

Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΝΟΜΟΣ

Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο –

Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: L220, 21.6.2004, σ. 40.

«Οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για την τροποποίηση της οδηγίας 1996/48/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Ιουλίου 1996, σχετικά με τη Διαλειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Συστήματος Μεγάλης Ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη Διαλειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού Συμβατικού Σιδηροδρομικού Συστήματος»,

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Διαλειτουργικότητας του Συμβατικού Σιδηροδρομικού Συστήματος Νόμος του 2006.

Ερμηνεία.

2. Στον παρόντα Νόμο, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια –

«αναδιευθέτηση» σημαίνει τις σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος, οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του υποσυστήματος·

«ανανέωση» σημαίνει τις σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος, οι οποίες όμως δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

«αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης» σημαίνει την αντικατάσταση στοιχείων από άλλα στοιχεία με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις, στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

Παράρτημα III.

«βασικές απαιτήσεις» σημαίνει το σύνολο των προϋποθέσεων που προβλέπονται στο Παράρτημα III του παρόντος Νόμου, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, περιλαμβανομένων και των διεπαφών·

«Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακή Δημοκρατία·

«διαλειτουργικότητα» σημαίνει την ικανότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, η οποία βασίζεται στο σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται, προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις, να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, επιτυγχάνοντας τις απαιτούμενες επιδόσεις στις συγκεκριμένες γραμμές·

«Διαχειριστής Υποδομής» σημαίνει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων·

«ειδική περίπτωση» σημαίνει κάθε τμήμα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, για το οποίο χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις στις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα και σε αυτό περιλαμβάνονται, ιδίως, το περιτύπωμα, το εύρος των τροχιών ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, καθώς και το τροχαίο υλικό που προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση και το τροχαίο υλικό που προέρχεται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες·

Επίσημη Εφημερίδα
της Ε.Ε.: L 82,
25.03.1994,
σ. 40.

«ευρωπαϊκή προδιαγραφή» σημαίνει την κοινή τεχνική προδιαγραφή, την ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή ένα εθνικό πρότυπο, με το οποίο έχει μεταφερθεί ένα ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στα σημεία 8 έως 12 του άρθρου 1 της Οδηγίας 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14^{ης} Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών·

«θεμελιώδεις παράμετροι» σημαίνει κάθε ρυθμιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, καίρια για τη διαλειτουργικότητα, η οποία πρέπει να αποτελεί αντικείμενο απόφασης, πριν από την εκπόνηση σχεδίων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό·

«θέση σε λειτουργία» σημαίνει το σύνολο των

λειτουργιών, με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση ονομαστικής λειτουργίας·

«κοινοποιημένοι οργανισμοί» σημαίνει τους οργανισμούς, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή με τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχου «ΕΚ» των υποσυστημάτων·

«Κοινότητα» σημαίνει την Ευρωπαϊκή Κοινότητα·

«στοιχεία διαλειτουργικότητας» σημαίνει κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών, ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος:

Νοείται ότι στην έννοια του όρου «στοιχείο» περιλαμβάνονται τόσο υλικά όσο και άυλα στοιχεία, όπως το λογισμικό·

Παράρτημα Ι.

«συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα» σημαίνει το σύστημα, το οποίο προβλέπεται στο Παράρτημα Ι του παρόντος Νόμου και αποτελείται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία είναι ειδικά κατασκευασμένη ή διευθετημένη για τις συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές και για τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, και από το τροχαίο υλικό που είναι σχεδιασμένο για να κυκλοφορεί επί της

υποδομής αυτής·

«τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας» σημαίνει τις προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·

« τρίτες χώρες » σημαίνει τις χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

«υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα» σημαίνει το σύνολο, το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, περιλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και από το τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής·

«υποσυστήματα» σημαίνει τα διαρθρωτικής ή λειτουργικής φύσεως υποσυστήματα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία προβλέπονται στο Παράρτημα II του παρόντος Νόμου.

Παράρτημα II.

Πεδίο εφαρμογής.

3. Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση υποσυστήματος που βρίσκεται στη Δημοκρατία, καθώς και στα στοιχεία λειτουργικότητας, τις διασυνδέσεις, τις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

Διαχειριστής Υποδομής. 4. Ο Διαχειριστής Υποδομής έχει την ευθύνη της εγκατάστασης και συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και της διαχείρισης των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας.

Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας. 5.-(1) Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μίας Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας, όμως, εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας και μια Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα:

Νοείται ότι η απόφαση για την κατάρτιση ή και για την αναθεώρηση μιας Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας, καθώς και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής, απαιτούν εντολή σύμφωνα με την παράγραφο (1) του άρθρου 6 του παρόντος Νόμου.

(2) Τα υποσυστήματα πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας καθόλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

(3) Εφόσον είναι αναγκαίο και για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, κάθε Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας-

(α) αναφέρει το επιδιωκόμενο πεδίο εφαρμογής (τμήματα του δικτύου ή του τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο Παράρτημα I και υποσυστήματα ή

Παράρτημα I.

Παράρτημα II.

τμήματα υποσυστημάτων που αναφέρονται στο Παράρτημα II)·

- (β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με τα άλλα υποσυστήματα·
- (γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα:

Νοείται ότι, εφόσον χρειάζεται, οι προδιαγραφές αυτές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή και τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο Παράρτημα I, και γενικά ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος·

Παράρτημα I.

- (δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·
- (ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται είτε η πιστότητα ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, είτε ο έλεγχος «ΕΚ» των υποσυστημάτων, αφετέρου·
- (στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής της εκάστοτε

Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας:

Νοείται ότι κατά τον προσδιορισμό αυτό, πρέπει ιδίως να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση, από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση, γενικευμένου σεβασμού της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας:

(ζ) προσδιορίζει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις επαγγελματικών προσόντων και υγιεινής και ασφάλειας, κατά την εργασία, που απαιτούνται για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση του συγκεκριμένου υποσυστήματος, καθώς και για την υλοποίηση της Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας.

(4) Κάθε Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας εκπονείται, αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και αναφέρει ένα υποσύστημα-στόχο, που μπορεί να επιτευχθεί προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

(5) Οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος και για το σκοπό αυτό, μπορούν να προβλέπονται, για κάθε Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας, ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα υποδομής όσο και σε θέματα τροχαίου υλικού:

Νοείται ότι ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δίνεται στο

περιτύπωμα, στο εύρος των τροχιών ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, καθώς και στα βαγόνια προελεύσεως τρίτων χωρών ή με προορισμό τρίτες χώρες:

Νοείται περαιτέρω ότι για κάθε ειδική περίπτωση, η Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας προσδιορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων της, που αναφέρονται στις παραγράφους (γ), (δ), (ε), (στ) και (ζ) του εδαφίου (3) του παρόντος άρθρου.

(6) Οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας δεν παρεμποδίζουν τις αποφάσεις σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία τροχαίου υλικού μη διεπόμενου από αυτές.

(7) Για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, είναι δυνατόν, στις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, να γίνεται ρητή και σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά πρότυπα ή προδιαγραφές και στην περίπτωση αυτή, τα πρότυπα αυτά ή οι προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματα αυτών) θεωρούνται ως παραρτήματα της σχετικής Τεχνικής Προδιαγραφής Διαλειτουργικότητας και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική, από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας:

Νοείται ότι, ελλείψει ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς

καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα· στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα διατηρούνται στον Διαχειριστή Υποδομής και τίθενται στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου προσώπου.

Εφαρμογή
Τεχνικών
Προδιαγραφών
Διαλειτουργικότητας.

6.-(1) Οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν το τροχαίο υλικό, δεν εφαρμόζονται στις ακόλουθες περιπτώσεις και συνθήκες:

(α) στα σχέδια νέας γραμμής, ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, που βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο ανάπτυξης ή για το οποίο εκτελείται ήδη στη Δημοκρατία σύμβαση κατά τη δημοσίευση αυτών των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας·

(β) στα σχέδια ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας στη Δημοκρατία γραμμής, όταν το περιτύπωμα, το εύρος των τροχιών ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων, ή η τάση της ηλεκτρικής παροχής των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, είναι ασύμβατες με εκείνες της υπάρχουσας γραμμής·

(γ) στα σχέδια νέας γραμμής ή ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, που εκτελούνται στο έδαφος της Δημοκρατίας, όταν το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι περικλειστο ή αποκομμένο, λόγω της θάλασσας, από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας·

- (δ) σε κάθε σχέδιο ανανέωσης, επέκτασης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν η εφαρμογή των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου και/ή τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος της Δημοκρατίας·
- (ε) όταν, κατόπιν ατυχήματος ή θεομηνίας, οι προϋποθέσεις γρήγορης αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας·
- (στ) στα βαγόνια, τα οποία προέρχονται ή κατευθύνονται σε τρίτες χώρες και των οποίων το εύρος τροχιών είναι διαφορετικό από το αντίστοιχο εύρος του κύριου κοινοτικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Στοιχεία

διαλειτουργικότητας.

