II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Δεκεμβρίου 2007

σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος και του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2007) 6450]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/163/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος [1], και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

την οδηγία 96/48/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας [2], και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ και το άρθρο 5 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μίας ΤΠΔ. Όπου κρίνεται αναγκαίο, ένα υποσύστημα μπορεί να αποτελεί αντικείμενο περισσότερων της μίας ΤΠΔ και μία ΤΠΔ μπορεί να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα. Η απόφαση εκπόνησης ή/και αναθεώρησης μιας ΤΠΔ και η επιλογή του τεχνικού και γεωγραφικού της πεδίου εφαρμογής απαιτεί εντολή, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ και το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

(2) Το πρώτο στάδιο εκπόνησης μιας ΤΠΔ είναι η κατάρτιση σχεδίου ΤΠΔ από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη Σιδηροδρομική Διαλειτουργικότητα (AEIF), η οποία έχει οριστεί ως ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός.

(3) Η AEIF έλαβε εντολή να καταρτίσει σχέδιο ΤΠΔ για την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ.

(4) Η επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει της οδηγίας 96/48/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων και αναφέρεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ εξέτασε το σχέδιο ΤΠΔ.

(5) Οι οδηγίες 2001/16/ΕΚ και 96/48/ΕΚ και οι ΤΠΔ ισχύουν όντως για ανακαινίσεις, όχι όμως για την αντικατάσταση για λόγους συντήρησης. Τα κράτη μέλη όμως ενθαρρύνονται να εφαρμόζουν τις ΤΠΔ σε αντικαταστάσεις για λόγους συντήρησης, όταν μπορούν και όταν η έκταση της εργασίας συντήρησης το δικαιολογεί.

(6) Στην τρέχουσα έκδοσή της, η ΤΠΔ δεν πραγματεύεται πλήρως όλες τις βασικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, και το άρθρο 17 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, οι τεχνικές παράμετροι που δεν καλύπτονται χαρακτηρίζονται ως «Ανοικτά σημεία» στο παράρτημα Γ της παρούσας ΤΠΔ.

[1] ΕΕ L 110 της 20.04.2001, σ. 1. οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2007/32/ΕΚ (ΕΕ L 141 της 2.6.2007).

[2] ΕΕ L 235 της 17.9.1996, , σ. 6. οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2007/32/ΕΚ.

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ και το άρθρο 17 της οδηγίας 96/48/ΕΚ, κάθε κράτος μέλος οφείλει να ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή για τους σχετικούς εθνικούς τεχνικούς κανονισμούς που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων που αφορούν τα εν λόγω «ανοικτά σημεία», καθώς και για τους οργανισμούς που ορίζει για τη διεξαγωγή της διαδικασίας αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση, καθώς και για τη διαδικασία ελέγχου που χρησιμοποιείται για την επαλήθευση της διαλειτουργικότητας υποσυστημάτων κατά την έννοια του άρθρου 16 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ. Για τον τελευταίο αυτό σκοπό, τα κράτη μέλη οφείλουν να εφαρμόζουν, κατά το δυνατόν, τις αρχές και τα κριτήρια που προβλέπονται στις οδηγίες 2001/16/ΕΚ και 96/48/ΕΚ. Στο μέτρο του δυνατού, τα κράτη μέλη πρέπει να χρησιμοποιούν τους οργανισμούς που έχουν καταστεί υπόχρεοι διακοινώσεως δυνάμει του άρθρου 20 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ και του άρθρου 20 της οδηγίας 96/48/ΕΚ. Η Επιτροπή θα πρέπει να διεξάγει ανάλυση των πληροφοριών τις οποίες της διαβιβάζουν τα κράτη μέλη σχετικά με τους εθνικούς κανονισμούς, διαδικασίες, οργανισμούς στους οποίους έχουν ανατεθεί διαδικασίες εφαρμογής, και τη διάρκεια των διαδικασιών και, εφόσον χρειάζεται, να συζητεί στην επιτροπή εάν πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα.

(8) Η εν προκειμένω ΤΠΔ δεν πρέπει να απαιτεί τη χρήση εξειδικευμένων τεχνολογιών ή τεχνικών λύσεων, εκτός εάν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

(9) Η ΤΠΔ βασίζεται στις βέλτιστες ειδικές γνώσεις τις διαθέσιμες κατά το χρόνο εκπόνησης του αντίστοιχου σχεδίου. Εξελίξεις σε απαιτήσεις τεχνολογικές, επιχειρησιακές, ασφαλείας ή κοινωνικές είναι δυνατόν να καταστήσουν αναγκαία την τροποποίηση ή τη συμπλήρωση της παρούσας ΤΠΔ. Εφόσον χρειασθεί, είναι δυνατόν να κινηθεί διαδικασία αναθεώρησης ή επικαιροποίησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ ή του άρθρου 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

(10) Για να ενθαρρυνθεί η καινοτομία και να λαμβάνεται υπόψη η αποκτώμενη πείρα, η συνημμένη ΤΠΔ θα πρέπει να υπόκειται σε περιοδική αναθεώρηση κατά τακτά χρονικά διαστήματα.

(11) Όταν προτείνονται καινοτόμες λύσεις, ο κατασκευαστής ή ο αναθέτων φορέας δηλώνουν την απόκλιση από το σχετικό τμήμα της ΤΠΔ. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων οριστικοποιεί τις κατάλληλες προδιαγραφές λειτουργίας και διεπαφής της λύσης και αναπτύσσει μεθόδους αξιολόγησης.

(12) Σύμφωνα με τη δοθείσα εντολή, η ΤΠΔ για την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» έπρεπε να καλύπτει την πρόληψη και τον μετριασμό της σοβαρότητας των ατυχημάτων και των περιστατικών στις σήραγγες, και ιδίως εκείνων που ενέχουν κινδύνους εκδήλωσης πυρκαγιάς. Σε αυτό το πλαίσιο έπρεπε να εξετασθούν όλοι οι σχετικοί δυνητικοί κίνδυνοι, συμπεριλαμβανομένων αυτών που συνδέονται με τον εκτροχιασμό, τη σύγκρουση, την πυρκαγιά και την απελευθέρωση επικίνδυνων ουσιών. Ωστόσο, οι εν λόγω στόχοι και κίνδυνοι έπρεπε να ληφθούν υπόψη μόνο στον βαθμό που έχουν επίπτωση στα υποσυστήματα όπως περιγράφονται στις οδηγίες και εφόσον οι προκύπτουσες προδιαγραφές μπορούν να συνδεθούν με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις. Σύμφωνα με τη δοθείσα εντολή, έπρεπε να ληφθούν υπόψη διάφορα υποσυστήματα, ιδίως τα εξής: υποδομή, τροχαίο υλικό, εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας, συντήρηση, που περιγράφονται στο παράρτημα II των οδηγιών.

(13) Οι ειδικοί σε θέματα σιδηροδρομικών σηράγγων της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC) και της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE, ΟΕΕ/HE) αξιολόγησαν και κατέγραψαν, κατά την περίοδο 2000-2003, τα καλύτερα μέτρα που εφαρμόζονται αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη για την κατοχύρωση της ασφάλειας νέων και υφιστάμενων σηράγγων. Ειδικοί προερχόμενοι από τους κόλπους διαχειριστών υποδομής, επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και κατασκευαστών τροχαίου υλικού, καθώς και επιστήμονες, οι οποίοι συνήλθαν στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας ΤΠΔ κατά την περίοδο 2003-2005 ξεκίνησαν την επιλογή τους εξετάζοντας τις εν λόγω συστάσεις βέλτιστης πρακτικής. Όπως οι ειδικοί της UIC και της ΟΕΕ/HE, έτσι και οι ειδικοί της AEIF έκριναν ότι το πλεονέκτημα των σιδηροδρομικών μεταφορών έγκειται στην πρόληψη των ατυχημάτων. Τα μέτρα πρόληψης είναι γενικώς περισσότερο αποδοτικά ως προς το κόστος από τα μέτρα μετριασμού ή διάσωσης. Ένας συνδυασμός μέτρων πρόληψης των ατυχημάτων και μέτρων μετριασμού της σοβαρότητάς τους, ο οποίος θα συμπληρώνεται με μέτρα αυτοδιάσωσης και διάσωσης, θα εξυπηρετήσει καλύτερα τον στόχο της βέλτιστης ασφάλειας με εύλογο κόστος.

