Svensk författningssamling

SFS 2015:346

Utkom från trycket
den 9 juni 2015

Förordning
om ändring i järnvägsförordningen (2004:526);

utfärdad den 28 maj 2015.

Regeringen föreskriver att det i järnvägsförordningen (2004:526)[1] ska införas tre nya paragrafer, 2 kap. 28–30 §§, och närmast före 2 kap. 28 och 30 §§ nya rubriker av följande lydelse.

2 kap.

Krav på järnvägsmateriel enligt COTIF

Internationella bestämmelser som ska gälla som svensk förordning

28 § Som svensk förordning ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i bihang F om validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999. Bihanget ska gälla i den lydelse som framgår av bilagan till denna förordning.

Första stycket gäller inte till den del bestämmelserna reglerar de fördragsslutande parternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.

De franska och engelska texterna samt en översättning av dessa till svenska finns intagna i bilagan till denna förordning.

29 § Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om sådana tekniska standarder och föreskrifter som avses i bihang F.

Tekniskt godkännande av järnvägsmateriel

30 § Transportstyrelsen är behörig att besluta om tekniskt godkännande enligt artikel 5 i bihang G till det fördrag som anges i 28 §. Bedömningen av överensstämmelse ska vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om beslut om tekniskt godkännande.

Denna förordning träder i kraft den 12 juni 2015.

[1] Förordningen omtryckt 2007:453.

På regeringens vägnar

SVEN-ERIK BUCHT

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Bilaga

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU, appendice F à la Convention)

Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU, appendix F to the Convention)

Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (APTU, bihang F till fördraget)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes (PTU) pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 1
Scope

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of Uniform Technical Prescriptions (UTP).

Artikel 1
Tillämpningsområde

I dessa enhetliga rättsregler fastställs förfarandet för validering av tekniska standarder och för antagande av enhetliga tekniska föreskrifter (UTP) för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, de leur(s) annexe(s) et des PTU, outre les termes définis à l'article 2 des ATMF, le terme:

a) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs; ce terme englobe un fourgon à bagages destiné à être transporté dans un train de voyageurs;

b) "projet à un stade avancé de développement" désigne tout projet dont la phase de planification/construction a atteint un stade tel que tout changement dans les spécifi-

Article 2
Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, their Annex(es) and the UTP, in addition to the terms defined in Article 2 of ATMF, the term

a) "carriage" (or "coach") means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers; the term includes a luggage wagon which is intended to be carried in a passenger train;

b) "project in an advanced stage of development" means any project whose planning/construction stage has reached a point where a change in the technical specifications would

Artikel 2
Definitioner

I dessa enhetliga rättsregler, deras bilaga/-or och UTP, utöver de termer som definieras i artikel 2 i ATMF avses med

a) passagerarvagn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att transportera resande, vilket inkluderar en resgodsvagn som är avsedd att ingå i ett tåg som transporterar passagerare;

b) långt framskridet projekt: ett projekt vars planerings/byggnationsfas har kommit till en punkt där en ändring i de tekniska specifikationerna inte skulle vara ac-

cations techniques serait inacceptable pour l'État partie concerné. Un tel obstacle peut être de nature légale, contractuelle, économique, financière, sociale ou environnementale et doit être dûment démontré;

c) "substitution dans le cadre de la maintenance" désigne tout remplacement de composants par des pièces présentant des fonctions et des performances identiques dans le cadre de la maintenance préventive et corrective;

d) "prescription technique" désigne toute règle, autre qu'une norme technique, incluse dans les PTU, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la sécurité ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;

e) "norme technique" désigne une norme volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres;

f) "véhicule de traction" désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;

g) "wagon" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;

Article 3
But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au maté-

be unacceptable to the Contracting State concerned. Such an impediment may be legal, contractual, economic, financial, social or environmental in nature and must be duly substantiated;

c) "substitution in the framework of maintenance" means any replacement of components by parts of identical function and performance in the framework of preventive or corrective maintenance;

d) "technical prescription" means a rule, other than a technical standard, included in the UTP, relating to the construction, operation, maintenance or safety aspects or relating to a procedure concerning railway material;

e) "technical standard" means a voluntary standard adopted by a recognised international standardisation body, according to the procedures applicable to it;.

f) "traction unit" means a railway vehicle provided with a means of traction;

g) "wagon" means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods;

Article 3
Aim

§ 1 The validation of technical standards relating to railway

ceptabel för den involverade deltagande staten. Ett sådant hinder kan vara av rättslig, kontraktuell, ekonomisk, finansiell, social eller miljömässig karaktär och måste vara tillräckligt substanstiell;

c) utbyte inom ramen för underhåll: ersättning av komponenter med delar av identisk funktion och prestanda inom ramen för förebyggande underhåll eller reparationer;

d) teknisk föreskrift: en regel som inte är en teknisk standard, som ingår i UTP, och som rör tillverkning, drift, underhåll eller säkerhetsaspekter eller som rör ett förfarande som rör järnvägsmateriel;

e) teknisk standard: en frivillig standard som antagits av ett erkänt internationellt standardiseringsorgan, i enlighet med det förfarande som är tillämpligt för det;

f) dragfordon: ett järnvägsfordon som är försett med egen dragkraft;

g) godsvagn: ett järnvägsfordon som inte är försett med egen dragkraft och som är avsett att transportera gods;

Artikel 3
Ändamål

§ 1 Valideringen av tekniska standarder för järnvägsmate-

riel ferroviaire et l'adoption de PTU applicables au matériel ferroviaire ont pour but de:

a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;

b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;

c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de PTU, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible:

a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;

b) les normes techniques et les PTU sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4
Elaboration de normes et de PTU

§ 1 L'élaboration de normes techniques concernant le matériel ferroviaire et la normalisation des produits et des procédures industriels sont du

material and the adoption of UTP applicable to railway material shall have as its aim to

a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,

b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,

c) take account of the protection of the environment and public health.

§ 2 When technical standards are validated or UTP are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.

§ 3 To the extent possible

a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;

b) technical standards and UTP shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

Article 4
Preparation of technical standards and UTP

§ 1 The preparation of technical standards concerning railway material and the standardisation of industrial products and procedures shall be

riel och antagandet av UTP för järnvägsmateriel ska ha som ändamål att

a) underlätta den fria rörligheten för fordon och det fria nyttjandet av annan järnvägsmateriel i internationell trafik,

b) bidra till att garantera säkerheten, tillförlitligheten och tillgängligheten i internationell trafik,

c) ta hänsyn till miljöskyddet och folkhälsan.