7.-(1) Ο Διαχειριστής Υποδομής λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε τα στοιχεία διαλειτουργικότητας:

- (α) να διατίθενται στην αγορά, μόνον εφόσον επιτρέπουν την υλοποίηση της διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·
- (β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους, σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δεόντως:

Νοείται ότι οι διατάξεις αυτές δεν παρεμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά αυτών των στοιχείων και για

άλλες εφαρμογές.

Πιστότητα.

8.-(1) Η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις θεωρείται δεδομένη, όταν αυτά συνοδεύονται από δήλωση «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης.

(2) Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της πιστότητας και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στην αντίστοιχη Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές και συνοδεύεται από το σχετικό πιστοποιητικό.

(3) Ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας κρίνεται ότι πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην αντίστοιχη Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, που καταρτίζονται για τη συμμόρφωση προς τις προϋποθέσεις αυτές.

Ευρωπαϊκές προδιαγραφές που δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

9. Όταν κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές, οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, κρίνεται ότι δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, δύναται να αποσύρονται από τις δημοσιεύσεις, όπου έχουν καταχωρηθεί ή να τροποποιούνται.

Καταλληλότητα χρήσης.

10.-(1) Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, που συνοδεύεται από δήλωση πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά, χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του αλλά

δεν ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα για να περιοριστεί η εφαρμογή του ή να απαγορευτεί η χρήση του ή να αποσυρθεί από την αγορά.

(2) Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, συνοδευόμενο από δήλωση «ΕΚ» πιστότητας, αποδεικνύεται στερούμενο πιστότητας, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση.

Δήλωση
πιστότητας.

Παράρτημα IV.

11.-(1) Για την σύνταξη της δήλωσης πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στο Παράρτημα IV του παρόντος Νόμου και ο κατασκευαστής ή ο αντιπρόσωπος του, που βρίσκεται εγκατεστημένος στη Δημοκρατία, εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας.

(2) Η αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει τη σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο αντιπρόσωπος που αναφέρονται στην παράγραφο (1).

(3) Όταν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο αντιπρόσωπος του τηρούν τις υποχρεώσεις των παραγράφων (1) και (2), οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν εκείνον που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά και τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και εκείνος, ο οποίος συναρμολογεί

στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος αυτών, διαφόρων προελεύσεων, ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για ίδια χρήση, που εμπίπτουν στις διατάξεις του παρόντος Νόμου.

(4) Με την επιφύλαξη του άρθρου 10:

(α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση πιστότητας «ΕΚ», συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Δημοκρατία αντιπρόσωπό του, την υποχρέωση να αποκαθιστά την πιστότητα του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που καθορίζει ο Διαχειριστής Υποδομής·

(β) αν η μη πιστότητα συνεχιστεί, λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα, για να περιοριστεί ή να απαγορευτεί η διάθεση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλιστεί ότι θα αποσυρθεί από την αγορά, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 10 του παρόντος Νόμου.

Υποσυστήματα.

12.-(1) Ο Διαχειριστής Υποδομής εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία είναι εγκατεστημένα στη Δημοκρατία ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε αυτήν και προς τον σκοπό αυτό, λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα, ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε λειτουργία μόνο εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο, που να ικανοποιεί τις

σχετικές βασικές απαιτήσεις, όταν αυτά ενσωματώνονται στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, ειδικότερα δε ελέγχεται η συνάφεια των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα, στο οποίο ενσωματώνονται.