(14) Κύριος στόχος των βασικών οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ είναι η διαλειτουργικότητα. Στόχος είναι η εναρμόνιση των μέτρων ασφάλειας και των τεχνικών κανονισμών που εφαρμόζονται αυτή τη στιγμή, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διαλειτουργικότητα και να προσφέρεται παρόμοια προσέγγιση της ασφάλειας και των μέτρων ασφάλειας στους επιβάτες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Επιπροσθέτως, μια αμαξοστοιχία η οποία συμμορφώνεται με την παρούσα ΤΠΔ (και με την ΤΠΔ τροχαίου υλικού) θα πρέπει να γίνεται δεκτή, κατά κανόνα, σε όλες τις σήραγγες του διευρωπαϊκού δικτύου.

(15) Τα επίπεδα ασφάλειας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος είναι κατά κανόνα υψηλά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Οι σήραγγες θεωρούνται μάλιστα ασφαλέστερες, από στατιστική άποψη, σε σχέση με το υπόλοιπο δίκτυο. Ωστόσο, αυτά τα επίπεδα ασφάλειας είναι σημαντικό τουλάχιστον να διατηρηθούν κατά την τρέχουσα φάση αναδιάρθρωσης των σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο της οποίας θα διαχωριστούν οι αρμοδιότητες των πρώην ολοκληρωμένων επιχειρήσεων σιδηροδρόμων και ο σιδηροδρομικός τομέας θα στραφεί περισσότερο από την αυτορρύθμιση στη ρύθμιση από δημόσιο φορέα. Αυτό απετέλεσε και το κύριο σκεπτικό της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας [οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων ([3])]· η ασφάλεια πρέπει να βελτιώνεται περαιτέρω, όταν αυτό είναι ευλόγως εφικτό και λαμβανομένης υπόψη της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού μέσου μεταφοράς.

(16) Στόχος της παρούσας ΤΠΔ είναι να καθοδηγήσει την τεχνική πρόοδο όσον αφορά την ασφάλεια των σηράγγων προς εναρμονισμένα και αποδοτικά ως προς το κόστος μέτρα· τα μέτρα αυτά θα πρέπει να είναι, στο μέτρο του ευλόγως εφικτού, τα ίδια σε ολόκληρη την Ευρώπη.

([3]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

(17) Η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται τόσο στις σήραγγες της υπαίθρου με χαμηλό όγκο κυκλοφορίας όπως και στις σήραγγες των αστικών κέντρων που εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό αμαξοστοιχιών και επιβατών. Η παρούσα ΤΠΔ προδιαγράφει ελάχιστες μόνο απαιτήσεις: η συμμόρφωση προς ΤΠΔ δεν αποτελεί καθεαυτή εγγύηση ασφαλούς έναρξης λειτουργίας και ασφαλούς εκμετάλλευσης. Όλα τα μέρη που συμμετέχουν στις εργασίες επί θεμάτων ασφαλείας συνεργάζονται προκειμένου να επιτύχουν το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας για τη σχετική σήραγγα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας ΤΠΔ και των οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα. Τα κράτη μέλη καλούνται να εξακριβώνουν, κάθε φορά που διανοίγουν νέα σήραγγα ή όταν διαλειτουργικές αμαξοστοιχίες κινούνται εντός υφιστάμενων σηράγγων, εάν οι τοπικές συνθήκες (συμπεριλαμβανομένου του τύπου και της πυκνότητας της κυκλοφορίας) απαιτούν επιπρόσθετα μέτρα ως προς αυτά που καθορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω ανάλυσης κινδύνου ή οιασδήποτε άλλης σύγχρονης μεθοδολογίας. Οι εξακριβώσεις αυτές αποτελούν μέρος των διαδικασιών πιστοποίησης ασφάλειας και έγκρισης ασφάλειας που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

(18) Ορισμένα κράτη μέλη ήδη έχουν θεσπίσει μέτρα ασφαλείας τα οποία απαιτούν επίπεδο ασφάλειας υψηλότερο εκείνου που προδιαγράφει η παρούσα ΤΠΔ. Οι εν λόγω υφιστάμενοι κανονισμοί πρέπει να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο του άρθρου 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 4 της ίδιας οδηγίας, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων.

(19) Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να ζητούν για ειδικές καταστάσεις αυστηρότερα μέτρα, στο βαθμό που τα εν λόγω μέτρα δεν παρακωλύουν τη διαλειτουργικότητα. Το άρθρο 8 της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και η ρήτρα 1.1.6 της παρούσας ΤΠΔ παρέχουν αυτή τη δυνατότητα. Οι εν λόγω υψηλότερες απαιτήσεις μπορεί να βασίζονται σε ανάλυση σεναρίου και σε ανάλυση κινδύνων και να αφορούν τα υποσυστήματα «υποδομή», «ενέργεια» και «εκμετάλλευση». Τα κράτη μέλη αναμένεται να εξετάζουν το ενδεχόμενο εφαρμογής τέτοιων υψηλότερων απαιτήσεων υπό το πρίσμα της οικονομικής βιωσιμότητας του σιδηροδρόμου και κατόπιν διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής, επιχειρήσεις σιδηροδρόμων και υπηρεσίες διάσωσης.

(20) Για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται για τις σήραγγες και τις αμαξοστοιχίες, έχει καθοριστεί ένας περιορισμένος μόνο αριθμός τύπων ατυχημάτων. Έχουν προσδιοριστεί κατάλληλα μέτρα τα οποία θα καταστέλλουν ή θα μειώνουν σημαντικά τους κινδύνους που προκύπτουν από τους εν λόγω τύπους ατυχημάτων. Κατατάχθηκαν στις κατηγορίες πρόληψη, μετριασμός, απομάκρυνση και διάσωση. Το παράρτημα Δ της παρούσας ΤΠΔ καταδεικνύει την ποιοτική σχέση μεταξύ των τύπων ατυχημάτων και των μέτρων, υποδεικνύοντας ποια μέτρα αντιστοιχούν σε κάθε κατηγορία τύπων ατυχημάτων. Συνεπώς, η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δεν εγγυάται την απουσία κινδύνου θανατηφόρων δυστυχημάτων.

(21) Όσον αφορά το ρόλο και την ευθύνη των υπηρεσιών διάσωσης, υπεύθυνες για τον ορισμό τους είναι οι εθνικές αρχές. Τα μέτρα που ορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ στον τομέα της διάσωσης βασίζονται στην παραδοχή ότι οι υπηρεσίες διάσωσης που επεμβαίνουν σε ένα ατύχημα εντός σήραγγας θα προστατεύουν τις ανθρώπινες ζωές και όχι τις υλικές αξίες όπως τα οχήματα ή οι δομές. Η παρούσα ΤΠΔ προσδιορίζει περαιτέρω το αναμενόμενο έργο των υπηρεσιών διάσωσης για κάθε τύπο ατυχήματος.