§ 2 Vid validering av tekniska standarder eller antagande av UTP ska endast de som har utarbetats på internationell nivå beaktas.

§ 3 I den mån det är möjligt

a) bör driftskompatibilitet garanteras i fråga om de tekniska system och komponenter som är nödvändiga i internationell trafik;

b) ska tekniska standarder och UTP vara inriktade på prestanda; i förekommande fall ska de innehålla alternativ.

Artikel 4
Utarbetande av tekniska standarder och UTP

§ 1 Utarbetandet av tekniska standarder avseende järnvägsmateriel och standardiseringen av produkter och förfaranden inom industrin ska

ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

§ 2 L'élaboration de PTU sur la base de demandes faites en conformité avec l'article 6, est du ressort de la Commission d'experts techniques assistée de groupes de travail ad hoc et du Secrétaire général.

Article 5
Validation de normes techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de la validationen tout ou partie d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique:

a) tout Etat partie;

b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;

c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire; l'article 3, § 2, est pris en compte;

d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes tech-

the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.

§ 2 The preparation of UTP shall be the responsibility of the Committee of Technical Experts assisted by appropriate working groups and the Secretary General on the basis of applications made in accordance with Article 6.

Article 5
Validation of technical standards

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard or specific parts of it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 2 An application for validation of a technical standard may be made by:

a) any Contracting State;

b) any regional organisation as defined in Article 2 x) of ATMF;

c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field; Article 3 § 2 shall be taken into account;

d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to

åligga de erkända nationella och internationella standardiseringsorganen.

§ 2 Utarbetandet av UTP ska åligga det tekniska expertutskottet biträtt av lämpliga arbetsgrupper och generalsekreteraren på grundval av ansökningar som getts in i enlighet med artikel 6.

Artikel 5
Validering av tekniska standarder

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om validering av en teknisk standard, tillämpning eller specifika delar av den, enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Ansökan om validering av en teknisk standard får inges av

a) varje deltagande stat

b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF,

c) varje nationellt eller internationellt standardiseringsorgan som har standardisering inom järnvägsområdet till uppgift, där artikel 3 § 2 ska beaktas,

d) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i

niques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 3 Les références aux normes techniques validées sont publiées par le Secrétaire général sur le site Web de l'Organisation. Une fois la référence publiée, l'application de la norme technique porte présomption de sa conformité à la PTU correspondante.

§ 4 L'application de normes techniques validées est volontaire ; néanmoins, une norme peut être rendue obligatoire en tout ou partie par des dispositions contenues dans une PTU.

Article 6
Adoption de PTU

§ 1 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

§ 2 Peut déposer une demande d'adoption d'une PTU ou d'une disposition qui la modifie selon le § 1:

a) tout Etat partie;

railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

§ 3 The references to validated technical standards shall be published by the Secretary General on the website of the Organisation. Once the reference is published, the application of this technical standard gives presumption of compliance with the corresponding UTP.

§ 4 The application of validated technical standards is voluntary; however, a standard or a part of it may be made obligatory through provisions in a UTP.

Article 6
Adoption of UTP

§ 1 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a UTP or a provision amending it in accordance with the procedure laid down in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention. The decisions shall enter into force in accordance with Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention.

§ 2 An application for adoption of a UTP or a provision amending it may be made by:

a) any Contracting State;

utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att det finns tekniska standarder avseende järnvägsmateriel.

§ 3 Generalsekreteraren ska publicera referenserna till validerade tekniska standarder på organisationens hemsida. Så snart en referens har publicerats ska tillämpningen av denna tekniska standard presumeras vara i överensstämmelse med den motsvarande UTP:n.

§ 4 Tillämpningen av en validerad teknisk standard är frivillig, men en standard eller en del av en sådan kan bli tvingande genom bestämmelserna i en UTP.

Artikel 6
Antagande av UTP

§ 1 Tekniska expertutskottet ska besluta om antagande av en UTP eller förslag till ändring i den enligt det förfarande som anges i artiklarna 16 och 20 samt artikel 33 § 6 i fördraget. Besluten träder i kraft enligt artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget.

§ 2 Ansökan om antagande av en UTP eller en bestämmelse som ändrar den får inges av

a) varje deltagande stat,

b) toute organisation régionale telle que définie à l'article 2, lettre x) des ATMF;

c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des PTU relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

b) any regional organisation as defined i Article 2 x) of ATMF;

c) any representative international association for whose members the existence of UTP relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.

b) varje regional organisation såsom den definieras i artikel 2 x) i ATMF,

c) varje internationell intresseorganisation för vars medlemmar det av säkerhetsskäl och av ekonomiska skäl i utövandet av deras verksamhet är absolut nödvändigt att det finns UTP avseende järnvägsmateriel.

Article 7
Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être envoyées au Secrétaire général et adressées à la Commission d'experts techniques dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1er, § 6 de la Convention. La Commission d'experts techniques peut rejeter une demande dès lors qu'elle la juge incomplète, incohérente, incorrectement motivée ou injustifiée. La demande doit comporter une évaluation des conséquences sociales, économiques et environnementales.

Article 7
Form of applications

Applications referred to in Articles 5 and 6 shall be sent to the Secretary General and addressed to the Committee of Technical Experts in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention. The Committee of Technical Experts may reject any application, if it considers the application not to be complete, coherent, properly reasoned or justified. The application shall include an assessment of social, economic and environmental consequences.

Artikel 7
Ansökningarnas utformning

De ansökningar som avses i artiklarna 5 och 6 ska inges till generalsekreteraren och vara ställda till tekniska expertutskottet på ett av arbetsspråken enligt artikel 1 § 6 i fördraget. Tekniska expertutskottet får avslå ansökan om det anser att den inte är fullständig, sammanhängande eller tillräckligt motiverad. Ansökan ska inkludera en utvärdering av sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

Article 7a
Evaluation des conséquences

§ 1 La Commission d'experts techniques prend sa décision après avoir considéré les motifs et éléments justificatifs fournis par le demandeur

§ 2 L'évaluation précise l'impact probable pour l'ensemble des États parties, des opéra-

Article 7a
Assessment of consequences

§ 1 The Committee of Technical Experts shall take its decision after consideration of the reasoning and justification provided by the applicant.