(2) Όταν τα υποσυστήματα τίθενται σε λειτουργία, διενεργούνται, σε τακτά διαστήματα, έλεγχοι για το κατά πόσον η εκμετάλλευση ή η συντήρηση των υποσυστημάτων αυτών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις και προς το σκοπό αυτό, χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στο πλαίσιο των σχετικών διαρθρωτικών και λειτουργικών Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

(3) Όταν εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία τροχαίου υλικού, σε κάθε όχημα δίδεται αλφαριθμητικός αναγνωριστικός κωδικός και αυτός ο κωδικός πρέπει να αναγράφεται σε κάθε όχημα και να είναι καταγεγραμμένος στο μητρώο οχημάτων, το οποίο πρέπει να πληρεί τα ακόλουθα κριτήρια:

(α) τηρεί τις κοινές προδιαγραφές, που ορίζονται στην παράγραφο 5·

(β) τηρείται και ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση·

(γ) είναι προσβάσιμο στις αρχές ασφαλείας, τους φορείς διερεύνησης για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων και στους ρυθμιστικούς φορείς:

Νοείται ότι σε περίπτωση τροχαίου υλικού που τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, δύνανται να γίνουν αποδεκτά στη Δημοκρατία οχήματα που είναι σαφώς αναγνωρισμένα, με διαφορετικό κωδικό σύστημα, όμως σε τέτοια περίπτωση, θα πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται, από το μητρώο, τα αντίστοιχα στοιχεία που αναφέρονται στις παραγράφους (γ), (δ) και (ε) του εδαφίου (4).

(4) Το μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

(α) αναφορές στη δήλωση «ΕΚ» ελέγχου και στο φορέα που την εξέδωσε·

(β) αναφορές στο μητρώο τροχαίου υλικού·

(γ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος ή του μισθωτή χρηματοδοτικής μίσθωσης·

(δ) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τον τρόπο χρήσεως του οχήματος·

(ε) ζωτικά για την ασφάλεια στοιχεία σχετικά με το πρόγραμμα συντήρησης του οχήματος.

Διαρθρωτικά
υποσυστήματα.

13.-(1) Θεωρούνται διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που συνοδεύονται από τη δήλωση ελέγχου «ΕΚ».

(2) Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, ο έλεγχος της διαλειτουργικότητας ενός διαρθρωτικού υποσυστήματος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, γίνεται με αναφορά προς τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, εφόσον αυτές υπάρχουν.

Δήλωση ελέγχου.
Παράρτημα V.

14.-(1) Η δήλωση ελέγχου «ΕΚ» συντάσσεται σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στο Παράρτημα V του παρόντος Νόμου και για τη σύνταξη της δήλωσης αυτής, ο αναθέτων φορέας ή αντιπρόσωπός του καλεί τον κοινοποιημένο οργανισμό που επιλέγει για το σκοπό αυτό, να κινήσει τη διαδικασία ελέγχου «ΕΚ», που αναφέρεται στο Παράρτημα VI του παρόντος Νόμου.

Παράρτημα VI.

(2) Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «ΕΚ» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής, μέχρι το στάδιο της παραλαβής, πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα, καθώς και τον έλεγχο των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας.

(3) Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου «ΕΚ».

(4) Ο τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία

έγγραφα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος, όλα τα δικαιολογητικά, από τα οποία προκύπτει η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας, καθώς και όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τακτικής συντήρησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και προληπτικής συντήρησης.

Κοινοποιημένοι
οργανισμοί.
Παράρτημα VII.

15.-(1) Τα κριτήρια του Παραρτήματος VII, για την αξιολόγηση των προς κοινοποίηση οργανισμών, θα πρέπει να εφαρμόζονται και οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα, τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα κριτήρια αυτά.

Παράρτημα VII.

(2) Αποσύρεται η έγκριση που έχει χορηγηθεί σε έναν οργανισμό, ο οποίος δεν πληρεί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο Παράρτημα VII.

Μητρώα υποδομής
και τροχαίου υλικού.

16.-(1) Ο Διαχειριστής Υποδομής μεριμνά ώστε να δημοσιεύονται και να ενημερώνονται κάθε χρόνο μητρώα της υποδομής και του τροχαίου υλικού.

(2) Τα μητρώα της υποδομής και του τροχαίου υλικού αναγράφουν, για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος που αφορούν, τα κύρια χαρακτηριστικά και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας και για τον σκοπό αυτό, κάθε Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας αναφέρει επακριβώς ποια στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα των υποδομών και του τροχαίου υλικού.