(22) Η επιτροπή που έχει συσταθεί κατά τις διατάξεις του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου συμφωνεί με τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα απόφαση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με την παρούσα εκδίδεται από την Επιτροπή Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ») για την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ και του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

Η ΤΠΔ περιέχεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Η ΤΠΔ εφαρμόζεται πλήρως στο διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, και στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 96/48/ΕΚ, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 2 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

1. Όσον αφορά τα θέματα που χαρακτηρίζονται ως «Ανοικτά σημεία» και παρατίθενται στο παράρτημα Γ της ΤΠΔ, οι όροι που πρέπει να πληρούνται για τον έλεγχο της διαλειτουργικότητας βάσει του άρθρου 16 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/48/ΕΚ και του άρθρου 16 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ είναι οι τεχνικοί κανονισμοί που εφαρμόζονται στο κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει την έναρξη λειτουργίας των υποσυστημάτων που καλύπτει η παρούσα απόφαση.

2. Εντός έξι μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στα υπόλοιπα κράτη μέλη και στην Επιτροπή:

α) τον κατάλογο των ισχυόντων τεχνικών κανονισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

β) τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τις διαδικασίες ελέγχου που ακολουθούνται για την εφαρμογή των κανονισμών αυτών·

γ) τους οργανισμούς που έχει ορίσει για να φέρουν εις πέρας τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και ελέγχου.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1η Ιουνίου 2008.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 20 Δεκεμβρίου 2007.

Για την Επιτροπή

Jacques BARROT

Αντιπρόεδρος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΟΔΗΓΙΑ 2001/16/ΕΚ — ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

ΟΔΗΓΙΑ 96/48/ΕΚ, ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

ΣΧΕΔΙΟ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑ (ΤΠΔ)

Υποσυστήματα: «Υποδομή», «Ενέργεια», «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας», «Έλεγχος-Χειρισμός-Σηματοδότηση», «Τροχαίο υλικό»

Τομέας: «Η ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες»

1.	**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**	10
1.1.	**Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**	10
1.1.1.	Η ασφάλεια των σηράγγων ως μέρος της γενικής ασφάλειας	10
1.1.2.	Μήκος των σηράγγων	10
1.1.3.	Κατηγορίες πυρασφάλειας του επιβατηγού τροχαίου υλικού	10
1.1.3.1.	Τροχαίο υλικό για σήραγγες μήκους έως 5 km	11
1.1.3.2.	Τροχαίο υλικό για όλες τις σήραγγες	11
1.1.3.3	Τροχαίο υλικό για σήραγγες με υπόγειους σταθμούς	11
1.1.4.	Υπόγειοι σταθμοί	11
1.1.5.	Επικίνδυνα προϊόντα	11
1.1.6.	Ιδιαίτερα μέτρα ασφαλείας στα κράτη μέλη	11
1.1.7.	Έκταση των κινδύνων, κίνδυνοι που δεν καλύπτονται από την παρούσα ΤΠΔ	11
1.2.	**Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**	12
1.3.	**Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ**	12
2.	**ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ/ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**	12
2.1.	**Γενικές παρατηρήσεις**	12
2.2.	**Τα σενάρια κινδύνου**	13
2.2.1.	«Θερμά» συμβάντα: Πυρκαγιά, έκρηξη με πυρκαγιά, εκπομπή τοξικών καπνών ή αερίων	14
2.2.2.	«Ψυχρά» συμβάντα: Σύγκρουση, εκτροχιασμός	14
2.2.3.	Παρατεταμένη ακινητοποίηση	14
2.2.4.	Εξαιρέσεις	14
2.3.	**Ο ρόλος των σωστικών συνεργείων**	14
3.	**ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**	15
3.1.	**Βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με την οδηγία 2001/16/ΕΚ**	15
3.2.	**Λεπτομερείς βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια των σηράγγων**	15
4.	**ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**	16
4.1.	**Εισαγωγή**	16

4.2.	**Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων**	17
4.2.1.	Επισκόπηση των προδιαγραφών	17
4.2.2.	Υποδομή υποσυστήματος	19
4.2.2.1.	Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων	19
4.2.2.2.	Αποτροπή της χωρίς έγκριση πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού	19
4.2.2.3.	Απαιτήσεις πυροπροστασίας για τις κατασκευές	19
4.2.2.4.	Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά	20
4.2.2.5.	Ανίχνευση πυρκαγιάς	20
4.2.2.6.	Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, απομάκρυνσης και διάσωσης σε περίπτωση συμβάντος	20
4.2.2.6.1.	Ορισμός της ασφαλούς περιοχής	20
4.2.2.6.2.	Γενικά	20
4.2.2.6.3.	Πλευρικές ή/και κατακόρυφες έξοδοι κινδύνου προς την επιφάνεια του εδάφους	20
4.2.2.6.4.	Εγκάρσιες διαβάσεις προς το άλλο σκέλος της σήραγγας	20
4.2.2.6.5.	Εναλλακτικές τεχνικές λύσεις	20
4.2.2.7.	Οδεύσεις διαφυγής	21
4.2.2.8.	Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις διαδρομές διαφυγής	21
4.2.2.9.	Σήμανση διαφυγής	21
4.2.2.10.	Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης	22
4.2.2.11.	Προσβάσεις για τα συνεργεία διάσωσης	22
4.2.2.12.	Περιοχές διάσωσης εκτός σηράγγων	22
4.2.2.13.	Παροχή νερού	22
4.2.3.	Υποσύστημα «Ενέργεια»	22
4.2.3.1.	Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	22
4.2.3.2.	Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	22
4.2.3.3.	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος	23
4.2.3.4.	Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια μέσα σε σήραγγα	23
4.2.3.5.	Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων	23
4.2.4.	Υποσύστημα «Έλεγχος-Χειρισμός-Σηματοδότηση»	23
4.2.4.1.	Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα	23
4.2.5.	Υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»	23
4.2.5.1.	Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό	23
4.2.5.2.	Πυροσβεστήρες για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	23
4.2.5.3.	Πυροπροστασία εμπορευματικών αμαξοστοιχιών	23
4.2.5.3.1.	Ικανότητα κύλισης	23
4.2.5.3.2.	Προστασία του οδηγού	24
4.2.5.3.3.	Πυροπροστασία των αμαξοστοιχιών με επιβάτες, εμπορεύματα ή οδικά οχήματα	24

4.2.5.4. Πυροφραγές για το επιβατηγό τροχαίο υλικό 24

4.2.5.5. Πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού στο οποίο έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά: 24

4.2.5.5.1. Γενικοί στόχοι και απαιτούμενη ικανότητα κύλισης για τις επιβατηγές αμαξοστοιχίες 24

4.2.5.5.2. Απαιτήσεις πέδησης 24

4.2.5.5.3. Απαιτήσεις έλξης 24

4.2.5.6. Ανιχνευτές πυρκαγιάς πάνω σε αμαξοστοιχία 24

4.2.5.7. Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία 24

4.2.5.8. Απενεργοποίηση συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης 24

4.2.5.9. Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία 25

4.2.5.10. Απενεργοποίηση του κλιματισμού σε αμαξοστοιχία 25

4.2.5.11. Σχεδιασμός διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό 25

4.2.5.11.1. Έξοδοι κινδύνου για τους επιβάτες 25

4.2.5.11.2. Θύρες πρόσβασης για τους επιβάτες 25

4.2.5.12. Ενημέρωση και πρόσβαση των σωστικών συνεργείων 25

4.3. **Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών** 25

4.3.1. Γενικά 25

4.3.2. Διεπαφές με το υποσύστημα υποδομής 25

4.3.2.1. Οδεύσεις διαφυγής 25

4.3.2.2. Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας 26

4.3.3. Διεπαφές με το υποσύστημα «Ενέργεια» 26

4.3.3.1. Τμηματισμός των συστημάτων παροχής ενέργειας έλξης 26

4.3.4. Διεπαφές με το υποσύστημα «Έλεγχος-Χειρισμός-Σηματοδότηση» 26

4.3.5. Διεπαφές με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» 26

4.3.5.1. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις 26

4.3.5.2. Βιβλίο διαδρομής 26

4.3.5.3. Διατάξεις για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία 26

4.3.5.4. Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας που απαιτούνται συγκεκριμένα για σήραγγα 27

