may also cancel those allocated train paths directly or indirectly affected by any restriction (e.g. suspension or withdrawal) regarding the licence of the railway undertaking, its safety certificate or insurance conditions.
 5. The cancelled train paths are at the infrastructure manager's disposal. When the railway undertaking regains the rights to use the network, it must make another request for train paths according to the normal allocation process.
 6. When the infrastructure manager cancels allocated train paths which have been used less than the threshold quota laid down in the provisions of the network statement implementing Article 52 § 2 of Directive 2012/34/EU, unless the non-usage was due to non-economic reasons beyond the railway undertakings control, the infrastructure manager is to inform the railway undertaking in due time but at least five working days in advance that the train path will be cancelled. If the railway undertaking doesn't reply giving the respective proper reason in due time the infrastructure manager may cancel the train paths. The cancelled train paths are at the infrastructure manager's
1. Sans préjudice du point 2.9, le gestionnaire de l'infrastructure peut annuler des sillons alloués dans la mesure où ils sont directement ou indirectement affectés par les événements suivants :
 - a. perturbations de l'exploitation selon le point 2.7.1;
 - b. exigences des autorités publiques (sécurité nationale et civile, ordre public et sûreté).
 2. Le gestionnaire de l'infrastructure doit prendre toute mesure raisonnable pour réduire les inconvénients, en particulier en offrant à l'entreprise ferroviaire des options alternatives pour faire circuler son train, eu égard aux spécifications techniques du train de l'entreprise ferroviaire et aux capacités du réseau.
 3. En cas d'annulation de sillons en raison de travaux sur l'infrastructure qui n'étaient pas prévus par le gestionnaire de l'infrastructure lors de la procédure d'attribution des sillons, sauf en cas d'application immédiate du principe de précaution, l'organisation de ces travaux, dans la mesure où ils affectent l'entreprise ferroviaire, doit être approuvée par le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire concernée.
 4. Le gestionnaire de l'infrastructure peut également annuler les sillons alloués qui sont affectés directement ou indirectement par toute restriction (p.ex. suspension ou retrait) portant sur la licence de l'entreprise ferroviaire, son certificat de sécurité ou les conditions d'assurance.
 5. Les sillons annulés sont à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure. Si l'entreprise ferroviaire récupère ses droits d'utilisation du réseau, elle doit adresser une nouvelle demande de sillons, conformément à la procédure normale d'allocation.
 6. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure annule des sillons alloués dont l'utilisation a été inférieure au seuil fixé dans les dispositions du document de référence du réseau qui met en œuvre l'article 52, paragraphe 2, de la Directive 2012/34/UE, sauf si cette sous-utilisation est due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle de l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure doit informer l'entreprise ferroviaire en temps voulu mais au moins cinq jours ouvrables à l'avance que le sillon sera annulé. Si l'entreprise ferroviaire ne répond pas en temps voulu indiquant le motif adéquat relatif, le gestionnaire de l'infrastructure peut annuler les
1. Unbeschadet von Punkt 2.9 kann der Infrastrukturbetreiber zugewiesene Zugtrassen stornieren, sofern sie von den folgenden Ereignissen direkt oder indirekt betroffen sind:
 - a. Betriebsstörungen gemäß Punkt 2.7.1;
 - b. Behördliche Anordnungen (nationale und zivile Sicherheit, öffentliche Ordnung und Sicherheit)
 2. Der Infrastrukturbetreiber unternimmt angemessene Anstrengungen, um die Behinderung zu beschränken, insbesondere indem er dem Eisenbahnunternehmen unter gebührender Berücksichtigung der technischen Spezifikationen der Züge des Eisenbahnunternehmens und der Fahrwegkapazität tragfähige Alternativen für seine Züge anbietet.
 3. Werden Zugtrassen wegen Fahrweginstandhaltungsarbeiten storniert, die der Infrastrukturbetreiber im Fahrwegzuweisungsverfahren nicht eingeplant hat, sind die Anweisungen für diese Arbeiten, sofern sie das Eisenbahnunternehmen betreffen, zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem betroffenen Eisenbahnunternehmen zu vereinbaren, es sei denn es handelt sich um unverzüglich notwendige Sicherheitsmaßnahmen.
 4. Der Infrastrukturbetreiber kann diese zugewiesenen Zugtrassen, die direkt oder indirekt von irgendeiner Einschränkung in Bezug auf die Genehmigung des Eisenbahnunternehmens (z.B. Aufhebung oder Rückzug), sein Sicherheitszertifikat oder seine Versicherungsdeckung betroffen sind, ebenfalls stornieren.
 5. Die stornierten Zugtrassen bleiben zur Verfügung des Infrastrukturbetreibers. Falls das Eisenbahnunternehmen seine Rechte zur Nutzung des Netzes wieder erlangt, so hat es im ordentlichen Fahrwegzuweisungsverfahren einen neuen Antrag für Zugtrassen zu stellen.
 6. Falls der Infrastrukturbetreiber Zugtrassen storniert, deren Nutzung unterhalb des Schwellenwerts liegt, der in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zur Umsetzung von Artikel 52 Ziffer 2 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt ist und sofern die fehlende Nutzung nicht auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die außerhalb des Einflussbereichs des Eisenbahnunternehmens liegen, informiert der Infrastrukturbetreiber das Eisenbahnunternehmen innert nützlicher Frist, mindestens fünf Arbeitstage im Voraus, über die Stornierung. Gibt das Eisenbahnunternehmens nicht innert nützlicher Frist in seiner Antwort die zu Grunde liegenden und korrekten

disposal once written notice has been given to the railway undertaking concerned⁴).

sillons. Les sillons annulés sont à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure dès qu'un avis écrit a été transmis à l'entreprise ferroviaire concernée⁴).

Gründe an, so kann der Infrastrukturbetreiber die Zugtrassen stornieren. Die stornierten Zugtrassen stehen dem Infrastrukturbetreiber zur freien Verfügung, sobald dem betroffenen Eisenbahnunternehmen schriftliche Mitteilung gemacht wurde⁴.

2.8.2 Cancellation of allocated train paths by the railway undertaking

2.8.2 Annulation de sillons alloués par l'entreprise ferroviaire

2.8.2 Stornierung von zugewiesenen Zugtrassen durch das Eisenbahnunternehmen

The railway undertaking can cancel the allocated train paths at its own discretion once it has informed the infrastructure manager within the deadline agreed in the allocation process (e.g., as described in the relevant provisions in the network statement).

L'entreprise ferroviaire peut annuler les sillons alloués en informant le gestionnaire de l'infrastructure dans le délai convenu dans la procédure d'allocation (p.ex. dans les dispositions correspondantes du document de référence du réseau).

Das Eisenbahnunternehmen kann die zugewiesenen Zugtrassen nach eigenem Gutdünken stornieren, nachdem es den Infrastrukturbetreiber innerhalb der im Zuweisungsverfahren festgelegten Frist (z.B. in den maßgeblichen Bestimmungen der Schienennetz-Nutzungsbedingungen bezeichnet) informiert hat.