§ 2 The assessment shall indicate the likely impact for all Contracting States, operators

Artikel 7a
Utvärdering av konsekvenser

§ 1 Tekniska expertutskottet ska fatta sitt beslut efter att ha övervägt de skäl och den motivering som sökanden uppgett.

§ 2 Utvärderingen ska precisera den förväntade effekten på samtliga deltagande stater,

teurs et des autres acteurs afférents concernés. Si la proposition a un impact sur des PTU autres que celle visée directement par la proposition, ces interfaces doivent être également prises en compte.

§ 3 L'ensemble des entités concernées participent à l'évaluation en fournissant, à titre gracieux, les données requises, à moins qu'elles ne soient protégées par des droits de propriété intellectuelle.

Article 8
PTU

§ 1 Les PTU adoptées sont publiées sur le site Web de l'Organisation.

§ 2 En principe, chaque sous-système est soumis à une PTU. Au besoin, un sous-système pourra être couvert par plusieurs PTU et une PTU couvrir plusieurs sous-systèmes.

§ 2a Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé et conformément à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

§ 3 Au terme du processus de notification prévu à l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention et au minimum un mois avant l'entrée en vigueur, le Secré-

and other relevant actors concerned. If the proposal has an impact on UTP other than the one for which the proposal is directly intended, these interfaces shall also be taken into account.

§ 3 All concerned entities shall participate in the assessment by providing free of charge the requisite data unless covered by intellectual property rights.

Article 8
UTP

§ 1 The adopted UTP shall be published on the website of the Organisation.

§ 2 In principle, each subsystem shall be subject to one UTP. Where relevant, a subsystem may be covered by several UTP and one UTP may cover several subsystems.

§ 2a The UTP shall apply to new subsystems. They shall also apply to an existing subsystem when it is renewed or upgraded and in accordance with the migration strategy referred to in § 4 f).

§ 3 After the notification process according to Article 35 §§ 3 and 4 of the Convention and at least one month before entry into force, the Secretary General shall pub-

operatörer and andra relevanta inblandade aktörer. Om förslaget har någon effekt på en annan UTP än den som förslaget avsåg, ska detta gränssnitt också tas med i beräkningen.

§ 3 Alla inblandade enheter ska delta i utvärderingen genom att gratis bistå med den nödvändiga data om den inte är immaterialrättsligt skyddad.

Artikel 8
UTP

§ 1 De antagna UTP:erna ska publiceras på organisationens hemsida.

§ 2 I princip ska varje delsystem vara underkastat en UTP. När det är nödvändigt kan ett delsystem täckas av flera UTP:er och en UTP kan täcka flera delsystem.

§ 2a UTP:n ska tillämpas på ett nytt delsystem. Den ska också tillämpas på befintliga delsystem vid modernisering eller ombyggnad och är i enlighet med migrationsstrategin i § 4 f).

§ 3 Efter notifieringsförfarandet i enlighet med artikel 35 §§ 3 och 4 i fördraget och åtminstone en månad före ikraftträdandet ska generalse-

taire général publie sur le site Web de l'Organisation

a) la PTU adoptée et notifiée;

b) la date de son entrée en vigueur;

c) la liste des États parties auxquels elle s'applique;

d) la liste actualisée des PTU et leur date d'entrée en vigueur.

§ 4 Dans la mesure nécessaire à l'atteinte du but fixé à l'article 3, les PTU faisant référence à des sous-systèmes doivent au minimum:

a) indiquer leur champ d'application prévu (partie de réseau ou véhicules, sous-système ou partie de sous-système);

b) fixer les exigences essentielles pour chaque sous-système concerné et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes;

c) définir les spécifications technico-fonctionnelles qui doivent être respectées par chaque sous-système et ses interfaces vis-à-vis d'autres sous-systèmes. Au besoin, ces spécifications peuvent varier en fonction de l'utilisation du soussystème, par exemple en fonction des catégories de ligne, de moyeu et/ou de véhicules;

d) déterminer les éléments de construction ou les interfaces et constituants d'interopérabilité qui doivent être couverts par des normes techniques et qui sont nécessaires

lish on the website of the Organisation

a) the adopted and notified UTP;

b) the date of its entry into force;

c) the list of Contracting States to which this UTP applies;

d) the updated list of UTP and their date of entry into force.

§ 4 To the extent necessary to achieve the aim set out in Article 3, the UTP referring to subsystems shall at least:

a) indicate its intended scope (part of network or vehicles; subsystem or part of subsystem);

b) lay down essential requirements for each subsystem concerned and its interfaces vis-à-vis other subsystems;

c) establish the functional and technical specifications to be met by the subsystem and its interfaces vis-à-vis other subsystems. If need be, these specifications may vary according to the use of the subsystem, for example according to the categories of line, hub and/or vehicles;

d) determine the elements of construction or interoperability constituents and interfaces which must be covered by technical standards, which are necessary to achieve inter-

kreteraren publicera följande på organisationens hemsida

a) den antagna och notifierade UTP:n,

b) dagen för dess ikraftträdande,

c) listan över deltagande stater där UTP:n är tillämplig,

d) en aktuell lista över UTP:erna och dagen då de trädde i kraft.

§ 4 I den utsträckning som det är nödvändigt för att uppnå målet som anges i artikel 3, ska UTP:er som hänför sig till delsystem åtminstone:

a) ange det tillämpningsområde som avses (del av järnvägsnät eller fordon, delsystem eller del av delsystem),

b) ange väsentliga krav för det berörda delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem,

c) fastställa de funktionella och tekniska specifikationer som ska följas när det gäller delsystemet och dess gränssnitt mot andra delsystem. Om det är nödvändigt, kan dessa specifikationer variera beroende på användningen av delsystemet, till exempel efter kategori av linjer, knutpunkter och/eller fordon,

d) bestämma de konstruktionselement eller driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som måste omfattas av tekniska standarder, som är nödvändiga för att uppnå

pour parvenir à l'interopérabilité dans le système ferroviaire;

e) préciser, dans chaque cas considéré, les procédures à appliquer pour évaluer la conformité aux dispositions des PTU. Ces procédures reposent sur les modules d'évaluation définis dans une PTU générale visée au § 8;

f) indiquer la stratégie de mise en oeuvre des PTU. Il est nécessaire, en particulier, de spécifier les étapes à franchir pour opérer une transition progressive de la situation existante à la situation finale où la conformité à la PTU est la norme;pour chaque étape, des dispositions transitoires appropriées sont incluses et

g) précisent, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles ainsi que les conditions sanitaires et de sécurité au travail exigées pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné, ainsi que pour la mise en oeuvre de la PTU.