4.3.6. Διεπαφές με το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό» 27

4.3.6.1. Ιδιότητες υλικών τροχαίου υλικού 27

4.3.6.2. Λοιπές προδιαγραφές τροχαίου υλικού 27

4.3.7. Διεπαφές με το υποσύστημα PRM (AMEA) 27

4.3.7.1. Οδεύσεις διαφυγής 27

4.4. **Κανόνες λειτουργίας** 27

4.4.1. Έλεγχος της κατάστασης των αμαξοστοιχιών και συναφείς ενέργειες 28

4.4.1.1. Πριν η αμαξοστοιχία τεθεί σε υπηρεσία 28

4.4.1.2.	Κατά τη διάρκεια της διαδρομής της αμαξοστοιχίας	28
4.4.1.2.1.	Εξοπλισμός ασφαλείας	28
4.4.1.2.2.	Υπερθέρμανση λιποκιβωτίων άξονα	28
4.4.2.	Κανόνας έκτακτης ανάγκης	28
4.4.3.	Σχέδια έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις	29
4.4.3.1.	Περιεχόμενο	29
4.4.3.2.	Στοιχεία αναγνώρισης	29
4.4.3.3.	Ασκήσεις	29
4.4.4.	Διαδικασίες μόνωσης και γείωσης	29
4.4.5.	Βιβλίο διαδρομής	30
4.4.6.	Ενημέρωσης των επιβατών για την ασφάλεια και την κατάσταση έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	30
4.4.7.	Συντονισμός των κέντρων ελέγχου σηράγγων	30
4.5.	**Κανόνες συντήρησης**	30
4.5.1.	Επιθεώρηση της κατάστασης της σήραγγας	30
4.5.2.	Συντήρηση του τροχαίου υλικού	30
4.5.2.1.	Επιβατηγό τροχαίο υλικό	30
4.5.2.2.	Εμπορευματικό τροχαίο υλικό	31
4.6.	**Επαγγελματικά προσόντα**	31
4.6.1.	Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού απαιτούμενα συγκεκριμένα για σήραγγες	31
4.7.	**Συνθήκες υγείας και ασφάλειας**	31
4.7.1.	Συσκευές αυτο-διάσωσης	31
4.8.	**Μητρώα υποδομής και τροχαίου υλικού**	31
4.8.1.	Μητρώο υποδομής	31
4.8.2.	Μητρώο τροχαίου υλικού	32
5.	**ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΗΤΑΣ**	32
6.	**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ/Ή ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**	32
6.1.	**Συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας**	32
6.2.	**Υποσυστήματα**	32
6.2.1.	Αξιολόγηση συμμόρφωσης (γενικά)	32
6.2.2.	Διαδικασίες αξιολόγησης συμμόρφωσης (ενότητες)	34
6.2.3.	Υφιστάμενες λύσεις	34
6.2.4.	Καινοτόμες λύσεις	34
6.2.5.	Αξιολόγηση της συντήρησης	35
6.2.6.	Αξιολόγηση των κανόνων λειτουργίας	35
6.2.7.	Πρόσθετες απαιτήσεις για την αξιολόγηση των προδιαγραφών που εμπλέκουν τον διαχειριστή υποδομής	35

6.2.7.1. Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων 35

6.2.7.2. Αποτροπή της μη εγκεκριμένης πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού 35

6.2.7.3. Απαιτήσεις πυροπροστασίας των κατασκευών 35

6.2.7.4. Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, διάσωσης και εκκένωσης σε περίπτωση συμβάντος 35

6.2.7.5. Πρόσβαση και εξοπλισμός για τα σωστικά συνεργεία 36

6.2.7.6. Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων 36

6.2.7.7. Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα 36

6.2.8. Πρόσθετες απαιτήσεις για την αξιολόγηση των προδιαγραφών που αφορούν τις σιδηροδρομικές εταιρείες 36

6.2.8.1. Ενημέρωση και πρόσβαση σωστικών συνεργείων 36

6.2.8.2. Συσκευές αυτο-διάσωσης 36

7. **ΕΦΑΡΜΟΓΗ** 36

7.1. **Εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ στα υποσυστήματα που πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία** 36

7.1.1. Γενικά 36

7.1.2. Τροχαίο υλικό νέας κατασκευής βάσει υφιστάμενου σχεδιασμού 37

7.1.3. Υφιστάμενο τροχαίο υλικό προοριζόμενο για νέες σήραγγες 37

7.2. **Εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υποσυστήματα που ήδη λειτουργούν** 37

7.2.1. Εισαγωγή 37

7.2.2. Μέτρα αναβάθμιση και ανακαίνισης για τις σήραγγες μήκους άνω του 1 km (υποσυστήματα INS και ENE) 37

7.2.2.1. INS 37

7.2.2.2. ENE 38

7.2.3. Μέτρα ανακαίνισης και αναβάθμισης για τα υποσυστήματα CCS, OPE, RST 38

7.2.3.1. CCS: Δεν απαιτούνται μέτρα 38

7.2.3.2. OPE: 38

7.2.3.3. RST (Επιβατηγό τροχαίο υλικό) 38

7.2.4. Λοιπές υφιστάμενες σήραγγες 38

7.3. **Αναθεώρηση της ΤΠΔ** 39

7.4. **Εξαιρέσεις για τις εθνικές, διμερείς, πολυμερείς και διεθνικές συμφωνίες** 39

7.4.1. Ισχύουσες συμφωνίες 39

7.4.2. Μελλοντικές συμφωνίες ή τροποποιήσεις υφιστάμενων συμφωνιών 39

7.5. **Ιδιαίτερες περιπτώσεις** 40

7.5.1. Εισαγωγή 40

7.5.2. Απαρίθμηση των ιδιαίτερων περιπτώσεων 40

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α — ΜΗΤΡΩΟ ΥΠΟΔΟΜΗΣ 41

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β — ΜΗΤΡΩΟ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ 43

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ — ΑΝΟΙΚΤΑ ΘΕΜΑΤΑ 44

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ — ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΩΝ 45

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε — ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ 48

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ — ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ «ΕΚ» ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ 51

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ — ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ 70

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Τεχνικό πεδίο εφαρμογής

1.1.1. Η ασφάλεια των σηράγγων ως μέρος της γενικής ασφάλειας

Η παρούσα ΤΠΔ ισχύει για τα νέα, τα ανακαινισμένα και τα αναβαθμισμένα υποσυστήματα που εμφαίνονται στο παράρτημα ΙΙ των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, όπως αυτές τροποποιήθηκαν με την οδηγία 2004/50/ΕΚ: Υποδομή («INF»), Ενέργεια («ΕΝΕ»), Έλεγχος-Χειρισμός («CCS»), Λειτουργία («ΟΡΕ») και Τροχαίο υλικό («RST»).

Η ασφάλεια στις σήραγγες επηρεάζεται από τα γενικότερα μέτρα για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (όπως για τη σηματοδότηση), τα οποία δεν εξειδικεύονται στην παρούσα ΤΠΔ. Εδώ περιγράφονται μόνο συγκεκριμένα μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση συγκεκριμένων κινδύνων στις σήραγγες.