- Κοινοποίηση αποφάσεων.
17. Όλες οι αποφάσεις, οι οποίες λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος Νόμου και αφορούν την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας και τον έλεγχο υποσυστημάτων που συγκροτούν το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 9 και 10 του παρόντος Νόμου, πρέπει να αιτιολογούνται επακριβώς και να κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο, το συντομότερο δυνατόν, αναφέροντας τα προβλεπόμενα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεσή του, καθώς και τις προθεσμίες άσκησής τους.
- Ποινές.
18. Οποιοσδήποτε παραβεί οποιαδήποτε από τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, είναι ένοχος αδικήματος και σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης έξι μηνών ή σε χρηματική ποινή Λ.Κ. 5,000 ή και στις δυο αυτές ποινές.
- Κανονισμοί.
19. Ο Διαχειριστής Υποδομής δύναται να εκδίδει Κανονισμούς για την καλύτερη εφαρμογή του παρόντος Νόμου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(άρθρα 2 και 5)

ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Ι. ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από τις γραμμές του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹ ή απαριθμούνται σε τυχόν ενημέρωση της απόφασης αυτής, κατόπιν της αναθεώρησης, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

Για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, το δίκτυο αυτό μπορεί να υποδιαιρείται στις κάτωθι κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,
- γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),
- γραμμές ειδικά σχεδιασμένες ή διευθετημένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

¹ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1 απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

- κόμβοι επιβατών,
- κόμβοι εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των διατροφικών τερματικών σταθμών
- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και εντοπισμού και καθορισμού πορείας: τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και αρμονική εκμετάλλευση του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

II. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό περιλαμβάνει όλο το υλικό που μπορεί να κυκλοφορεί σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινηταμαξών,
- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μονάδων έλξης,
- των οχημάτων επιβατών,
- των φορτηγών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού που έχει σχεδιασθεί για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Η κατασκευή κινητής σιδηροδρομικής υποδομής και ο εξοπλισμός συντήρησης περιλαμβάνονται, αλλά δεν αποτελούν την πρώτη προτεραιότητα.

Καθεμιά από τις κατηγορίες αυτές πρέπει να υποδιαιρείται σε:

- τροχαίο υλικό διεθνούς χρήσης,
- τροχαίο υλικό εθνικής χρήσης.

III. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η ποιότητα των Ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί, μεταξύ άλλων, άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων του τροχαίου υλικού (το οποίο περιλαμβάνει τα επί της αμαξοστοιχίας μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, η ασφάλεια, η ποιότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

IV. ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών γραμμών και τροχαίου υλικού, που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα, όπου αυτό είναι αναγκαίο. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο (3) του άρθρου 5, είναι δυνατόν να διαφέρουν, αναλόγως της υποκατηγορίας.

Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος

Στην εκτίμηση του κόστους-οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,
- μείωση του κόστους κεφαλαίων και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων κλίμακας της καλύτερης χρήσης του τροχαίου υλικού,
- μείωση των δαπανών επενδύσεων και συντήρησης/λειτουργίας, λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ κατασκευαστών και επιχειρήσεων συντήρησης,
- περιβαλλοντικά οφέλη, λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος
- αύξηση της ασφάλειας λειτουργίας.

Επιπλέον, σε αυτή την εκτίμηση αναφέρεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

(άρθρα 2 και 5)

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

I. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για τις ανάγκες του παρόντος Νόμου, το σύστημα που συγκροτεί το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

- υποδομές,
- ενέργεια,
- έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση,
- εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- τροχαίο υλικό.

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση,
- τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου.

II. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για καθένα από τα υποσυστήματα ή για κάθε μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος των στοιχείων και των πτυχών που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα, προτείνεται από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό κατά την εκπόνηση του αντίστοιχου σχεδίου Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας. Χωρίς να προδικάζεται ο καθορισμός των πτυχών αυτών ή των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή η

σειρά με την οποία τα υποσυστήματα θα υπόκεινται σε αυτές τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, τα υποσυστήματα περιλαμβάνουν ιδίως:

A. Υποδομή:

Τις σιδηροτροχιές, τις συσκευές γραμμών, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κ.α.), τις σχετικές υποδομές των σταθμών (αποβάθρες, χώρους πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.α.), τους εξοπλισμούς ασφάλειας και προστασίας.