2.9 Financial consequences of the restrictions to and cancellations of the allocated train paths

2.9 Conséquences financières des restrictions imposées aux sillons et des annulations de sillons

2.9 Finanzielle Auswirkungen von Einschränkungen oder Stornierungen zugewiesener Zugtrassen

1. If the infrastructure manager is able to offer a reasonable alternative to the allocated train path cancelled in accordance with point 2.8.1 § 1, the charges for the alternative train path shall not exceed those of the original train path. The infrastructure manager shall charge the full price of the alternative train path where cancellation is due to circumstances mentioned in point 6.2.2.
2. If the infrastructure manager is not able to offer a reasonable alternative, based on the needs of the railway undertaking, the charges for the train path which was cancelled shall not be payable.
3. If there are restrictions on the characteristics of the allocated train path (e.g. gradients, axle load, speed, train length, diesel traction instead of electric traction), the charges for the train path shall be calculated according to the characteristics of the train path actually used.
4. The aforementioned provisions shall be applicable to the extent they do not conflict with mandatory national law.
5. Other financial consequences of restriction to or cancellation of the allocated train path shall be regulated in accordance with Chapter 4.

1. Si le gestionnaire de l'infrastructure est en mesure de proposer une alternative raisonnable au sillon alloué conformément au point 2.8.1, paragraphe 1, la redevance pour le sillon alternatif ne doit pas excéder celle du sillon original. Le gestionnaire de l'infrastructure facture le prix intégral du sillon alternatif lorsque l'annulation est due aux circonstances mentionnées au point 6.2.2.
2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas en mesure de proposer une alternative raisonnable, basée sur les nécessités de l'entreprise ferroviaire, la redevance pour le sillon annulé n'est pas due.
3. Si des restrictions sont imposées aux caractéristiques du sillon alloué (p.ex. déclivité, charge par essieu, vitesse, longueur du train, traction diesel au lieu de traction électrique), la redevance pour le sillon est calculée en fonction des caractéristiques du sillon réellement utilisé.
4. Les dispositions susmentionnées sont applicables dans la mesure où elles ne sont pas en contradiction avec le droit national impératif.
5. Les autres conséquences financières d'une restriction imposée au sillon ou de l'annulation du sillon alloué sont réglées conformément au chapitre 4.

1. Falls der Infrastrukturbetreiber in der Lage ist, eine tragfähige Alternative zur zugewiesenen, gemäß Punkt 2.8.1, Absatz 1 stornierten Zugtrasse anzubieten, übersteigen die Entgelte für die alternative Zugtrasse jene der ursprünglichen Zugtrasse nicht. Der Infrastrukturbetreiber erhebt den ganzen Preis für die alternative Zugtrasse, falls die Stornierung auf die in Punkt 6.2.2 genannten Umstände zurückzuführen ist.
2. Falls der Infrastrukturbetreiber keine auf die Bedürfnisse des Eisenbahnunternehmens zugeschnittene tragfähige Alternative anbieten kann, sind die Entgelte für die stornierte Zugtrasse nicht geschuldet.
3. Falls die zugewiesene Zugtrasse einschränkende Merkmale aufweist (z.B. Gefälle, Achslast, Geschwindigkeit, Zuglänge, Diesel- anstatt elektrische Traktion), werden die Entgelte für die Zugtrasse gemäß den Merkmalen der tatsächlich genutzten Zugtrasse berechnet.
4. Die vorstehenden Bestimmungen gelten insoweit, als sie nicht in Widerspruch mit zwingendem Landesrecht stehen.
5. Sonstige finanzielle Auswirkungen von Einschränkungen in oder Stornierung der zugewiesenen Zugtrasse sind gemäß Kapitel 4 zu regeln.

⁴ The limitation of cancellations due to non-economic reasons and the respective obligation of preinformation apply after 16 June 2015 only.

⁴ La limitation de l'annulation due à des raisons non-économiques et l'obligation d'information en avance ne s'appliquent qu'à partir du 16 juin 2015.

⁴ Die Einschränkung der Stornierung bei nichtwirtschaftlichen Gründen sowie die damit verbundene vorgängige Informationspflicht sind erst ab dem 16. Juni 2015 anwendbar.

Chapter 3**Payment provisions****3.1 Charging principles**

1. The use of the railway infrastructure shall give rise to the collection of a usage charge by the infrastructure manager, in application of the applicable law.
2. The railway undertaking is obliged to pay the charges according to the pricing system of the infrastructure manager, which is described in the network statement setting out the different components of the charges applicable.

3.2 Billing arrangements

1. The infrastructure manager shall invoice for the services provided in the contract of use of the railway infrastructure as stated in 1.3 above.
2. Payments shall be made:
 - a. at the railway undertaking's expense,
 - b. to the account designated by the infrastructure manager,
 - c. under the specific terms, if any, stipulated in the contract.
3. Unless otherwise stipulated in the contract, all payments shall be made in the currency of the country in which the infrastructure manager has its headquarters.
4. All invoices must be paid within the term described in the contract. In the event of payment by a transfer, the obligation of the debtor party is discharged when the transfer to the other party's financial institution becomes effective.

3.3 Late payments

1. A payment is considered as late if the infrastructure manager has not received the amount due in the period of time stipulated in point 3.2 above.
2. The infrastructure manager is entitled to interest for late payment.
3. The rate of interest levied in the event of late payment shall be set by the parties in the contract, without prejudice to the applicable law.
4. This interest shall become payable from the day following the date or the end of the period laid down in the contract, or, if so provided for by applicable law, following notification.
5. In the event of late payment by the railway undertaking for a successive payments periods or for two payment periods within one year, the infrastructure manager is entitled to suspend the services provided by the contract until

Chapitre 3**Dispositions concernant le paiement****3.1 Principes de facturation**

1. L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire donne lieu à la perception d'une redevance d'utilisation par le gestionnaire de l'infrastructure conformément au droit applicable.
2. L'entreprise ferroviaire est tenue de payer les redevances conformément au système de tarification du gestionnaire de l'infrastructure décrit dans le document de référence du réseau, qui précise les différentes composantes des redevances.

3.2 Modalités de paiement

1. Le gestionnaire de l'infrastructure facture les services selon le point 1.3 ci-dessus couverts par le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.
2. Les paiements sont effectués :
 - a. aux frais de l'entreprise ferroviaire,
 - b. sur le compte indiqué par le gestionnaire de l'infrastructure,
 - c. le cas échéant, dans les conditions spécifiques stipulées dans le contrat.
3. Sauf disposition contraire dans le contrat, tous les paiements sont effectués dans la monnaie du pays dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège.
4. Toutes les factures doivent être payées dans le délai prévu dans le contrat. En cas de paiement par virement, l'obligation de la partie débitrice est remplie lorsque le virement devient effectif auprès de l'institution financière de l'autre partie.