Γενικά μέτρα για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων:

Οι κίνδυνοι που έχουν σχέση με την απλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, όπως οι εκτροχιασμοί και οι συγκρούσεις με άλλες αμαξοστοιχίες, αντιμετωπίζονται με τα γενικά μέτρα ασφαλείας των σιδηροδρόμων. Η επίδραση του περιβάλλοντος των σηράγγων και, ως εκ τούτου, ορισμένα από τα αντίστοιχα μέτρα αντιμετώπισης, εξετάζονται στην παρούσα ΤΠΔ εφόσον επηρεάζουν την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες.

Συγκεκριμένα μέτρα για τις σήραγγες:

Σκοπός της παρούσας ΤΠΔ είναι ο προσδιορισμός μιας συνεκτικής δέσμης μέτρων για την υποδομή, την ενέργεια, τον έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση, το τροχαίο υλικό και τα υποσυστήματα διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας, οπότε και η επίτευξη ενός βέλτιστου επιπέδου ασφάλειας στις σήραγγες με τον πλέον οικονομικά συμφέροντα τρόπο. Η ΤΠΔ θα επιτρέψει την ελεύθερη κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών που θα συμμορφώνονται με τις οδηγίες 96/48/ΕΚ (για τις γραμμές μεγάλης ταχύτητας) και 2001/16/ΕΚ (για τις συμβατικές γραμμές), υπό εναρμονισμένες συνθήκες ασφαλείας στις σιδηροδρομικές σήραγγες στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

1.1.2. Μήκος των σηράγγων

— Όλες οι επιμέρους προδιαγραφές στην παρούσα ΤΠΔ ισχύουν για τις σήραγγες με μήκος μεγαλύτερο του 1 km, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά.

— Οι σήραγγες με μήκος μεγαλύτερο των 20 km απαιτούν επιθεώρηση ασφαλείας που είναι δυνατόν να οδηγήσει σε επιπρόσθετα μέτρα ασφαλείας που δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα ΤΠΔ, έτσι ώστε να γίνονται δεκτές οι διαλειτουργικές αμαξοστοιχίες (εκείνες που θα συμμορφώνονται με τις σχετικές ΤΠΔ) σε ένα αποδεκτό περιβάλλον πυρασφάλειας.

— Οι διαδοχικές σήραγγες ΔΕΝ θεωρούνται ως μία σήραγγα, εάν ισχύουν οι δύο ακόλουθες απαιτήσεις:

  A. Το ανοικτό τμήμα μεταξύ τους υπερβαίνει τα 500 m.

  B. Υπάρχει εγκατάσταση πρόσβασης/διαφυγής σε ασφαλές μέρος που βρίσκεται εντός του ανοικτού τμήματος.

1.1.3. Κατηγορίες πυρασφάλειας του επιβατηγού τροχαίου υλικού

Το τροχαίο υλικό που γίνεται δεκτό στις σήραγγες ανήκει σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες πυρασφάλειας Α και Β (οι ορισμοί που ακολουθούν είναι εναρμονισμένοι με το σημείο 4.2.7.2.1 της ΤΠΔ HS RST και το πρότυπο ΕΝ45545 μέρος 1):

1.1.3.1. Τροχαίο υλικό για σήραγγες μήκους έως 5 km

Το τροχαίο υλικό που έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για να λειτουργεί σε υπόγεια τμήματα και σε σήραγγες μήκους έως 5 km, με πλευρικές εξόδους διαφυγής, ορίζεται ως κατηγορία Α. Σε περίπτωση σήμανσης συναγερμού πυρκαγιάς, η αμαξοστοιχία συνεχίζει να κινείται προς ασφαλή περιοχή (βλέπε ορισμό στο σημείο 4.2.2.6.1), και σε απόσταση διανυόμενη το πολύ σε 4 λεπτά, με την παραδοχή ότι η αμαξοστοιχία είναι σε θέση να κινηθεί με ταχύτητα 80 km/h. Στην ασφαλή περιοχή, οι επιβάτες και το προσωπικό μπορούν να απομακρυνθούν από την αμαξοστοιχία. Εάν δεν είναι δυνατόν για την αμαξοστοιχία να συνεχίσει την πορεία του, εκκενώνεται με τη βοήθεια των εγκαταστάσεων της υποδομής της σήραγγας.

1.1.3.2. Τροχαίο υλικό για όλες τις σήραγγες

Το τροχαίο υλικό που έχει σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για να λειτουργεί σε όλες τις σήραγγες του διευρωπαϊκού δικτύου ορίζεται ως κατηγορία Β. Οι πυροφραγές προβλέπονται για να διευκολύνουν την προστασία των επιβατών και του προσωπικού από τη θερμότητα και τον καπνό εντός φλεγόμενης αμαξοστοιχίας για 15 λεπτά. Οι πυροφραγές και τα πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης θα επιτρέπουν στη φλεγόμενη αμαξοστοιχία να εξέλθει από σήραγγα μήκους 20 km και να φθάσει σε ασφαλή περιοχή, με την παραδοχή ότι η αμαξοστοιχία είναι σε θέση να κινηθεί με ταχύτητα 80 km/h. Εάν δεν είναι δυνατόν για τον συρμό να εξέλθει από τη σήραγγα, εκκενώνεται με τη βοήθεια των εγκαταστάσεων της υποδομής της σήραγγας.

1.1.3.3 Τροχαίο υλικό για σήραγγες με υπόγειους σταθμούς

Εάν υπάρχουν υπόγειοι σταθμοί κατά τον ορισμό του σημείου 1.1.4, οι οποίοι χαρακτηρίζονται ως σημεία εκκένωσης στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης, και εάν οι αποστάσεις μεταξύ δύο διαδοχικών υπόγειων σταθμών και του υπόγειου σταθμού του πλησιέστερου στην πύλη είναι μικρότερες των 5 km, οι συρμοί συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της κατηγορίας Α.

1.1.4. Υπόγειοι σταθμοί

Όσον αφορά τα σιδηροδρομικά υποσυστήματα, οι σταθμοί που βρίσκονται μέσα σε σήραγγες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ.

Επιπλέον δε, όσα τμήματα του σταθμού είναι ανοικτά στο κοινό συμμορφώνονται με τους οικείους εθνικούς κανονισμούς πυρασφάλειας.

Εάν ικανοποιούνται οι ως άνω δύο προϋποθέσεις, τότε ο υπόγειος σταθμός μπορεί να θεωρηθεί ως ασφαλής περιοχή κατά το ορισμό του σημείου 4.2.2.6.1.

1.1.5. Επικίνδυνα προϊόντα

Τα γενικά μέτρα ασφαλείας για τη μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων ορίζονται στις ΤΠΔ ΟΡΕ και RID. Στην παρούσα ΤΠΔ δεν περιλαμβάνονται συγκεκριμένα μέτρα για τις σήραγγες. Η οικεία σε κάθε χώρα αρχή είναι δυνατόν να θεσπίσει συγκεκριμένα μέτρα σύμφωνα με τη ρήτρα 1.1.6.

1.1.6. Ιδιαίτερα μέτρα ασφαλείας στα κράτη μέλη

Εν γένει, οι επιμέρους προδιαγραφές της παρούσας ΤΠΔ είναι εναρμονισμένες απαιτήσεις. Το σημερινό επίπεδο ασφαλείας δεν πρόκειται να μειωθεί σε κάποια χώρα, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 1 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ (οδηγία ασφαλείας). Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν αυστηρότερες απαιτήσεις, εφόσον οι απαιτήσεις αυτές δεν εμποδίζουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών που συμμορφώνονται με την οδηγία 2001/16/Ε, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ.