B. Ενέργεια:

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, το εναέριο υλικό και τις διατάξεις ηλεκτροδότησης.

Γ. Έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση:

Όλους τους εξοπλισμούς που είναι αναγκαίοι για την ασφάλεια, το χειρισμό και τον έλεγχο της κυκλοφορίας των τρενών που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυο.

Δ. Εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας:

Οι διαδικασίες και τα συναφή είδη εξοπλισμού που επιτρέπουν τη συνεκτική εκμετάλλευση των διαφορετικών διαρθρωτικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά τις υποβαθμισμένες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων της οδήγησης των τρένων, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων που απαιτούνται για την υλοποίηση των διασυνοριακών υπηρεσιών.

Ε. Τηλεματικές εφαρμογές:

Σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο μέρη:

α) τις εφαρμογές για τη μεταφορά των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, των συστημάτων κράτησης θέσεων, των συστημάτων πληρωμής, της διαχείρισης αποσκευών, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων μεταξύ τρένων και άλλων μέσων μεταφοράς·

β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και τρένων σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης θέσεων, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς, της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών δικαιολογητικών.

ΣΤ. Τροχαίο υλικό:

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου όλων των εξοπλισμών του τρένου, οι εξοπλισμοί έλξης και μετασχηματισμού της ενέργειας, πέδησης, ζεύξης, τα όργανα κύλισης (τροχοφορείς, άξονες) και ανάρτηση, θύρες, διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (οδηγός, προσωπικό τρένου,

επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας), παθητικές ή ενεργητικές διατάξεις ασφαλείας, διατάξεις αναγκαίες για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού του τρένου.

Z. Συντήρηση:

Οι διαδικασίες, οι σχετικοί εξοπλισμοί, οι βοηθητικές εγκαταστάσεις συντήρησης, τα αποθέματα που επιτρέπουν τις υποχρεωτικές επισκευές και την προληπτική συντήρηση που προβλέπονται για να εξασφαλισθούν η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και οι αναγκαίες επιδόσεις του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

(άρθρο 2)

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Ι. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Α. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι καίρια για την ασφάλεια και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων, πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα.

3. Τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθειες ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες επί της ασφάλειας.

4. Ο σχεδιασμός των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιούμενων υλικών, πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να

περιορίζεται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

5. Οι διατάξεις με προορισμό το χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να μην θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή εκμετάλλευση των διατάξεων ή την υγεία και την ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

B. ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ — ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

Γ. ΥΓΕΙΑ

A. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρήσης τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων που έχουν πρόσβαση σε αυτά, δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στα τρένα και στη σιδηροδρομική υποδομή.

B. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρήση των υλικών αυτών πρέπει να γίνονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικίνδυνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Δ. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

A. Κατά το σχεδιασμό του συστήματος, εκτιμώνται και λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις.

B. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στα τρένα και την υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Γ. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι συμβατά, από ηλεκτρομαγνητική άποψη, με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

Δ. Στην εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, πρέπει να τηρούνται τα επίπεδα των κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με τις ηχητικές οχλήσεις.

E. Η εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί στο έδαφος επίπεδο δονήσεων, απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και το χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

E. ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των τρένων που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

II. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕΝΑ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ

A. ΥΠΟΔΟΜΗ

1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των τρένων από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, αποβάθρα, κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

B. ΕΝΕΡΓΕΙΑ

1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των τρένων ούτε των προσώπων (χρηστών, προσωπικού εκμετάλλευσης, περίοικων και τρίτων).

2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφόμενων ορίων.

3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια, πρέπει:

- να επιτρέπουν στα τρένα να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις,
- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στα τρένα.

III. ΕΛΕΓΧΟΣ-ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

A. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις και οι εργασίες ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης που χρησιμοποιούνται πρέπει να

επιτρέπουν κυκλοφορία των τρένων στο επίπεδο ασφάλειας το οποίο αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία τρένων τα οποία επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

B. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την υιοθέτηση συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, πρέπει να είναι συμβατά με τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο χώρο της θέσης οδήγησης των τρένων πρέπει να επιτρέπει κανονική εκμετάλλευση, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, επί του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

IV. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

A. Ασφάλεια

Η δομή του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να προστατεύει τους χώρους επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-

χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης, καθώς και οι ασκούμενες καταπονήσεις, πρέπει να είναι συμβατές με το σχεδιασμό των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου, ορισμένες διατάξεις πρέπει να επιτρέπουν στους επιβάτες να τον επισημαίνουν στο μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή με το μηχανοδηγό.