3.3 Retards de paiements

1. Un paiement est considéré comme tardif si le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas reçu le montant dû dans le délai stipulé au point 3.2 ci-dessus.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à facturer des intérêts de retard.
3. Le taux d'intérêt en cas de retard de paiement est fixé par les parties dans le contrat, sans préjudice du droit applicable.
4. Les intérêts sont dus à partir du jour suivant la date ou la fin du délai prévue dans le contrat ou, si cela est prévu par le droit applicable, à partir du jour suivant la notification.
5. En cas de retard de paiement par l'entreprise ferroviaire lors de deux échéances successives ou lors de deux échéances en l'espace d'un an, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à suspendre les services

Kapitel 3**Zahlungsbestimmungen****3.1 Grundsätze der Entgelterhebung**

1. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur unterliegt der Erhebung von Nutzungsentgelten durch den Infrastrukturbetreiber in Anwendung des geltenden Rechts.
2. Das Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet, die Entgelte gemäß dem in den Schienennetz Nutzungsbedingungen des Infrastrukturbetreibers aufgeführten Preissystem zu zahlen, das die verschiedenen Komponenten der geltenden Entgelte benennt.

3.2 Abrechnungsmodalitäten

1. Der Infrastrukturbetreiber stellt die im Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrag gemäß vorstehendem Punkt 1.3 vorgesehenen Leistungen in Rechnung.
2. Die Zahlungen sind zu leisten:
 - a. Auf Kosten des Eisenbahnunternehmens,
 - b. Auf das vom Infrastrukturbetreiber bezeichneten Konto,
 - c. Gegebenenfalls unter den im Vertrag vereinbarten besonderen Bedingungen.
3. Ohne gegenteilige Abmachung im Vertrag sind alle Zahlungen in der Landeswährung am Sitz des Infrastrukturbetreibers zu leisten.
4. Alle Rechnungen sind innerhalb der im Vertrag bezeichneten Frist zu zahlen. Erfolgt die Zahlung durch Überweisung, ist der Schuldner an dem Tag von seiner Verpflichtung befreit, an dem die Überweisung beim Finanzinstitut der anderen Partei eingeht.

3.3 Zahlungsverzug

1. Eine Partei ist dann im Zahlungsverzug, wenn der geschuldete Betrag beim Infrastrukturbetreiber nicht innerhalb der im vorstehenden Punkt 3.2 festgelegte Fristen eingeht.
2. Bei Zahlungsverzug hat der Infrastrukturbetreiber Anrecht auf Zinsen.
3. Den bei Zahlungsverzug zu erhebenden Zinssatz legen die Parteien im Vertrag fest, unbeschadet des geltenden Rechts.
4. Dieser Zins ist fällig vom Tag an, der auf den im Vertrag festgelegten Tag oder auf den Ablauf der darin festgelegten Frist folgt oder, falls im geltenden Recht vorgesehen, ab dem Erhalt der Mahnung.
5. Befindet sich das Eisenbahnunternehmen für aufeinanderfolgende Zahlungsperioden oder für zwei Zahlungsperioden innerhalb eines Jahres im Verzug, ist der Infrastrukturbetreiber berechtigt, die im Verträge vorgesehe-

the payment is made, without prejudice to the application of point 7.2.

prévus par le contrat jusqu'à l'exécution du paiement, sans préjudice de l'application du point 7.2.

nen Leistungen einzustellen, bis die Zahlungen geleistet sind, unbeschadet der Anwendung von Punkt 7.2.

3.4 Guarantees linked to payment conditions

1. As a guarantee that the railway undertaking will meet its contractual obligations, the infrastructure manager may require it to pay a reasonable security deposit or equivalent form of collateral which shall be retained until the infrastructure manager is paid in full for the charges invoiced.

2. In such a case, the terms governing and amount of this security deposit or equivalent form of collateral shall be provided in the network statement.

3.4 Garanties liées aux conditions de paiement

1. Au titre de garantie concernant les obligations contractuelles de l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut demander à l'entreprise ferroviaire de lui verser un dépôt de garantie raisonnable ou une forme équivalente de garantie, qui sera retenu jusqu'à ce que tous les frais facturés par le gestionnaire de l'infrastructure aient été payés.

2. Dans un tel cas, les conditions régissant ce dépôt de garantie ou la forme équivalente de garantie et le montant sont définis dans le document de référence du réseau.

3.4 Mit den Zahlungsbedingungen verbundene Sicherheitsleistungen

1. Um zu gewährleisten, dass das Eisenbahnunternehmen seinen vertraglichen Pflichten nachkommt, kann der Infrastrukturbetreiber verlangen, dass eine angemessene finanzielle Sicherheitsleistung oder eine gleichwertige Sicherheit hinterlegt wird, die zurückbehalten wird, bis dem Infrastrukturbetreiber alle in Rechnung gestellten Entgelte vollständig gezahlt sind.

2. In diesem Fall sind die dafür geltenden Bedingungen und der Betrag der finanziellen Sicherheitsleistung oder gleichwertigen Sicherheit in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorzusehen.

Chapter 4

Consequences of delays and disruptions

4.1 Right of recourse for damages payable to the contractual partners of the railway undertaking and infrastructure manager

4.1.1 *The railway undertaking's recourse against the infrastructure manager*

In the event of delay or disruption, the infrastructure manager shall be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the railway undertaking to its contractual partners (such as passengers, consignors, consignees) within the limits and conditions provided by national law, applicable European law or international law (such as the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules and Regulation (EC) No 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations) caused to the railway undertaking or to his auxiliaries during the use of the infrastructure and having their origin in the infrastructure. The infrastructure manager shall be relieved of this liability in accordance with point 6.2.2.

4.1.2 *The infrastructure manager's recourse against the railway undertaking*

In the event of delay or disruption, the railway undertaking shall be liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the infrastructure manager to other railway undertakings within the limits and conditions provided for by national law, applicable European law or international law, caused by the railway undertaking, by the means of transport used or by the persons or goods carried to the infrastructure manager or to its auxiliaries during the use of the infrastructure. The railway undertaking shall be relieved of this liability in accordance with point 6.3.2.

Chapitre 4

Conséquences des retards et des perturbations

4.1 Droit de recours pour les indemnités payées aux partenaires contractuels de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure

4.1.1 *Le recours de l'entreprise ferroviaire à l'encontre du gestionnaire de l'infrastructure*

En cas de retard ou de perturbation, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par l'entreprise ferroviaire à ses partenaires contractuels (comme les voyageurs, les expéditeurs et les destinataires), dans les limites et conditions fixées par le droit national, le droit européen ou le droit international applicable [comme les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM et le Règlement (CE) No 1371/2007 concernant les droits et obligations des voyageurs ferroviaires], causés à l'entreprise ferroviaire ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure et ayant leur origine dans l'infrastructure. Le gestionnaire de l'infrastructure est déchargé de cette responsabilité conformément au point 6.2.2.

4.1.2 *Le recours du gestionnaire de l'infrastructure à l'encontre de l'entreprise ferroviaire*

En cas de retard ou de perturbation, l'entreprise ferroviaire est responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le gestionnaire de l'infrastructure à d'autres entreprises ferroviaires, dans les limites et conditions fixées par le droit national, le droit européen ou le droit international applicable, causés par l'entreprise ferroviaire au gestionnaire de l'infrastructure ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées. L'entreprise ferroviaire est déchargée de cette responsabilité conformément au point 6.3.2.