§ 5 Chaque PTU doit être élaborée sur la base d'un examen d'un sous-système existant et préciser un ou plusieurs sous-systèmes cibles pouvant être obtenus progressivement dans un laps de temps raisonnable. En conséquence, l'adoption progressive des PTU et la conformité avec celles-ci permettent progressivement de

operability within the rail system;

e) state, in each case under consideration, which procedures are to be used in order to assess the conformity with the provisions of the UTP. These procedures shall be based on the assessment modules defined in a general UTP referred to in § 8;

f) indicate the strategy for implementing the UTP. In particular, it is necessary to specify the stages to be completed in order to make a gradual transition from the existing situation to the final situation in which compliance with the UTP shall be the norm; for each stage, appropriate transitional provisions shall be included and

g) indicate, for the staff concerned, the professional qualifications and health and safety conditions at work required for the operation and maintenance of the subsystem concerned, as well as for the implementation of the UTP.

§ 5 Each UTP shall be drawn up on the basis of an examination of an existing subsystem and indicate one or more target subsystems that may be obtained gradually within a reasonable time scale. Accordingly, the gradual adoption of the UTP and compliance therewith will help gradually to achieve the interoperability of the rail system.

driftskompatibilitet hos järnvägssystemet,

e) för varje tänkbart fall ange vilka förfaranden som ska tilllämpas vid bedömning av överensstämmelse med bestämmelserna i UTP:n. Dessa förfaranden ska baseras på bedömningsmodulerna i den allmänna UTP som § 8 hänvisar till.

f) ange strategin för att implementera UTP. I synnerhet är det nödvändigt att precisera de etapper som ska slutföras för en stegvis övergång från den nuvarande situationen till den slutliga situationen, då UTP:erna ska utgöra gällande norm; för varje etapp ska lämpliga övergångsbestämmelser inkluderas och

g) ange de yrkeskvalifikationer och hälso- och säkerhetsvillkor som måste vara uppfyllda för den berörda personalen för arbetet med drift och underhåll av det aktuella delsystemet, liksom för implementeringen av UTP:n.

§ 5 Varje UTP ska utarbetas med utgångspunkt i en utredning av det befintliga delsystemet och ange ett eller flera mål för delsystemet som kan uppnås successivt under rimlig tid. Genom att UTP:erna antas stegvis och följs kan driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet uppnås successivt.

réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire.

§ 6 Les PTU doivent préserver, de manière appropriée, la compatibilité du système ferroviaireexistant de chaque État partie. Au regard de cet objectif, il peut être prévu, dans chaque PTU, une disposition traitant de « cas spécifiques » applicables à un ou à plusieurs États parties dans les domaines des réseaux et des véhicules; une attention toute particulière doit être portée au gabarit de chargement, à l'écartement de la voie ou à l'espace entre les voies et aux véhicules au départ ou à destination de pays tiers. Pour chaque cas spécifique, les PTU stipulent les règles de mise en oeuvre des éléments indiqués au § 4, lettres c) à g).

§ 6 The UTP shall retain, in an appropriate manner, the compatibility of the existing rail system of each Contracting State. With this objective, provision may be made in each UTP for "specific cases" covering one or more Contracting States, with regard to both network and vehicles; special attention must be given to the loading gauge, the track gauge or space between the tracks and to vehicles originating from or destined for third countries. For each specific case, the UTP shall stipulate the implementing rules of the elements indicated in § 4 c) to g).

§ 6 UTP:n måste på lämpligt sätt bevara kompatibiliten i det existerande järnvägssystemet i varje deltagande stat. I detta syfte kan specialfall anges för varje UTP innefattande en eller flera deltagande stater, med hänsyn till både infrastruktur och fordon; särskild uppmärksamhet måste ges lastprofiler, spårvidd eller utrymmet mellan spåren och fordon som kommer från eller ska till tredje land. För varje specialfall ska UTP:n ange tilllämpningsföreskrifter avseende de element som anges § 4 c)–g).

§ 7 Les aspects techniques correspondant aux exigences essentielles qui ne peuvent pas être explicitement couverts par la PTU, seront clairement identifiés dans cette prescription comme "points ouverts".

§ 7 If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in the UTP, they shall be clearly identified in it as "open points".

§ 7 Om vissa tekniska aspekter som som hänför sig till väsentliga krav inte på ett uttryckligt sätt kan behandlas i en UTP ska de klart anges i UTP:n som "öppna punkter".

§ 8 La Commission d'experts techniques peut adopter des PTU ne faisant pas référence à des sous-systèmes telles que des dispositions générales, des exigences essentielles ou des modules d'évaluation.

§ 8 The Committee of Technical Experts may adopt UTP which do not refer to subsystems, such as general provisions, essential requirements or assessment modules.

§ 8 Tekniska expertutskottet får anta UTP:er som inte hänför sig till delsystem, såsom allmänna bestämmelser, väsentliga krav eller bedömningsmoduler.

§ 9 Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte appa-

§ 9 The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without

§ 9 UTP:erna ska ha två spalter. Text som står över hela sidan utan spalter är identisk till

raît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de la Communauté européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de la Communauté européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Communauté européenne), dans la colonne de droite. Tout à fait à droite la référence de la STI est indiquée.

columns is identical to corresponding texts of the European Community Technical Specifications for Interoperability (TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Community regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Community TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

motsvarande text i Europeiska Gemenskapens Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet (TSD). Text som är uppdelad i två spalter är olika för UTP:n och den motsvarande TSD:n eller någon annan motsvarande förordning från Europeiska Gemenskapen. Den vänstra spalten visar UTP-texten (OTIF-bestämmelserna), medan den högra spalten visar Europeiska Gemenskapens TSD-text. Längst till höger är TSD-referensen angiven.