Μπορούν να θεσπίσουν νέες και αυστηρότερες απαιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ (οδηγία ασφαλείας). Οι απαιτήσεις αυτές κοινοποιούνται στην Επιτροπή πριν τεθούν σε εφαρμογή, πρέπει δε να βασίζονται σε ανάλυση κινδύνων και να δικαιολογούνται από ιδιαίτερα επικίνδυνη κατάσταση. Προκύπτουν δε με διαβούλευση με τους διαχειριστές υποδομής και τις αρχές διάσωσης, υποβάλλονται δε και σε αξιολόγηση κόστους-αποτελεσματικότητας.

1.1.7. Έκταση των κινδύνων, κίνδυνοι που δεν καλύπτονται από την παρούσα ΤΠΔ

Η παρούσα ΤΠΔ καλύπτει συγκεκριμένους κινδύνους για την ασφάλεια των επιβατών και του προσωπικού κάθε αμαξοστοιχίας μέσα στις σήραγγες, και για τα προαναφερθέντα υποσυστήματα.

Οι κίνδυνοι που δεν καλύπτονται από την παρούσα ΤΠΔ είναι οι εξής:

— η τρομοκρατία, ως εσκεμμένη και προμελετημένη πράξη που αποσκοπεί στην πρόκληση εκτεταμένων ζημιών, τραυματισμών και θανάτων·

— η υγεία και η ασφάλεια του προσωπικού που ασχολείται με τη συντήρηση των μόνιμων εγκαταστάσεων στις σήραγγες·

— οι οικονομικές ζημίες που οφείλονται στη φθορά των δομών και των συρμών·

— η παράνομη είσοδος στις σήραγγες·

— οι συνέπειες εκτροχιασμού αμαξοστοιχίας για τη δομή μιας σήραγγας: Σύμφωνα με τους εμπειρογνώμονες, οι συνέπειες αυτές δεν είναι ικανές να μειώσουν την αντοχή σε φορτία της δομής μιας σήραγγας.

— Τα προβλήματα ασφαλείας που οφείλονται στην αεροδυναμική επίδραση διερχόμενης αμαξοστοιχίας δεν εξετάζονται στην παρούσα ΤΠΔ (βλέπε ΤΠΔ HS INS).

1.2. **Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ περιλαμβάνει το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, όπως αυτό περιγράφεται στο παράρτημα I της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, καθώς και το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλής ταχύτητας, όπως αυτό περιγράφεται στην οδηγία 96/48/ΕΚ.

1.3. **Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ**

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 3 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, η παρούσα ΤΠΔ:

α) αναφέρει το στοχευόμενο πεδίο εφαρμογής της (τμήμα του δικτύου ή του τροχαίου υλικού που αναφέρεται στο παράρτημα I της οδηγίας· υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος που αναφέρεται στο παράρτημα II της οδηγίας) — Κεφάλαιο 2·

β) καθορίζει τις βασικές απαιτήσεις του κάθε υποσυστήματος και των διεπαφών του με τα άλλα υποσυστήματα — Κεφάλαιο 3·

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα. Εάν χρειάζεται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων και/ή τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα I της οδηγίας — Κεφάλαιο 4·

δ) προσδιορίζει τα συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που αποτελούν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, και τα οποία είναι αναγκαία για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος — Κεφάλαιο 5·

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση, όπου περιλαμβάνονται ιδίως οι οριζόμενες στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ ενότητες ή, ενδεχομένως, οι συγκεκριμένες διαδικασίες οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για να αξιολογείται είτε η συμμόρφωση είτε η καταλληλότητα προς χρήση των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας καθώς και η διακρίβωση «ΕΚ» των υποσυστημάτων — Κεφάλαιο 6·

στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Πρέπει ιδίως να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ — Κεφάλαιο 7·

ζ) προσδιορίζει, για το εμπλεκόμενο προσωπικό, τα επαγγελματικά προσόντα που απαιτούνται για τη λειτουργία του εκάστοτε υποσυστήματος, καθώς και για την εφαρμογή της ΤΠΔ — Κεφάλαιο 4.

Επιπλέον, και σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 5, είναι δυνατόν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ συγκεκριμένες περιπτώσεις, οι οποίες εμφαίνονται στο κεφάλαιο 7.

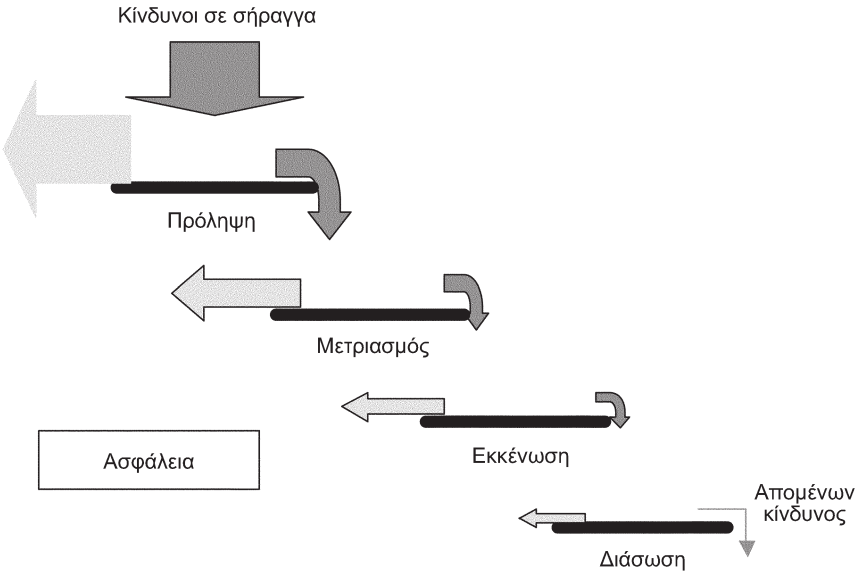
Τέλος, η παρούσα ΤΠΔ περιλαμβάνει, στο κεφάλαιο 4, και τους συγκεκριμένους κανόνες λειτουργίας και συντήρησης για το πεδίο εφαρμογής που αναφέρεται στα τμήματα 1.1 και 1.2 ανωτέρω.

2. **ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ/ΤΟΥ ΠΕΔΙΟΥ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