Kapitel 4

Auswirkungen von Verspätungen und Störungen

4.1 Rückgriffrecht für die Entschädigungen an Vertragspartner des Eisenbahnunternehmens und des Infrastrukturbetreibers

4.1.1 *Rückgriff des Eisenbahnunternehmens auf den Infrastrukturbetreiber*

Im Fall von Verspätungen und Störungen haftet der Infrastrukturbetreiber für Vermögensschäden, die das Eisenbahnunternehmen seinen Vertragspartnern (wie z.B. den Reisenden, Absendern und Empfängern) als Entschädigungen im Umfang und zu den Bedingungen zu zahlen hat, die im Landesrecht, im geltenden europäischen oder im internationalen Recht (wie z.B. Einheitliche Rechtsvorschriften CIV, Einheitliche Rechtsvorschriften CIM, und die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste) vorgesehen sind, und die dem Eisenbahnunternehmen oder seinen Erfüllungsgehilfen während der Infrastrukturnutzung verursacht wurden und ihren Ursprung in der Infrastruktur haben. Die Haftungsbefreiung des Infrastrukturbetreibers richtet sich nach Punkt 6.2.2.

4.1.2 *Rückgriff des Infrastrukturbetreibers auf das Eisenbahnunternehmen*

Im Fall von Verspätung oder Störungen haftet das Eisenbahnunternehmen für Vermögensschäden, die der Infrastrukturbetreiber anderen Eisenbahnunternehmen als Entschädigung im Umfang und zu den Bedingungen zu zahlen hat, die im Landesrecht, im geltenden europäischen oder im internationalen Recht vorgesehen sind, und die das Eisenbahnunternehmen dem Infrastrukturbetreiber oder seinen Erfüllungsgehilfen während der Infrastrukturnutzung mit den eingesetzten Transportmitteln oder beförderten Personen oder Gütern verursacht hat. Die Haftungsbefreiung des Eisenbahnunternehmens richtet sich nach Punkt 6.3.2.

4.1.3 Minimum amounts

The railway undertaking and infrastructure manager shall not assert claims for the pecuniary losses defined in points 4.1.1 and 4.1.2 above if and so far as either (i) the pecuniary losses do not exceed 5'000 euros for a single event, or (ii) the aggregate amount of pecuniary losses per yearly timetable does not exceed 100'000 euros. Each party is free to decide – when entering into the contract of use of infrastructure – which of these two criteria it will apply.

4.2 Loss or damage sustained by the railway undertaking and infrastructure manager themselves

If and to what extent the infrastructure manager or railway undertaking may be liable for loss or damage caused to the other party by delay or disruption to his operations shall be determined by other agreements between the infrastructure manager and railway undertaking.

Chapter 5**Administrative requirements**

The railway undertaking shall provide the infrastructure manager with a copy of the original documents (licence, safety certificate), and shall inform the infrastructure manager immediately about any change in the aforementioned documents and other documents required by the provisions of the network statement and within the terms prescribed by the network statement.

Chapter 6**Liabilities of each party in the event of accidents and other incidents****6.1 General provisions**

1. The provisions of Chapter 6 shall govern the liability of the contracting parties.
2. The consequences of delays and disruptions for each party are specified in point 2.9 and in Chapter 4 of these GTC.

4.1.3 Montants minimaux

L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure renoncent à présenter une demande pour des dommages pécuniaires selon les points 4.1.1 et 4.1.2 ci-dessus si et dans la mesure où, (i) les dommages pécuniaires n'excèdent pas 5'000 Euros par événement ou (ii) le montant cumulé des dommages pécuniaires n'excède pas 100'000 Euros par période d'horaire annuel. Chaque partie est libre de décider – lors de la conclusion du contrat d'utilisation de l'infrastructure - lequel de ces deux critères sera appliqué.

4.2 Pertes ou dommages subis par l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure eux-mêmes

Les autres accords conclus entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire déterminent si et dans quelle mesure le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire peuvent être responsables des dommages causés à l'autre partie en cas de retards ou de perturbations dans l'exploitation.

Chapitre 5**Exigences administratives**

L'entreprise ferroviaire fournit au gestionnaire de l'infrastructure une copie des documents originaux (licence, certificat de sécurité) et informe immédiatement le gestionnaire de l'infrastructure de tout changement dans les documents susmentionnés et les autres documents requis par le document de référence du réseau, dans les conditions prescrites par le document de référence du réseau.

Chapitre 6**Responsabilités de chaque partie en cas d'accidents et autres incidents****6.1 Dispositions générales**

1. Les dispositions du chapitre 6 définissent la responsabilité des parties contractantes.
2. Les conséquences des retards et perturbations pour chaque partie sont réglées au point 2.9 et au Chapitre 4 des présentes CG.

4.1.3 Mindestbeträge

Das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber verzichten auf die Geltendmachung der in den vorstehenden Punkten 4.1.1 und 4.1.2 genannten Vermögensschäden, falls und insoweit als entweder (i) der finanzielle Verlust für ein einzelnes Ereignis 5'000 Euro nicht übersteigt, oder (ii) der Gesamtbetrag der Vermögensschäden je Jahresfahrplanperiode den Gesamtbetrag von 100'000 Euro nicht übersteigt. Jeder Partei steht es frei, beim Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages zu entscheiden, welches der beiden Kriterien gelten soll.

4.2 Vom Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber selbst erlittener Verlust oder Schaden

Ob und inwieweit der Infrastrukturbetreiber oder das Eisenbahnunternehmen für Verlust und Schaden haftbar ist, die der anderen Partei durch Verspätung oder Störung in seinem Betrieb zugefügt wurden, wird in sonstigen Vereinbarungen zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen geregelt.

Kapitel 5**Verwaltungsvorschriften**

Das Eisenbahnunternehmen legt dem Infrastrukturbetreiber eine Kopie der Originaldokumente (Genehmigung, Sicherheitszertifikat) vor und informiert den Infrastrukturbetreiber unter den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgeschriebenen Bedingungen unverzüglich über jede Änderungen in den vorgenannten oder anderen in den Bestimmungen des Schienennetz-Nutzungsbedingungen verlangten Dokumenten.

Kapitel 6**Haftung jeder Partei bei Unfällen und Vorfällen****6.1 Allgemeine Bestimmungen**

1. Die Bestimmungen in Kapitel 6 regeln die Haftung der Vertragsparteien.
2. Die Auswirkungen von Verspätungen und Störungen sind für jede Partei in Punkt 2.9 und Kapitel 4 dieser E-AGB-I aufgeführt.

6.2 Liability of the infrastructure manager**6.2 Responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure****6.2 Haftung des Infrastrukturbetreibers****6.2.1 Liability****6.2.1 Responsabilité****6.2.1 Haftung**

1. The infrastructure manager shall be liable

- for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm to staff),
- for loss of or damage to property irrespective of ownership (destruction of, or damage to, movable or immovable property, especially rolling stock of the railway undertaking),
- for pecuniary loss resulting from damages that the railway undertaking is, according to law, obliged to pay to its customers within the limits and conditions provided for by national or international law

caused to the railway undertaking or to its auxiliaries during the use of the railway infrastructure and having its origin in the railway infrastructure.

2. The same liability applies for additional and ancillary services provided by the infrastructure manager unless agreed otherwise by the parties.