Οι θύρες εισόδου πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ένα σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των τρένων ενός συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Τα τρένα πρέπει να διαθέτουν ηχητικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από

το προσωπικό του τρένου και από το προσωπικό ελέγχου επί του εδάφους.

B. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Ο σχεδιασμός του εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης, καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας του τρένου χωρίς αρνητικές συνέπειες στον εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

Γ. Τεχνική συμβατότητα

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός πρέπει να είναι συμβατός με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των τρένων με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του συμβατικού Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές για τις οποίες προβλέπεται η εκμετάλλευσή του.

Δ. Έλεγχος

Τα τρένα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

VI. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

A. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εξασφαλίζουν ασφαλή εκμετάλλευση του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

B. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

Γ. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του συμβατικού τροχαίου υλικού πρέπει να επιτρέπουν να εκτελούνται οι εργασίες ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν σχεδιαστεί.

ΣΤ. ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

A. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και των κέντρων ελέγχου, πρέπει να εγγυώνται ασφαλή εκμετάλλευση, λαμβανομένων

υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

B. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

Γ. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτική εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εγχώριων υπηρεσιών.

Z. ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ

A. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των τηλεματικών εφαρμογών που εγγυώνται ελάχιστη ποιότητα εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα, αφορούν ειδικότερα την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- η βάση δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα διαβίβασης των δεδομένων, να αναπτύσσονται έτσι ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός, μεταξύ διαφορετικών εφαρμογών και, αφετέρου, μεταξύ διαφορετικών φορέων εκμετάλλευσης, αποκλείοντας τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,
- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

B. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, επικαιροποίησης και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων διαβίβασης των δεδομένων, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

Γ. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρούνται οι ελάχιστοι κανόνες εργονομίας και προστασίας της υγείας.

Δ. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μεταβίβαση πληροφοριών που

σχετίζονται με την ασφάλεια, πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

(άρθρο 11)

ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΔΗΛΩΣΗ «ΕΚ», ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ- ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

I. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η δήλωση «ΕΚ» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, που αφορά η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Αυτά τα στοιχεία διαλειτουργικότητας μπορεί να είναι:

A. Στοιχεία γενικής χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

B. Στοιχεία γενικής χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που αυτά καθ' εαυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

Γ. Ειδικά στοιχεία

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

II. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η δήλωση «ΕΚ» αφορά:

— είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς πιστότητας ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρεί,

— είτε την εκτίμηση / αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης και, ιδιαίτερα, στην περίπτωση που πρόκειται περί διασυνδέσεων, σε σχέση με τις υπό έλεγχο τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού, καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην Απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρουν οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας.

III. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ «ΕΚ»

Η δήλωση «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα, όπως και οι οδηγίες χρήσεως, και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος Νόμου,

— το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Δημοκρατία εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),

— την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (μάρκα, τύπος, κ.λπ.),

— την αναφορά της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 12),

— κάθε σχετική περιγραφή στην οποία ανταποκρίνεται το στοιχείο διαλειτουργικότητας και ιδιαίτερα οι προϋποθέσεις χρήσης,

— την ονομασία και τη διεύθυνσή του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστότητα ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,

— ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

— το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Δημοκρατία εντολοδόχο του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
(άρθρο 14)
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

ΔΗΛΩΣΗ «ΕΚ» ΕΛΕΓΧΟΥ

Η δήλωση «ΕΚ» ελέγχου και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

— τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος Νόμου,

— το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντος φορέα),

— τη συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,

— την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο «ΕΚ» που αναφέρεται στο άρθρο 14,

— τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,

— όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρεί το υποσύστημα και, ιδιαίτερα, εάν

συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,

— εάν είναι προσωρινή, τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «ΕΚ»,

— το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI
(άρθρο 14)
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

ΕΛΕΓΧΟΣ «ΕΚ»

1. Ο έλεγχος «ΕΚ» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον το ζητήσει ο αναθέτων φορέας ή ο εγκατεστημένος στην Δημοκρατία εντολοδόχος του, ότι ένα υποσύστημα είναι:

— σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος Νόμου,

— σύμφωνο προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη συνθήκη και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

2. Ο έλεγχος του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

— γενικό σχεδιασμό,

— κατασκευή του υποσυστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται, ιδίως, η εκτέλεση των έργων πολιτικού μηχανικού, η συναρμολόγηση των στοιχείων, η ρύθμιση του συνόλου,

— δοκιμές του περατωθέντος υποσυστήματος.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός, ο οποίος είναι αρμόδιος για τον έλεγχο «ΕΚ», συντάσσει το πιστοποιητικό πιστότητας, που προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή

τον εγκατεστημένο στη Δημοκρατία εντολοδόχο του, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση «ΕΚ» ελέγχου, η οποία προορίζεται για την εποπτεύουσα αρχή.

4. Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου, πρέπει να έχει συσταθεί ως ακολούθως:

— για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και της σιδηροκατασκευής, εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου των κατασκευών από σκυρόδεμα,

— για τα λοιπά υποσυστήματα: γενικά και αναλυτικά σχέδια εκτέλεσης των εργασιών, σχέδια ηλεκτρικών και υδραυλικών κυκλωμάτων, σχέδια κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης, κ.λπ.,

— κατάλογος των στοιχείων διαλειτουργικότητας, τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος Νόμου, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

— βεβαίωση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος

είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «ΕΚ», με την οποία βεβαιώνει ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και θεωρημένη με τη φροντίδα του οργανισμού, και η οποία αναφέρει, εάν συντρέχει λόγος, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί, καθώς και συνοδευόμενη από τις εκθέσεις επίσκεψης και λογιστικού ελέγχου, τις οποίες έχει συντάξει στο πλαίσιο της αποστολής του, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 5.3 και 5.4.

ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ

1. Σκοπός της επιτήρησης «ΕΚ» είναι να εξασφαλιστεί ότι, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος, τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.

2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργαστήρια κατασκευής, στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος προκατασκευής, στις εγκαταστάσεις δοκιμών και, εν γένει, σε όλους τους χώρους που μπορεί να κρίνει αναγκαίους για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του στην Κοινότητα οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός, για να ελέγξει την εκτέλεση, πραγματοποιεί, κατά τακτά διαστήματα, λογιστικούς ελέγχους, προκειμένου να βεβαιωθεί ότι

τηρούνται οι διατάξεις του παρόντος Νόμου. Με την ευκαιρία αυτή, χορηγεί έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση. Μπορεί να απαιτεί να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.

4. Εξάλλου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργαστήρια κατασκευής. Με την ευκαιρία των επισκέψεων αυτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς λογιστικούς ελέγχους. Χορηγεί έκθεση επίσκεψης και, ενδεχομένως, έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση.

ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Ο πλήρης φάκελος που αναφέρεται στην παράγραφο (4) κατατίθεται στον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στη Δημοκρατία εντολοδόχο του προς υποστήριξη του πιστοποιητικού πιστότητας που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του υποσυστήματος σε κατάσταση λειτουργίας. Ο φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση «ΕΚ» ελέγχου την οποία υποβάλλει ο αναθέτων φορέας στην εποπτεύουσα αρχή.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθόλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος ανακοινώνεται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά:

- τις αιτήσεις ελέγχου «ΕΚ» που παρέλαβε,
- τα πιστοποιητικά πιστότητας που χορηγήθηκαν,
- τις βεβαιώσεις πιστότητας που απορρίφθηκαν.

ΓΛΩΣΣΑ

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου «ΕΚ» συντάσσονται σε μια από τις επίσημες γλώσσες της Δημοκρατίας ή σε γλώσσα αποδεκτή από τον αναθέτοντα φορέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

(άρθρο 15)

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΥΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικασιών ελέγχου δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως εντολοδόχοι στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων λειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στην εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο του παρόντος Νόμου, των αδειών στο πλαίσιο της Οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995,

σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις² και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων· πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:

— καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,

— ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,

— την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των βεβαιώσεων, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα

² ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26).

αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από τη Δημοκρατία, βάσει της νομοθεσίας ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από τη Δημοκρατία.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών) στο πλαίσιο του παρόντος Νόμου ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή της.

ΜΚΝ/ΓΧ
23.01.248.2006