Article 8a
Lacunes constatées dans les PTU

§ 1 S'il vient à l'attention de la Commission d'experts techniques qu'une PTU adoptée comporte des erreurs ou des lacunes, y compris si une PTU ne remplit pas pleinement les exigences essentielles, la Commission prend les mesures qui s'imposent, notamment:

a) décide si les PTU concernées ne devraient pas être modifiées conformément aux articles 6 et 8 et

b) fait des recommandations concernant des solutions provisoires justifiées.

§ 2 Les États parties, les organisations régionales et les organismes d'évaluation sont te-

Article 8a
Deficiencies in UTP

§ 1 If it comes to the attention of the Committee of Technical Experts that an adopted UTP contains errors or deficiencies including where an adopted UTP does not fully meet the essential requirements, the Committee shall take the appropriate measures including:

a) the decision whether the relevant UTP may need to be amended in accordance with Articles 6 and 8 and

b) recommendations for justified provisional solutions.

§ 2 The Contracting States, regional organisations and assessing bodies have the obli-

Artikel 8a
Brister hos UTP

§ 1 Om tekniska expertutskottet får reda på att en antagen UTP innehåller fel eller ofullständigheter, vilket innefattar när en antagen UTP inte helt uppfyller de väsentliga kraven, ska utskottet vidta lämpliga åtgärder, vilket bland annat innebär att

a) besluta om den aktuella UTP:n kan behöva ändras i enlighet med artikel 6 och 8 och

b) rekommendera lämpliga provisoriska lösningar.

§ 2 Deltagande stater, regionala organisationer och granskande organ är skyldiga att

nus d'informer sans tarder le Secrétaire général de toute erreur ou lacune constatée dans une PTU.

Article 9
Déclarations

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la PTU adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui à fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

gation to inform the Secretary General without delay if they discover errors or deficiencies in a UTP.

Article 9
Declarations

§ 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted UTP, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.

§ 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.

§ 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

utan dröjsmål underrätta generalsekreteraren om de upptäcker fel eller ofullständigheter i en UTP.

Artikel 9
Förklaringar

§ 1 Varje deltagande stat kan inom en frist av fyra månader från den dag då generalsekreteraren informerade om tekniska expertutskottets beslut avge en motiverad förklaring till denne om att den inte kommer att tillämpa eller endast delvis kommer att tillämpa den validerade tekniska standarden eller den antagna UTP:n när det gäller den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess territorium och trafiken på denna infrastruktur.

§ 2 De deltagande stater som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 ska inte beaktas vid fastställandet av det antal stater som enligt artikel 35 § 4 i fördraget måste göra invändning för att ett beslut av tekniska expertutskottet inte ska träda i kraft.

§ 3 En stat som har avgett en förklaring i enlighet med § 1 får när som helst återta den genom meddelande till generalsekreteraren. Detta återtagande träder i kraft första dagen i den andra månaden efter detta meddelande.

Article 10
Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des PTU adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Article 10
Abrogation of Technical Unity

The entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

Artikel 10
Upphävande av teknisk enhet

Ikraftträdandet av UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1 i alla stater som är parter i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer (teknisk enhetlighet för järnvägarna), undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938, ska medföra att den konventionen upphävs.

Article 11
Primauté des PTU

§ 1 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les normes techniques et les PTU, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des PTU, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 6, § 1, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les PTU, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques:

Article 11
Precedence of the UTP

§ 1 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, the technical standards and the UTP shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.

§ 2 With the entry into force of the UTP, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 6 § 1, these Uniform Rules as well as the technical standards and the UTP, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

Artikel 11
UTP:s företräde

§ 1 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska de tekniska standarder och de UTP:er i förbindelserna mellan de deltagande staterna ges företräde framför bestämmelserna i den internationella konventionen om Unité Technique des chemins de fer, undertecknad i Bern den 21 oktober 1882, i dess lydelse från 1938.

§ 2 Efter ikraftträdandet av de UTP:er som antagits av tekniska expertutskottet i enlighet med artikel 6 § 1, ska dessa enhetliga rättsregler samt de tekniska standarder och UTP:erna, i de deltagande staterna ges företräde framför de tekniska bestämmelserna i

a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),

b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV).

a) Reglemente om ömsesidig användning av passagerarvagnar och resgodsvagnar i internationell trafik (RIC),

b) Reglemente om ömsesidig användning av godsvagnar i internationell trafik (RIV).

Article 12
National technical requirements

§ 1 Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires et aux autres matériels ferroviaires. Le Secrétaire général publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

L'information est communiquée au Secrétaire général dans les trois mois suivant la date d'entrée en vigueur des Règles uniformes révisées.

La disposition temporaire ne peut rester en vigueur que jusqu'à sa mise en vigueur ou jusqu'à la mise en vigueur d'une spécification analogue par l'adoption de prescriptions conformément aux articles ci-dessus. L'État partie peut, à tout moment, retirer la disposition temporaire et le notifier au Secrétaire général.

§ 2 Lorsqu'une PTU a été adoptée ou amendée, l'État partie veille à ce que le Secrétaire général soit informé (avec les éléments justificatifs

Article 12
Spécifications techniques nationales

§ 1 Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles and other railway material. The Secretary General shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

The information shall be received by the Secretary General within 3 months from the day when the revised Uniform Rules enter into force.

Such a requirement may stay in force only until it or an analogous requirement is brought into force through the adoption of prescriptions according to the Articles above. The Contracting State may at any time withdraw the temporary provision and notify this to the Secretary General.

§ 2 When a UTP has been adopted or amended, the Contracting State shall ensure that the Secretary General is informed - with justification - of

Artikel 12
Nationella tekniska krav

§ 1 Deltagande stater ska se till att generalsekreteraren är informerad om de nationella tekniska krav som tillämpas på järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel. Generalsekreteraren ska publicera dessa krav i den databas som artikel 13 i de enhetliga reglerna ATMF hänvisar till.

Informationen ska vara generalsekreteraren till handa inom 3 månader från den dag de ändrade enhetliga reglerna träder i kraft.

Ett sådant krav får vara i kraft endast till dess det eller ett motsvarande krav träder i kraft genom antagandet av föreskrifter i enlighet med artiklarna ovan. De deltagande staterna får när som helst dra tillbaka den tillfälliga bestämmelsen och informera generalsekreteraren om detta.