3. Liability for pecuniary loss resulting from damages caused by the infrastructure manager and, according to law, payable by the railway undertaking to third parties is governed by the applicable national or international law.

4. The infrastructure manager is not liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the railway undertaking under contractual agreements going beyond national or international law unless agreed otherwise by the parties.

6.2.2 Grounds of relief

The infrastructure manager shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage has been caused by

- the fault of the railway undertaking or by an order given by the railway undertaking which is not attributable to the infrastructure manager,
- circumstances such as force majeure or the behaviour of a third party which the infrastructure manager, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

1. Le gestionnaire de l'infrastructure est responsable

- des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du personnel),
- des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers, en particulier le matériel roulant de l'entreprise ferroviaire), indépendamment de la propriété des biens,
- des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts que l'entreprise ferroviaire doit verser à ses clients sur la base du droit, dans les limites et conditions fixées par le droit national ou international

causés à l'entreprise ferroviaire ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et ayant leur origine dans l'infrastructure ferroviaire.

2. La même responsabilité s'applique aux prestations complémentaires et connexes fournies par le gestionnaire de l'infrastructure, sauf convention contraire entre les parties.

3. La responsabilité pour les dommages pécuniaires résultant des dommages causés par le gestionnaire de l'infrastructure et dus par l'entreprise ferroviaire à des tiers sur la base du droit, est régie par le droit national ou international applicable.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages dus par l'entreprise ferroviaire sur la base d'un accord contractuel allant au-delà du droit national ou international, sauf convention contraire entre

6.2.2 Causes d'exonération

Le gestionnaire de l'infrastructure est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où le dommage a été causés par

- une faute de l'entreprise ferroviaire ou par un ordre de l'entreprise ferroviaire qui n'est pas imputable au gestionnaire de l'infrastructure,
- un cas de force majeure ou par le comportement d'un tiers que le gestionnaire de l'infrastructure, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier;

1. Der Infrastrukturbetreiber haftet für

- Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder seelischen Gesundheit des Personals),
- Sachschäden unabhängig von den Eigentumsverhältnissen (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen), insbesondere Fahrzeuge des Eisenbahnunternehmens),
- Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass das Eisenbahnunternehmen seinen Kunden gemäss Landesrecht oder internationalem Recht Entschädigungen zu zahlen verpflichtet ist, im gesetzlich vorgesehenen Umfang,

die dem Eisenbahnunternehmen oder seinen Erfüllungsgehilfen während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.

2. Die gleiche Haftung gilt für die vom Infrastrukturbetreiber erbrachten Zusatz- und Nebenleistungen, vorbehaltlich gegenteiliger Vereinbarung zwischen den Parteien.

3. Die Haftung für Vermögensschäden aus den vom Infrastrukturbetreiber verursachten Entschädigungen, die das Eisenbahnunternehmen von Gesetzes wegen an Dritte zu zahlen hat, richtet sich nach dem geltenden Landes- oder internationalen Recht.

4. Der Infrastrukturbetreiber haftet nicht für Vermögensschäden aus Entschädigungen, die das Eisenbahnunternehmen gemäß vertraglichen Vereinbarungen zu zahlen hat, und die über den im Landes- oder internationalen Recht vorgesehenen Umfang hinaus gehen, vorbehaltlich gegenteiliger Vereinbarungen zwischen den Parteien.

6.2.2 Haftungsbefreiungsgründe

Der Infrastrukturbetreiber ist von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder der Schaden wie folgt zugefügt wurde:

- durch das Verschulden des Eisenbahnunternehmens oder durch eine vom Eisenbahnunternehmen erteilte Anordnung, die nicht vom Infrastrukturbetreiber zu vertreten ist,
- durch Umstände, wie z.B. höhere Gewalt oder auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die der Infrastrukturbetreiber trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

6.3 Liability of the railway undertaking

6.3.1 Liability

- The railway undertaking shall be liable
 - for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm to staff),
 - for loss of or damage to property irrespective of ownership (destruction of, or damage to, movable or immovable property, especially railway infrastructure and rolling stock of the infrastructure manager),
 - for pecuniary loss resulting from damages that the infrastructure manager is, according to law, obliged to pay to its customers within the limits and conditions provided for by national or international law caused to the infrastructure manager or to its auxiliaries during the use of the railway infrastructure by the means of transport used or by the persons or goods carried.

- The same liability applies to the use of additional and ancillary services provided by the infrastructure manager unless agreed otherwise by the parties.
- Liability for pecuniary loss resulting from damages caused by the railway undertaking and, according to law, payable by the infrastructure manager to third parties is governed by the applicable national or international law.
- The railway undertaking is not liable for pecuniary loss resulting from damages payable by the infrastructure manager under contractual agreements going beyond national or international law unless agreed otherwise by the parties.

6.3.2 Grounds of relief

The railway undertaking shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage has been caused by

- the fault of the infrastructure manager or by an order given by the infrastructure manager which is not attributable to the railway undertaking,
- circumstances such as force majeure or the behaviour of a third party which the railway undertaking, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which it was unable to prevent.

6.3 Responsabilité de l'entreprise ferroviaire

6.3.1 Responsabilité

- L'entreprise ferroviaire est responsable
 - des dommages corporels (mort, blessures ou toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du personnel),
 - des dommages matériels (destruction ou avarie des biens mobiliers et immobiliers, en particulier l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant du gestionnaire de l'infrastructure), indépendamment de la propriété des biens,
 - des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts que le gestionnaire de l'infrastructure doit verser à ses clients sur la base du droit, dans les limites et conditions fixées par le droit national ou international causés au gestionnaire de l'infrastructure ou à ses auxiliaires durant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, par les moyens de transport utilisés ou par les personnes ou par les marchandises transportées.

- La même responsabilité s'applique aux prestations complémentaires et connexes fournies par le gestionnaire de l'infrastructure, sauf convention contraire entre les parties.
- La responsabilité pour les dommages pécuniaires résultant des dommages causés par l'entreprise ferroviaire et dus par le gestionnaire de l'infrastructure à des tiers sur la base du droit, est régie par le droit national ou international applicable.
- L'entreprise ferroviaire n'est pas responsable des dommages pécuniaires résultant des dommages dus par le gestionnaire de l'infrastructure sur la base d'un accord contractuel allant au-delà du droit national ou international, sauf convention contraire entre les parties.

6.3.2 Causes d'exonération

L'entreprise ferroviaire est déchargée de cette responsabilité dans la mesure où le dommage a été causé par

- une faute du gestionnaire de l'infrastructure ou par un ordre du gestionnaire de l'infrastructure qui n'est pas imputable à l'entreprise ferroviaire,
- un cas de force majeure ou par le comportement d'un tiers que l'entreprise ferroviaire, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel elle ne pouvait pas obvier;

6.3 Haftung des Eisenbahnunternehmens

6.3.1 Haftung

- Das Eisenbahnunternehmen haftet für
 - Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder seelischen Gesundheit des Personals),
 - Sachschäden unabhängig von den Eigentumsverhältnissen (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen), insbesondere Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur und Fahrzeuge des Infrastrukturbetreibers), unabhängig vom Eigentumsverhältnis,
 - Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Infrastrukturbetreiber seinen Kunden gemäss Landesrecht oder internationalem Recht Entschädigungen zu zahlen verpflichtet ist, im gesetzlich vorgesehenen Umfang, die dem Infrastrukturbetreiber oder seinen Erfüllungsgehilfen durch das Eisenbahnunternehmen, durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel, durch von ihm beförderte Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur verursacht worden sind.