2.1. **Γενικές παρατηρήσεις**

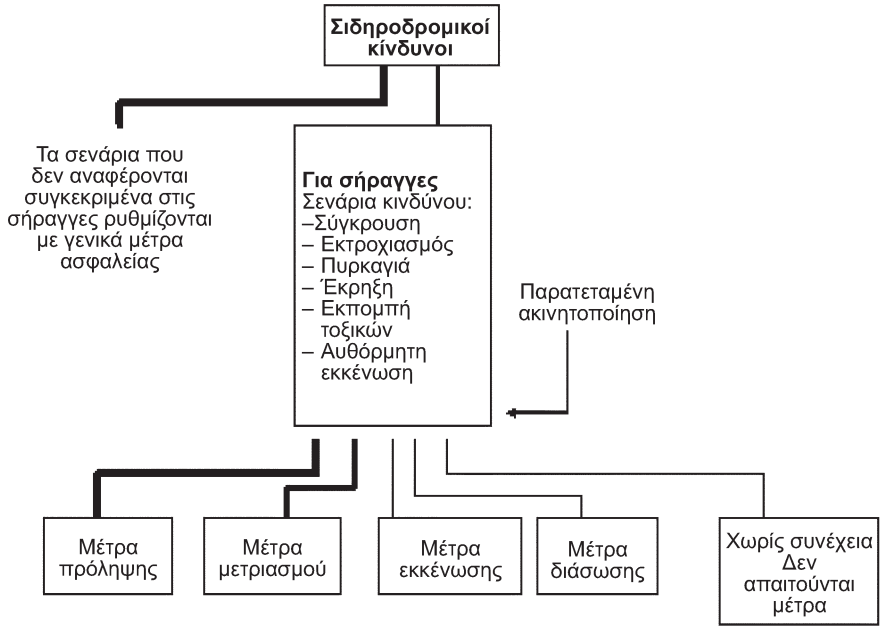
Η ΤΠΔ «Ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» καλύπτει όλα τα μέρη του σιδηροδρομικού συστήματος που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για την ασφάλεια των επιβατών και του προσωπικού σε αμαξοστοιχία μέσα σε σιδηροδρομική σήραγγα κατά την κυκλοφορία. Τα αντίστοιχα υποσυστήματα ορίζονται στο τμήμα 1.1 Τεχνικό πεδίο εφαρμογής. Ακόμη, αναφέρεται εκεί ότι στην παρούσα ΤΠΔ εξετάζονται μόνο τα μέτρα ασφαλείας που αφορούν συγκεκριμένα τις σήραγγες. Το τμήμα 2.2 εξετάζει τα σενάρια κινδύνου στις σήραγγες.

Η στρατηγική για την προώθηση της ασφάλειας στις σήραγγες περιλαμβάνει τέσσερα διαδοχικά στάδια: πρόληψη, μετριασμό, εκκένωση και διάσωση. Στην ασφάλεια περισσότερο συμβάλλει το στάδιο της πρόληψης, μετά το στάδιο του μετριασμού κ.ο.κ. Βασικό χαρακτηριστικό των σιδηροδρόμων είναι η εγγενής ικανότητά τους να προλαμβάνουν τα ατυχήματα χάρη στην κίνηση των αμαξοστοιχιών πάνω σε τροχιές, καθώς και χάρη στον έλεγχο και τη ρύθμισή τους με τη χρήση του συστήματος σηματοδότησης. Ο συνδυασμός διαστρωμάτωσης της ασφάλειας αποφέρει χαμηλό επίπεδο απομένοντος κινδύνου.



2.2. **Τα σενάρια κινδύνου**

Η παρούσα ΤΠΔ βασίζεται στην παραδοχή ότι οι καθαυτοί «σιδηροδρομικοί κίνδυνοι» καλύπτονται με τα ενδεδειγμένα μέτρα, τα οποία απορρέουν σε γενικές γραμμές από τα πρότυπα ασφαλείας που ισχύουν για τον τομέα των σιδηροδρόμων, ενισχύονται δε με τις άλλες ΤΠΔ, οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο της ολοκλήρωσης ή πρόκειται να ανατεθούν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ). Ωστόσο, η παρούσα ΤΠΔ θα εξετάσει και τα μέτρα που θα μπορούσαν να αντισταθμίσουν ή να μετριάσουν τις δυσχέρειες των επιχειρήσεων εκκένωσης ή διάσωσης μετά από σιδηροδρομικό συμβάν.



Έχουν προσδιορισθεί κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη ή τον δραστικό περιορισμό των κινδύνων που απορρέουν από τα σενάρια αυτά. Εντάσσονται στους δε τομείς πρόληψη/μετριασμός/εκκένωση/διάσωση. Ωστόσο, δεν εμφαίνονται στους τομείς αυτούς στην παρούσα ΤΠΔ, αλλά στα αντίστοιχα υποσυστήματα.

Τα περιγραφόμενα μέτρα μπορούν να θεωρηθεί ότι καλύπτουν τις ακόλουθες τρεις κατηγορίες συμβάντων:

2.2.1. «Θερμά» συμβάντα: Πυρκαγιά, έκρηξη με πυρκαγιά, εκπομπή τοξικών καπνών ή αερίων

Ο βασικός κίνδυνος είναι η πυρκαγιά. Ισχύει η παραδοχή ότι η πυρκαγιά εκδηλώνεται σε επιβατηγό αμαξοστοιχία ή μηχανή ισχύος και εξαπλώνεται πλήρως σε 15 λεπτά μετά την εκδήλωσή της. Εντοπίζεται και σημαίνει συναγερμός εντός αυτών των 15 πρώτων λεπτών.

Μόλις καταστεί δυνατόν, ο συρμός εγκαταλείπει τη σήραγγα.

Εάν η αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί, οι επιβάτες απομακρύνονται, υπό τις οδηγίες του προσωπικού ή με δικής τους πρωτοβουλία, σε ασφαλή περιοχή.

2.2.2. «Ψυχρά» συμβάντα: Σύγκρουση, εκτροχιασμός

Τα συγκεκριμένα για τις σήραγγες μέτρα εστιάζονται στις εγκαταστάσεις πρόσβασης/εξόδου για τις ανάγκες της εκκένωσης και της επέμβασης των σωστικών συνεργείων. Η διαφορά από τα «θερμά» συμβάντα έγκειται στο ότι δεν υπάρχει ο χρονικός περιορισμός που οφείλεται στην παρουσία επικίνδυνου περιβάλλοντος λόγω της πυρκαγιάς.

2.2.3. Παρατεταμένη ακινητοποίηση

Η παρατεταμένη ακινητοποίηση (η απρόβλεπτη στάση σε μια σήραγγα, χωρίς να έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά στην αμαξοστοιχία, για περισσότερο από 10 λεπτά) δεν αποτελεί αφευατής απειλή για τους επιβάτες και το προσωπικό. Ωστόσο, είναι δυνατόν να προκαλέσει πανικό και αυθόρμητη και ανεξέλεγκτη εγκατάλειψη της αμαξοστοιχίας, πράγμα που εκθέτει τους ανθρώπους σε κινδύνους παρόντες μέσα στη σήραγγα. Προβλέπονται μέτρα για τη διατήρηση μιας τέτοιας κατάστασης υπό έλεγχο.

2.2.4. Εξαιρέσεις

Τα σενάρια που δεν εξετάσθηκαν απαριθμούνται στο τμήμα 1.1.7.

2.3. **Ο ρόλος των σωστικών συνεργείων**

Ο ορισμός του ρόλου των σωστικών συνεργείων εναπόκειται στην οικεία εθνική αρχή. Τα μέτρα που εξειδικεύονται στην παρούσα ΤΠΔ βασίζονται στην παραδοχή ότι τα σωστικά συνεργεία που επεμβαίνουν σε ένα συμβάν σε σήραγγα προστατεύουν κατά πρώτη προτεραιότητα τη ζωή και όχι το υλικό (όπως αυτοκίνητα και κατασκευές). Κατά την παραδοχή αυτή, αναμένεται ότι τα σωστικά συνεργεία:

σε ένα «θερμό» συμβάν:

— προσπαθούν να διασώσουν τα άτομα που δεν είναι σε θέση να φθάσουν στην ασφαλή περιοχή·

— παρέχουν τις πρώτες ιατρικές βοήθειες στους απομακρυνθέντες·

— αντιμετωπίζουν την πυρκαγιά εφόσον τούτο απαιτείται για την προστασία τη δική τους και όσων έχουν εμπλακεί στο συμβάν·

— διεκπεραιώνουν την απομάκρυνση από ασφαλή περιοχή μέσα στη σήραγγα προς το ύπαιθρο·

σε ένα «ψυχρό» συμβάν:

— παρέχουν τις πρώτες βοήθειες σε όσους φέρουν σοβαρά τραύματα·

— απεγκλωβίζουν όσους έχουν εγκλωβισθεί·

— απομακρύνουν τα άτομα που έχουν εμπλακεί στο συμβάν.