§ 2 När en UTP har antagits eller ändrats, ska en deltagande stat se till att generelsekretaren informeras – med en motivering – om de nationella

à l'appui) des spécifications techniques nationales mentionnées au § 1 auxquelles il faudra continuer à se conformer pour pouvoir garantir la compatibilité technique entre les véhicules et son réseau; ces spécifications englobent les règles nationales applicables aux « points ouverts » des prescriptions techniques et aux cas spécifiques dûment identifiés dans la prescription technique.

L'information communiquée comporte l'indication du/des « point(s) ouvert(s) » et/ou du/des « cas spécifique(s) » de la PTU auquel/auxquels se rapporte chaque spécification technique nationale. Les spécifications techniques nationales ne restent valides que si le Secrétaire général reçoit la notification dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur de la prescription technique en question ou de la modification qui lui a été apportée.

§ 3 L'information communiquée comporte le texte intégral de la disposition technique nationale dans une langue officielle de l'État partie, ainsi que le titre et un résumé dans l'une des langues officielles de l'OTIF.

Article 13
Table d'équivalence

§ 1 Afin de réduire au minimum les évaluations et par là même les coûts liés à une de-

those national technical requirements mentioned in § 1 which it will still require to be complied with in order to ensure the technical compatibility between the vehicles and its network concerned; this includes national rules applicable to "open points" in the technical prescriptions and applicable to the specific cases duly identified in the technical prescription.

The information shall include indication of the "open point(s)" and/or "specific case(s)" in the UTP to which each national technical requirement relates. The national technical requirements shall only remain valid if the notification is received by the Secretary General within 6 months from the day when the technical prescription in question or the change to it has entered into force.

§ 3 The information shall include the full text of the national technical provision in an official language of the Contracting State as well as the title and a summary in one of the official OTIF languages.

Article 13
Equivalence table

§ 1 In order to minimise the assessments and thereby the costs for applying for a tech-

tekniska krav som omnämns i § 1 som staten fortfarande kommer att kräva ska vara uppfyllda för att ombesörja den tekniska kompatibiliteten mellan fordon och infrastruktur; detta innefattar nationella regler som tillämpas på ”öppna punkter” i de tekniska föreskrifterna och sådana som tillämpas på de specialfall som anges i den tekniska föreskriften.

Informationen ska ange vilken ”öppen punkt/-er” och/eller specialfall UTP:n som varje nationellt tekniskt krav hänför sig till. De nationella tekniska kraven är endast giltiga om generalsekreteraren mottagit information om dem inom 6 månader från dag då den aktuella tekniska föreskriften eller dess ändrade lydelse trädde i kraft.

§ 3 Informationen ska innefatta den fullständiga lydelsen av den nationella tekniska bestämmelsen på den deltagande statens officiella språk, liksom dess rubrik och en sammanfattning på ett av de officiella OTIF-språken.

Artikel 13
Jämförelsetabell

§ 1 För att minimera utvärderingarna och därigenom kostnaderna för att ansöka om tek-

mande d'admission technique, les spécifications techniques nationales conformes à l'article 12 sont classées conformément à la liste des paramètres et aux principes définis dans l'annexe au présent Appendice. Le classement est effectué sous la responsabilité de la Commission d'experts techniques. Les États parties et les organisations régionales coopèrent avec la Commission d'experts techniques et le Secrétaire général dans l'exécution de cette tâche.

nical admission, national technical requirements in accordance with Article 12 shall be classified pursuant to the list of parameters and the principles set out in the Annex to these Uniform Rules. The classification shall be carried out under the responsibility of the Committee of Technical Experts. The Contracting States and the regional organisations shall cooperate with the Committee of Technical Experts and the Secretary General in this task.

niskt godkännande, ska nationella tekniska krav enligt artikel 12 klassificeras i enlighet med den lista med parametrar och principer som finns i bilagan till dessa enhetliga rättsregler. Tekniska expertutskottet ska ansvara för klassificeringen. Deltagande stater och regionala organisationer ska samarbeta med tekniska expertutskottet och generalsekreteraren i utförandet av denna uppgift.

§ 2 La Commission d'experts techniques peut réviser l'annexe en tenant compte de l'expérience acquise en matière d'acceptation croisée des véhicules dans les États parties.

§ 2 The Committee of Technical Experts may review the Annex taking account of the experience with the cross-acceptance of vehicles in the Contracting States.

§ 2 Tekniska expertutskottet får granska bilagan mot bakgrund av deltagande staters erfarenhet av ömsesidigt godkännande av fordon.

§ 3 La Commission d'experts techniques veille à l'établissement d'un document de référence référençant de manière croisée l'ensemble des spécifications techniques nationales notifiées. Ledit document, qui mentionne aussi les dispositions pertinentes des PTU et des STI correspondantes (art. 8, § 9), sera publié sur le site Web de l'Organisation et tenu à jour.

§ 3 The Committee of Technical Experts shall ensure that a reference document is drawn up cross-referencing all the notified national technical requirements. The reference document shall also indicate the relevant provisions in the UTP and the corresponding TSI (Article 8 § 9). The reference document shall be published on the website of the Organisation and shall be kept up to date.

§ 3 Tekniska expertutskottet ska se till att det skapas ett referensdokument där alla nationella tekniska krav korshänvisas. Referensdokumentet ska också innefatta alla relevanta bestämmelser i UTP:n och den motsvarande TSD:n (artikel 8 § 9). Referensdokumentet ska publiceras på organisationens hemsida och vara uppdaterat.

§ 4 Prenant dûment en compte l'opinion des États parties concernés et des organisations régionales impliquées, la Commission d'experts techniques peut décider de décla-

§ 4 Taking due account of the opinion of the Contracting States concerned and of the regional organisations involved, the Committee of Technical Experts may decide

§ 4 Efter att ha tagit vederbörlig hänsyn till de deltagande staterna och de regionala organisationer som berörs, får tekniska expertutskottet besluta att tillkännage ekviva-

rer l'équivalence, en termes de sécurité ferroviaire:

a) entre les spécifications techniques nationales de différents États parties;

b) entre les dispositions des PTU et celles des STI correspondantes;

c) entre les spécifications techniques nationales d'un ou de plusieurs États partieset les dispositions des PTU et/ou celles des STI.