- Die gleiche Haftung gilt für die Nutzung der vom Infrastrukturbetreiber erbrachten Zusatz- und Nebenleistungen, vorbehaltlich gegenseitiger Vereinbarung unter den Parteien.
- Die Haftung für Vermögensschäden aus den vom Eisenbahnunternehmen verursachten Entschädigungen und die der Infrastrukturbetreiber von Gesetzes wegen an Dritte zu zahlen hat, richtet sich dem geltenden Landes- oder internationalen Recht.
- Das Eisenbahnunternehmen haftet nicht für Vermögensschäden aus Entschädigungen, die der Infrastrukturbetreiber gemäß vertraglichen Vereinbarungen zu zahlen hat, und die über den im Landes- oder internationalen Recht vorgesehenen Umfang hinaus gehen, vorbehaltlich gegenseitiger Vereinbarungen zwischen den Parteien.

6.3.2 Haftungsbefreiungsgründe

Das Eisenbahnunternehmen ist von seiner Haftung insoweit befreit, als der Verlust oder der Schaden wie folgt zugefügt wurde:

- durch das Verschulden des Infrastrukturbetreibers oder durch eine vom Infrastrukturbetreiber erteilte Anordnung, die nicht vom Eisenbahnunternehmen zu vertreten ist,
- durch Umstände, wie z.B. höhere Gewalt oder auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die das Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.

6.4 Loss of use

The parties may agree whether and to what extent they shall be reciprocally liable for the loss of use of their respective assets as a result of an accident or other damage. For the purpose of point 6.4, the loss of use means damages such as the loss of income (track charges of the infrastructure manager) or the loss of income following the inability to use rolling stock (mainly for the railway undertaking).

6.5 Loss of use

If causes attributable to the infrastructure managers or to several infrastructure managers and causes attributable to the railway undertaking or to several railway undertakings contributed to the loss or damage, each party to the contract shall be liable only to the extent that the causes attributable to it under points 6.2 and 6.3 contributed to the loss or damage.

6.6 Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability agreed by the parties, if any, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed, either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

6.7 Liability for auxiliaries

The infrastructure manager and the railway undertaking shall be liable for their auxiliaries, on the same terms and conditions as provided in this chapter.

6.4 Privation de jouissance

Les parties peuvent convenir si et dans quelle mesure elles sont réciproquement responsables de la privation de jouissance de leurs biens respectifs à la suite d'un accident ou d'un autre dommage. Aux fins du point 6.4, la privation de jouissance se réfère à des dommages tels que la perte de revenu (redevances du gestionnaire de l'infrastructure) ou la perte de revenu consécutive à l'incapacité d'utiliser le matériel roulant (essentiellement pour l'entreprise ferroviaire).

6.5 Causes concomitantes

Lorsque des causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure ou à plusieurs gestionnaires de l'infrastructure et des causes imputables à l'entreprise ferroviaire ou à plusieurs entreprises ferroviaires ont contribué au dommage, chaque partie au contrat ne répond que dans la mesure où les causes qui lui sont imputables en vertu des points 6.2 et 6.3 ont contribué au dommage.

6.6 Déchéance du droit d'invoquer les limites de la responsabilité

Les limites de responsabilité convenues le cas échéant entre les parties, ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'auteur du dommage a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

6.7 Responsabilité pour les auxiliaires

Le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire répondent de leurs auxiliaires dans les termes et conditions du présent chapitre.

6.4 Nutzungsausfall

Die Parteien können vereinbaren, ob und inwieweit sie für den Nutzungsausfall ihrer jeweiligen Vermögenswerte aufgrund von Unfällen oder sonstigen Schäden gegenseitig haften. Zum Zweck von Punkt 6.4 bedeutet der Nutzungsausfall Schäden wie z.B. den Ertragsausfall (Fahrwegentgelte des Infrastrukturbetreibers) oder der Ertragsausfall zufolge der verunmöglichten Fahrzeugnutzung (hauptsächlich für das Eisenbahnunternehmen).

6.5 Zusammenwirken von Ursachen

Haben Ursachen, die von einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern zu vertreten sind mit solchen zusammenge wirkt, die von einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen zu vertreten sind, so haftet jede Partei des Vertrages nur in dem Umfang, in dem der von ihm gemäß den Punkten 6.2. und 6.3 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat.

6.6 Verlust des Rechts, Haftungsobergrenzen geltend zu machen

Allenfalls von den Parteien vereinbarte Haftungsobergrenzen, finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Schädigers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

6.7 Haftung für Erfüllungsgehilfen

Der Infrastrukturbetreiber und das Eisenbahnunternehmen haften für ihre Erfüllungsgehilfen unter den in diesem Kapitel vorgesehenen Bedingungen.

Chapter 7**Duration and termination of the contract of use**

1. The contract of use of the railway infrastructure shall stipulate its duration. In compliance with EC Directive 2001/14, Article 13, point 2, the train paths are granted only for one timetable period.
2. The infrastructure manager is entitled to rescind the contract of use of the railway infrastructure with immediate effect, should one of the following occur:
 - a. If the railway undertaking is no longer authorised to exercise the activity of transports by rail (in particular, if its licence or safety certificate is withdrawn);
 - b. If the railway undertaking is in arrears with payment, that is to say:
 - for two successive payment periods and for an amount

Chapitre 7**Durée et résiliation du contrat d'utilisation**

1. Le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doit stipuler sa durée. Conformément à la Directive CE 2001/14, article 13, paragraphe 2, les sillons sont attribués pour une seule période de l'horaire de service.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à résilier le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire avec effet immédiat dans les cas suivants :
 - a. Si l'entreprise ferroviaire n'est plus autorisée à exercer une activité de transport ferroviaire (en particulier si sa licence ou son certificat de sécurité sont retirés);
 - b. Si l'entreprise ferroviaire est en retard de paiement, c'est-à-dire :
 - de deux échéances successives et pour un montant supérieur ou équivalent à l'utilisation durant un mois ou

Kapitel 7**Dauer und Beendigung des Nutzungsvertrages**

1. Die Laufzeit wird im Eisenbahninfrastructure-Nutzungsvertrag festgelegt. In Übereinstimmung mit der Richtlinie 2001/34/EU, Artikel 13, Ziffer 2, werden die Zugtrassen nur für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkannt.
2. Der Infrastrukturbetreiber ist berechtigt, in den folgenden Fällen mit sofortiger Wirkung vom Eisenbahninfrastructure-Nutzungsvertrag zurückzutreten, wenn
 - a. das Eisenbahnunternehmen nicht mehr befugt ist, die Tätigkeit im Schienenverkehr auszuüben (insbesondere wenn seine Genehmigung oder sein Sicherheitszertifikat zurückgezogen wird);
 - b. das Eisenbahnunternehmen sich in Zahlungsverzug befindet, und zwar

- in excess of the equivalent of one month's use or
- for a period covering more than two payment periods and for an amount equivalent to two months' use;
- c. If the railway undertaking is declared bankrupt, when national law allows termination.
- pour une période couvrant plus de deux échéances et pour un montant équivalent à l'utilisation durant deux mois ;
- c. Si l'entreprise ferroviaire est déclarée en faillite, lorsque le droit national permet la résiliation.
- für zwei aufeinander folgende Fälligkeitstermine mit einem Betrag, der ein monatliches Nutzungsentgelt übersteigt, oder
- in einem Zeitraum, der sich über mehr als zwei Fälligkeitstermine erstreckt mit einem Betrag, der das Nutzungsentgelt für zwei Monate erreicht;
- c. über das Eisenbahnunternehmen der Konkurs verhängt wird, sofern das Landesrecht die Beendigung erlaubt.
3. The railway undertaking is entitled to rescind the contract of use of the railway infrastructure with immediate effect, should the infrastructure manager lose its right to manage the railway infrastructure.
3. L'entreprise ferroviaire est autorisée à résilier le contrat d'utilisation de l'infrastructure avec effet immédiat si le gestionnaire de l'infrastructure perd son droit de gérer l'infrastructure ferroviaire.
3. Das Eisenbahnunternehmen kann den Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Infrastrukturbetreiber sein Recht zum Betreiben der Infrastruktur verliert.
4. Both railway undertaking and the infrastructure manager are entitled to rescind the contract of use of the railway infrastructure:
- a. in the event of any imposed change in the relevant legislation, rules or regulations, affecting the obligations of the parties, the consequences of which could not be foreseen and which prevent the parties from executing their obligations, in which case a notice period of two months will apply if possible;
 - b. with immediate effect if one party is in clear breach of an essential contractual obligation, when that obligation concerns the safety of persons or goods;
 - c. with two months' notice if one party is in willful default or gross negligence of other essential contractual obligations.
4. L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure sont autorisés à résilier le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire :
- a. lors de tout changement imposé au niveau du droit, des règles et des règlements correspondants et affectant les obligations des parties, dont les conséquences étaient imprévisibles et qui empêchent les parties de remplir leurs obligations ; dans ce cas, un délai de préavis de deux mois s'applique si possible ;
 - b. avec effet immédiat, si l'une des parties viole de manière flagrante une obligation contractuelle essentielle concernant la sécurité des personnes ou des marchandises ;
 - c. avec un préavis de deux mois si l'une des parties n'observe pas intentionnellement d'autres obligations contractuelles essentielles ou fait preuve d'une négligence grave à leur égard.
4. Sowohl das Eisenbahnunternehmen wie der Infrastrukturbetreiber sind wie folgt berechtigt, vom Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrag zurückzutreten:
- a. Im Fall von zwingenden Änderungen in den maßgeblichen Gesetzgebungen, Vorschriften oder Verordnungen, welche die Pflichten der Parteien berühren und deren Auswirkungen nicht vorhersehbar waren und die Parteien darin hindern, ihre Pflichten zu erfüllen, wobei möglichst eine zweimonatige Vorankündigungsfrist einzuhalten ist;
 - b. Mit sofortiger Wirkung, falls eine der Parteien eine wesentliche, die Sicherheit von Personen und Gütern betreffende Vertragspflicht verletzt;
 - c. Mit einer Vorankündigung von zwei Monaten, falls eine der Parteien absichtlich oder grobfahrlässig andere wesentliche Vertragspflichten verletzt.
5. The party to the contract which is the cause of its rescission shall be liable to the other party for the loss or damage resulting from it, unless it proves that the loss or damage were not caused by its fault.
5. La partie au contrat qui est à l'origine de sa dénonciation répond envers l'autre partie du dommage qui en résulte, à moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.
5. Die Partei des Vertrages, die Anlass zu seiner Kündigung gegeben hat, haftet der anderen Partei für den Schaden, der dadurch verursacht wird, es sei denn, sie beweist, dass der Schaden nicht durch ihr Verschulden verursacht worden ist.

Chapter 8

Confidentiality

1. In order to maintain confidentiality, each of the parties to the contract of use of the railway infrastructure shall undertake to safeguard the confidential nature of all facts, information, especially commercial information, studies and decisions relating to the activity of the other party of which it becomes aware during drafting and implementation of the contract.
2. A party entrusted with confidential information by the other party during negotiations or implementation of the contract of use of the railway infrastructure shall be bound not to use such information for any purpose

Chapitre 8

Confidentialité

1. Afin de préserver la confidentialité, chacune des parties au contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire s'engage à garantir le caractère confidentiel de tous les faits, de toutes les informations, en particulier des informations commerciales, des études et des décisions relatives à l'activité de l'autre partie, dont il a connaissance durant l'élaboration du projet et la mise en œuvre du contrat.
2. Une partie ayant reçu une information confidentielle de l'autre partie durant les négociations ou la mise en œuvre du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est tenue de ne pas utiliser cette information

Kapitel 8

Verschwiegenheitspflicht

1. Zur Wahrung der Vertraulichkeit verpflichtet sich jede Vertragspartei des Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrages den vertraulichen Charakter aller Fakten, Informationen (insbesondere kommerzielle), Studien und Entscheidungen, von denen sie im Verlauf der Ausarbeitung und der Umsetzung des Vertrages in Bezug auf die Tätigkeit der anderen Partei Kenntnis erhält, zu schützen.
2. Eine Partei, die während der Verhandlung oder der Umsetzung des Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrages vertrauliche Informationen erhält, ist gehalten, diese Informationen nicht zu anderen