L'équivalence déclarée sera indiquée dans un tableau d'équivalence dans le document de référence mentionné au § 3 ci-dessus.

to declare the equivalence in railway safety terms:

a) between national technical requirements of different Contracting States;

b) between provisions in the UTP and the corresponding TSI; and

c) between national technical requirements of one or more Contracting States and provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

The declared equivalence shall be indicated in an equivalence table in the reference document mentioned in § 3 above.

lensen i järnvägssäkerhetstermer:

a) mellan nationella tekniska krav i olika deltagande stater,

b) mellan bestämmelserna i en UTP och dess motsvarande TSD och

c) mellan nationella tekniska krav i en eller flera deltagande stater och bestämmelser i en UTP och/eller bestämmelser i en TSD.

Den tillkännagivna ekvivalensen ska anges i en jämförelsetabell i referensdokumentet enligt § 3 ovan.

Annexe
Paramètres à vérifier en rapport avec l'admission technique de véhicules non conformes aux PTU et classification des spécifications techniques nationales

1. Liste des paramètres

1.1 General documentation

La documentation générale (comprenant la description du véhicule neuf, renouvelé ou réaménagé et son usage prévu, les informations sur la conception, la réparation, l'exploitation et l'entretien, le dossier technique, etc.)

1.2 Structure et parties mécaniques

L'intégrité mécanique et l'interface entre les véhicules (y compris les tampons et les or-

Annex
Parameters to be checked in Conjunction with the Technical Admission of Non-UTP Conform Vehicles and Classification of the National Technical Requirements

1. List of Parameters

1.1 Documentation générale

General documentation (including description of new, renewed or upgraded vehicle and its intended use, design, repair, operation and maintenance information, technical file, etc.)

1.2 Structure and mechanical parts

Mechanical integrity and interface between vehicles (including draw and buffer gear,

Bilaga
Parametrar som ska kontrolleras vid tekniskt godkännande av fordon som inte överensstämmer med UTP och klassificering av nationella tekniska krav

1. Lista över parametrar

1.1 Allmän dokumentation

Allmän dokumentation (vilket innefattar beskrivningen av nya, moderniserade och ombyggda fordon och dess avsedda användning, uppgifter om utformning, reparation, drift och underhåll, tekniskt underlag etc.)

1.2 Struktur och mekaniska delar

Mekanisk integritet och gränssnitt mellan fordon (inklusive drag- och stötinrätt-

ganes de traction, les couloirs/passerelles), la robustesse de la structure du véhicule et de ses équipements (par exemple, sièges), la capacité de charge, la sécurité passive (y compris la résistance intérieure et extérieure aux chocs)	*gangways), strength of vehicle structure and fittings (e.g. seats), loading capability, passive safety (including interior and exterior crashworthiness)*	*ning, gångar), hur robust fordonets struktur och dess utrustning är (t.ex. säten), lastkapacitet, passiv säkerhet (inkluderande interiör och exteriör krocksäkerhet)*
1.3 Interactions véhicule/voie et gabarit	1.3 Track interaction and gauging	1.3 Fordonsprofiler och samverkan mellan fordon och bana
Les interfaces mécaniques vis-à-vis de l'infrastructure (y compris le comportement statique et dynamique, les jeux et tolérances, le gabarit, les organes de roulement, etc.)	*Mechanical interfaces to the infrastructure (including static and dynamic behaviour, clearances and fits, gauge, running gear, etc.)*	*Mekaniskt gränssnitt mot infrastrukturen (inklusive statiskt och dynamiskt beteende, fri höjd och anpassning, spårvidd, växel etc)*
1.4 Equipements de freinage	1.4. Braking equipment	1.4 Bromsutrustning
Dispositifs de freinage (y compris la protection anti-enrayage, la commande de freinage, la puissance de freinage en modes service, stationnement et urgence)	*Braking-related items (including wheel-slide protecttion, braking control, and braking performance in service, emergency and parking modes)*	*Bromsrelaterade föremål (inklusive fastbromsningsskydd, bromskontroll, och bromsförmåga vid drift, nödläge och parkeringsläge)*
1.5 Dispositifs associés aux passagers	1.5 Passenger-related items	1.5 Passagerarrelaterade föremål
Installations à l'usage des passagers et environnement des passagers (y compris les vitres et les portes des voitures à passagers, les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, etc.)	*Passenger facilities and passenger environment (including passenger windows and doors, requirements for persons with reduced mobility, etc.)*	*Passagerarinrättningar och passagerarmiljö (inklusive passagerarfönster och – dörrar, särskilda anordningar för personer med begränsad rörlighet etc.)*

1.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques

L'impact de l'environnement sur le véhicule et l'impact du véhicule sur l'environnement (y compris les conditions aérodynamiques, l'interface entre le véhicule et la partie "sol" du système ferroviaire et l'interface avec l'environnement extérieur)

1.6 Environmental conditions and aerodynamic effects

Impact of the environment on the vehicle and impact of the vehicle on the environment (including aerodynamic conditions and both the interface between the vehicle and the trackside part of the railway system and the interface with the external environment)

1.6 Miljövillkor och aerodynamiska effekter

Miljöns inverkan på fordonet och fordonets inverkan på miljön (inklusive aerodynamiska förhållanden och både gränssnittet mellan fordonet och den markbaserade delen av järnvägssystemet och gränssnittet mot den yttre miljön)

1.7 Avertisseur extérieur, signalétique, exigences en matière d'intégrité du logiciel

Les avertisseurs extérieurs, la signalétique, les fonctions et l'intégrité du logiciel, par exemple les fonctions conditionnant la sécurité et ayant une incidence sur le comportement du train, y compris du bus de train

1.7 External warning, marking, functions and software integrity requirements

External warnings, markings, functions and integrity of software, e.g. safety-related functions with an impact on train behaviour including train bus

1.7 Extern varning, signal och mjukvaruintegritetskrav

Externa varningssignaler, märkningar och programvaruintegritet, t.ex. säkerhetsrelaterade funktioner som påverkar tågets beteende, inklusive "tågbussen"