- | | | |
|---|--|--|
| <p>other than that for which it was provided. This obligation shall endure beyond expiry of the contract and irrespective of the reasons for expiry.</p> | <p>pour un autre usage que celui pour lequel elle a été fournie. Cette obligation s'étend au-delà de l'expiration du contrat et indépendamment des raisons de cette expiration.</p> | <p>Zwecken zu nutzen, als jenen, zu denen sie erteilt wurden. Diese Pflicht bleibt unabhängig vom Grund der Vertragsauflösung über die Beendigung des Vertrages hinaus bestehen.</p> |
| <p>3. The parties may use this confidential information and documentation for operating and insurance purposes.</p> | <p>3. Les parties peuvent utiliser ces informations et cette documentation confidentielles pour les besoins de l'exploitation et de l'assurance.</p> | <p>3. Die Parteien können diese vertraulichen Informationen und Dokumentationen zu Betriebs- und zu Versicherungszwecken nutzen.</p> |
| <p>4. Notwithstanding their duty of confidentiality, each party may divulge information without the approval of the other when required to do so to fulfil its legal obligations.</p> | <p>4. Nonobstant son devoir de confidentialité, chaque partie peut divulguer une information sans l'approbation de l'autre lorsqu'elle doit le faire pour remplir ses obligations légales.</p> | <p>4. Ungeachtet ihrer Verschwiegenheitspflicht kann jede Partei ohne Zustimmung der anderen Partei Informationen preisgeben, wenn sie zur Erfüllung von gesetzlichen Pflichten dazu gehalten ist.</p> |
| <p>5. The parties shall set up appropriate information systems to guarantee data security.</p> | <p>5. Les parties doivent avoir recours à des systèmes d'information appropriés pour garantir la sécurité des données.</p> | <p>5. Die Parteien setzten ein geeignetes Informatiksystem ein, um die Datensicherheit zu gewährleisten.</p> |
| <p>6. As an exception to the above provisions, the infrastructure manager is entitled to inform any interested party of the infrastructure capacity which has been granted to the railway undertaking, without mentioning the name of the railway undertaking.</p> | <p>6. En dérogation aux dispositions ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure est autorisé à informer toute partie intéressée des capacités de l'infrastructure allouées à l'entreprise ferroviaire, sans mentionner le nom de l'entreprise ferroviaire.</p> | <p>6. Als Ausnahme von den vorstehenden Bestimmungen ist der Infrastrukturbetreiber berechtigt, jede interessierte Partei über die einem Eisenbahnunternehmen zuerkannte Fahrwegkapazität zu informieren, ohne jedoch den Namen des Eisenbahnunternehmens zu nennen.</p> |
| <p>7. If a party is found to be in breach of its duty of confidentiality, it shall be liable for the damage sustained by the other party, unless the former party proves that it is not at fault. The parties may agree on a limit to the damage to be compensated in such cases. This limit shall not apply if it is proved that the damage results from an act or omission committed by one of the parties, either with intent or gross negligence.</p> | <p>7. Si une partie vient à manquer à son devoir de confidentialité, elle est responsable du dommage subi par l'autre partie, sauf si elle prouve qu'elle n'a pas commis de faute. Les parties peuvent convenir une limite de l'indemnité à verser dans de tels cas. Cette limite ne s'applique pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis par l'une des parties, soit intentionnellement, soit par négligence grave.</p> | <p>7. Verletzt eine Partei ihre Verschwiegenheitspflicht, so haftet sie für den der anderen Partei zugefügten Schaden, ausgenommen wenn Ersterer nachweist, dass sie kein Verschulden trifft. Die Parteien können einen Höchstbetrag vereinbaren, der in solchen Fällen zu entschädigen ist. Dieser Höchstbetrag gilt nicht, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine absichtliche oder grobfahrlässig begangene Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist.</p> |

Chapter 9

Settlement of disputes, limitation, jurisdiction, governing law

9.1 Disputes

1. All disputes between the infrastructure manager and the railway undertaking arising from or connected with the contract of use of the railway infrastructure shall be resolved by a conciliation procedure administered by a committee composed of an equal number of members appointed by each party.
2. If the conciliation procedure fails, the parties will decide whether their dispute is to be settled through an arbitration procedure.
3. If the parties do not agree upon this arbitration procedure, the courts or tribunals where the infrastructure manager has his registered seat are competent.

Chapitre 9

Règlement des litiges, prescription, for, droit applicable

9.1 Litiges

1. Tous les litiges entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire résultant du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ou en liaison avec ce contrat sont résolus par une procédure de conciliation gérée par un organe composé d'un nombre égal de membres désignés par chacune des parties.
2. En cas d'échec de la procédure de conciliation, les parties décident si leur litige doit être soumis à une procédure d'arbitrage.
3. Si les parties ne se mettent pas d'accord sur cette procédure d'arbitrage, les tribunaux du lieu où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège sont compétents.

Kapitel 9

Streitbeilegung, Verjährung, Gerichtsstand, geltendes Recht

9.1 Streitfälle

1. Alle aus dem Eisenbahninfrastruktur-Nutzungsvertrag entstehenden oder mit ihm zusammenhängenden Streitfälle zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahnunternehmen werden in einem Schlichtungsverfahren beigelegt; es wird von einem Ausschuss durchgeführt, der sich aus Vertretern zusammensetzt, die von jeder Partei in gleicher Anzahl bestellt werden.
2. Scheitert das Schlichtungsverfahren, entscheiden die Parteien, ob ihre Streitigkeit in einem Schiedsgerichtsverfahren beizulegen ist.
3. Einigen sich die Parteien nicht auf ein Schiedsgerichtsverfahren, sind die Gerichte am eingetragenen Sitz des Infrastrukturbetreibers zuständig.

9.2 Governing law

The governing law shall be that of the infrastructure manager's headquarters country.

9.3 Limitation

1. The period of limitation for legal actions based on the contract shall be three years.
2. The period of limitation shall run from the day the loss or damage occurred.
3. In the event of the death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.
4. A recourse action by a person held liable may be brought even after expiry of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the country where proceedings are brought. However, the period allowed shall not be less than ninety days from the day on which the person bringing the recourse action settled the claim or was served with notice of the proceedings against him.
5. The period of limitation shall be suspended once the parties to the dispute have begun a conciliation procedure or referred the matter to an arbitration tribunal.
6. The above provisions apply without prejudice to prevailing mandatory national or international law.

9.2 Droit applicable

Le droit de l'Etat où le gestionnaire de l'infrastructure a son siège est applicable.

9.3 Prescription

1. Les actions fondées sur le présent contrat sont prescrites par trois ans.
2. La prescription court à compter du jour où le dommage s'est produit.
3. En cas de mort de personnes, les actions sont prescrites par trois ans à compter du lendemain du décès, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'événement dommageable.
4. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu au § 1, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.
5. La prescription est suspendue lorsque les parties au litige ont entamé une procédure de conciliation ou lorsqu'elles saisissent un tribunal arbitral.
6. Les dispositions ci-dessus s'appliquent sans préjudice du droit national ou international impératif.

9.2 Geltendes Recht

Geltendes Recht ist jenes des Staates am eingetragenen Sitz des Infrastrukturbetreibers.

9.3 Verjährung

1. Auf diesem Vertrag gegründete Ansprüche verjähren in drei Jahren.
2. Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist.
3. Bei Tötung von Personen verjähren Schadenersatzansprüche in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Tod der Person, spätestens aber in fünf Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem schädigenden Ereignis.
4. Eine Rückgriffsklage einer haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in § 1 vorgesehenen Verjährungsfrist erhoben werden, wenn sie innerhalb der Frist erhoben wird, die nach dem Recht des Staates gilt, in dem, das Verfahren eingeleitet wird. Jedoch darf die Frist nicht weniger als 90 Tage seit dem Tag betragen, an dem derjenige die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat, oder an dem ihm die Klage gegen ihn selbst zugestellt worden ist.
5. Die Verjährungsfrist wird unterbrochen, wenn die Streitparteien ein Schlichtungsverfahren eingeleitet oder den Fall einem Schiedsgericht unterbreitet haben.
6. Die vorstehenden Bestimmungen gelten unbeschadet von übergeordnetem zwingendem Landes- oder internationalem Recht.

Chapter 10**Miscellaneous provisions**

[Chapter 10 can, in accordance with the interested parties, be developed later.]

Chapitre 10**Dispositions diverses**

[Le chapitre 10 peut être développé ultérieurement de concert entre les parties intéressées.]

Kapitel 10**Verschiedenes**

[Kapitel 10 kann im Einvernehmen mit den interessierten Parteien später ausgearbeitet werden.]