1.8 Systèmes d'alimentation en énergie et de commande à bord

La propulsion à bord, les systèmes d'alimentation et de commande, l'interface du véhicule avec l'infrastructure d'alimentation en énergie et tous les aspects de la compatibilité électromagnétique

1.8 Onboard power supply and control systems

Onboard propulsion, power and control systems, plus the interface of the vehicle with the power supply infrastructure and all aspects of electromagnetic compatibility

1.8 Energiförsörjnings- och styrsystem ombord

Ombordbaserade framdrivnings-, energiförsörjnings- och styrsystem, plus gränssnittet mellan fordonet och energiförsörjningsinfrastrukturen och alla aspekter av elektromagnetisk kompatibilitet

1.9 Installations pour le personnel, interfaces et environnement	1.9 Staff facilities, interfaces and environment	1.9 Utrustning, gränssnitt och miljöer som berör personal
Les installations à bord, les interfaces, les conditions et l'environnement de travail du personnel (y compris les postes de conduite, l'interface conducteur-machine)	*On-board facilities, interfaces, working conditions and environment for staff (including drivers' cabs, driver machine interface)*	*Utrustning, gränssnitt, arbetsförhållanden och miljöer som berör personal ombord på fordonet (inklusive förarhytter, gränssnitt mellan förare och maskin)*
1.10 Protection contre l'incendie et évacuation	1.10 Fire safety and evacuation	1.10 Brandsäkerhet och evakuering
1.11 Maintenance	1.11 Servicing	1.11 Underhåll
Installations à bord et interfaces de la maintenance	*Onboard facilities and interfaces for servicing*	*Ombordbaserade utrustningar och gränssnitt för underhåll*
1.12 Contrôle-commande et signalisation à bord	1.12 Onboard control, command and signalling	1.12 Fordonsbaserad trafikstyrning och signalering
L'ensemble de l'équipement de bord servant à assurer la sécurité, à commander et à contrôler les mouvements des trains autorisés à circuler sur le réseau et ses effets sur la partie "sol" du système ferroviaire	*All the on-board equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network and its effects on the trackside part of the railway system*	*All ombordutrustning som krävs för att garantera säkerheten och för att styra och kontrollera trafiken med tåg som har tillstånd att trafikera nätet och dess inverkan på den markbaserade delen av järnvägssystemet.*
1.13 Besoins opérationnels spécifiques	1.13 Specific operational requirements	1.13 Specifika driftskrav
Les besoins opérationnels spécifiques des véhicules (y compris le mode dégradé, le dépannage de véhicules, etc.)	*Specific operational requirements for vehicles (including degraded mode, vehicle recovery etc.)*	*Specifika driftskrav för fordon (inklusive vid trafikstörning, bärgning av fordon etc.)*
1.14 Dispositifs associés au fret	1.14 Freight related items	1.14 Godsrelaterade komponenter
Les exigences et l'environnement spécifiques au fret (y compris les installations spé-	*Freight-specific requirements and environment (including*	*Godsspecifika krav och miljökrav (inklusive anordningar*

cifiques aux marchandises dangereuses)

Les explications et exemples en italiques ci-dessus ont un caractère purement indicatif et ne constituent pas des définitions des paramètres.

2. Classification des spécifications techniques nationales

Les spécifications techniques nationales relatives aux paramètres identifiés à la section 1 sont affectées à l'un des trois groupes suivants. Les règles et restrictions de nature strictement locale ne sont pas concernées; leur vérification implique la mise en place de contrôles, d'un commun accord, par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures.

Groupe A

Le Groupe A comprend:

– les normes internationales,

– les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, à des règles nationales d'autres États membres,

– les règles nationales réputées équivalentes, sur le plan de la sécurité ferroviaire, aux dispositions des PTU et/ou des STI.

facilities specifically required for dangerous goods)

Explanations and examples in italics above are for information only and are not definitions of the parameters.

2. Classification of the National Technical Requirements

The national technical requirements relating to the parameters identified in section 1 shall be attributed to one of the following three groups. Rules and restrictions of a strictly local nature are not involved; their verification involves checks to be put in place by mutual agreement between the railway undertakings and the infrastructure managers.

Group A

Group A covers:

– international standards,

– national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to national rules of other Member States,

– national rules deemed to be equivalent, in railway safety terms, to the provisions in the UTP and/or provisions in the TSI.

som specifikt krävs för farligt gods)

Förklaringarna och exemplen i kursivt ovan är enbart tänkta som information och inte som definitioner av parametrarna.

2. Klassificering av nationella tekniska krav

De nationella tekniska kraven som hänför sig till parametrarna som anges i sektion 1, ska höra till en av följande tre grupper. Regler och begränsningar som enbart är lokala berörs inte; deras verifikation förutsätter att kontroller installeras genom ett ömsesidigt avtal mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Grupp A

Grupp A innefattar:

– internationella standarder,

– nationella regler som bedöms som likvärdiga, i järnvägssäkerhetshänseende, med nationella regler i andra medlemsstater,

– nationella regler som bedöms som likvärdiga i järnvägssäkerhetshänseende med bestämmelserna i UTP och/eller TSD.

Groupe B

Le Groupe B comprend toutes les règles qui ne tombent pas dans le champ d'application du Groupe A ou du Groupe C, ou qu'il n'a pas encore été possible de classer dans l'un de ces groupes.

Group B

Group B covers all rules that do not fall within the scope of Group A or Group C, or that it has not yet been possible to classify in one of these groups.

Grupp B

Grupp B innefattar alla regler som inte faller inom grupp A:s eller grupp C:s tillämpningsområde, eller som inte ännu har varit möjliga att klassificera i någon av dessa grupper.

Groupe C

Le Groupe C comprend les règles associées aux caractéristiques techniques de l'infrastructure et qui sont strictement nécessaires pour garantir un usage sûr et interopérable sur le réseau concerné (par exemple le gabarit).

Group C

Group C covers rules that are strictly necessary and are associated with technical infrastructure characteristics, in order to ensure safe and interoperable use in the network concerned (e.g. the loading gauge).

Grupp C

Grupp C innefattar regler som är absolut nödvändiga och som är förenade med tekniska kännetecken för infrastrukturen, för att garantera säkerhet och driftskompatibilitet i det berörda järnvägsnätet (t.ex. lastprofiler).

Norstedts Juridik AB/Fritzes
Elanders Sverige AB, 2015