Στην παρούσα ΤΠΔ δεν περιλαμβάνονται απαιτήσεις ως προς τον χρόνο και τις επιδόσεις. Με δεδομένο ότι τα σιδηροδρομικά συμβάντα σε σήραγγες με πολλά θύματα είναι σπάνια, εννοείται ότι είναι πιθανό να σημειωθούν, με εξαιρετικά χαμηλή πιθανότητα, συμβάντα, όπως μια μεγάλη πυρκαγιά σε συρμό εμπορευμάτων, απέναντι στα οποία ακόμη και ένα καλά εξοπλισμένο σωστικό συνεργείο θα ήταν σε αδυναμία να επέμβει.

Θα εκπονηθούν λεπτομερή σενάρια προσαρμοσμένα στις τοπικές συνθήκες, για να ενταχθούν στα σχέδια επειγόντων περιστατικών προς έγκριση από την οικεία εθνική αρχή. Εάν οι προσδοκίες από τα σωστικά συνεργεία στο πλαίσιο αυτών των σχεδίων υπερβαίνουν τις προαναφερθείσες παραδοχές, τότε είναι δυνατόν να προβλεφθούν επιπλέον μέτρα ή εξοπλισμός.

Στο παράρτημα Δ εμφαίνεται η ποιοτική σχέση μεταξύ των κατηγοριών συμβάντος και των αντίστοιχων μέτρων. Ακόμη, στο παράρτημα Δ παρέχεται πλήρης περιγραφή του τρόπου με τον οποίο τα μέτρα αυτά συμβάλλουν στα τέσσερα στάδια προάσπισης της ασφάλειας που αναφέρονται στο σημείο 2.1: πρόληψη, μετριασμός, εκκένωση και διάσωση.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Το παρόν κεφάλαιο θέτει τις βασικές απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας που ισχύουν για το υποσύστημα, μέρος του υποσυστήματος ή πτυχή.

Για καθεμία από αυτές τις βασικές απαιτήσεις παρέχονται λεπτομέρειες για τον τρόπο που αυτές λαμβάνονται υπόψη στην παρούσα ΤΠΔ, π.χ. μέσω λειτουργικής ή τεχνικής προδιαγραφής, κανόνα λειτουργίας ή προϋπόθεσης ως προς τα προσόντα του προσωπικού.

3.1. Βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με την οδηγία 2001/16/ΕΚ

Η οδηγία 2001/16/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, θέτει στο παράρτημα ΙΙΙ τις ακόλουθες βασικές απαιτήσεις για το συμβατικό διευρωπαϊκό σύστημα:

— Ασφάλεια

— Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

— Υγιεινή

— Προστασία του περιβάλλοντος

— Τεχνική συμβατότητα.

Η ασφάλεια και η τεχνική συμβατότητα θεωρούνται σχετικές με την παρούσα ΤΠΔ. (Η αξιοπιστία και η διαθεσιμότητα μπορούν να θεωρηθούν ως προαπαιτούμενα για την ασφάλεια και δεν θα πρέπει να μειώνονται λόγω των διατάξεων της παρούσας ΤΠΔ. Η υγιεινή και η προστασία του περιβάλλοντος σχετίζονται με τις ίδιες λεπτομερείς απαιτήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας).

3.2. Λεπτομερείς βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια των σηράγγων

Οι λεπτομερείς βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια των σηράγγων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, επαναλαμβάνονται στη συνέχεια, με πλάγια στοιχεία.

Σημείο 1.1.1 του παραρτήματος ΙΙΙ (Γενικά): 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.

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο τμήμα 4.2: Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων, και στο τμήμα 4.5: Κανόνες συντήρησης.

Σημείο 1.1.4 του παραρτήματος ΙΙΙ (Γενικά): Ο σχεδιασμός των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών, πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζεται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.2.2.3: Απαιτήσεις πυροπροστασίας για τις κατασκευές, στο σημείο 4.2.2.4: Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά, και στο σημείο 4.2.5.1: Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό.

Σημείο 2.1.1 του παραρτήματος ΙΙΙ (Υποδομή): Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.2.2.2: Αποτροπή μη εγκεκριμένης πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού.

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

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με την παρούσα ΤΠΔ ως σύνολο. Ισχύει δε για σήραγγες μήκους μεταξύ 1 και 20 km. Για τις σήραγγες μήκους μεγαλύτερου των 20 km βλέπε σημείο 1.1.2.

Σημείο 2.2.1 του παραρτήματος III (Ενέργεια): Η λειτουργία των εγκαταστάσεων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των τρένων ούτε των προσώπων (χρηστών, προσωπικού εκμετάλλευσης, περιοίκων και τρίτων).

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.2.3.1: Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής, στο σημείο 4.2.3.2: Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής, στο σημείο 4.2.3.5: Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, και στο σημείο 4.2.3.4: Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια μέσα σε σήραγγες.

Σημείο 2.4.1 του παραρτήματος III (Τροχαίο υλικό): 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.

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.2.5.3: Συναγερμός επιβατών της ΤΠΔ HS RST TSI. Η παρούσα ΤΠΔ αναφέρεται σε αυτή τη βασική απαίτηση στο σημείο 4.2.5.7: Μέσα επικοινωνίας στις αμαξοστοιχίες, και στο σημείο 4.2.5.8: Πέδηση έκτακτης ανάγκης.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.4.6: Παροχή στους επιβάτες πληροφοριών για την ασφάλεια στην αμαξοστοιχία και για τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, και στο σημείο 4.2.5.11: Σχεδιασμός διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό.

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

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.2.5.3: Πυροπροστασία εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, στο σημείο 4.2.5.4: Πυροφραγές για το επιβατηγό τροχαίο υλικό, στο σημείο 4.2.5.5: Πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού στο οποίο έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά, και στο σημείο 4.2.5.6: Ανιχνευτές πυρκαγιάς πάνω σε αμαξοστοιχία.

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

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.2.5.9: Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία.

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.

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.2.5.7: Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία.

Σημείο 2.6.1 του παραρτήματος III (Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας): 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.

Η βασική αυτή απαίτηση ικανοποιείται με λειτουργική ή τεχνική προδιαγραφή στο σημείο 4.4.1: Έλεγχος της κατάστασης αμαξοστοιχίας και συναφείς ενέργειες, στο σημείο 4.4.2: Κανόνας έκτακτης ανάγκης, στο τμήμα 4.4.5: Βιβλίο διαδρομής, στο σημείο 4.4.3: Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις, και στο σημείο 4.6.1: Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού απαιτούμενα συγκεκριμένα για σήραγγες.

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

4.1. Εισαγωγή

Το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, για το οποίο ισχύει η οδηγία 2001/16/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, και στο οποίο ανήκουν τα προαναφερθέντα υποσυστήματα, αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα, του οποίο η εσωτερική συνοχή πρέπει να επαληθεύεται. Η συνοχή αυτή έχει ελεγχθεί σε ό,τι αφορά την εκπόνηση των επιμέρους προδιαγραφών της παρούσας ΤΠΔ, τις διεπαφές του σε σχέση με τα συστήματα στα οποία έχει ενταχθεί, καθώς και τους κανόνες λειτουργίας και συντήρησης των σιδηροδρόμων.

Με βάση όλες τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, η πτυχή της ασφάλειας στις σιδηροδρομικές σήραγγες των υποσυστημάτων CR INS/ENE/CCS/OPE/RST χαρακτηρίζεται από τις διατάξεις του κεφαλαίου 4.2.

Η παρούσα ΤΠΔ ισχύει για τα νέα, τα ανακαινισμένα και τα αναβαθμισμένα υποσυστήματα (υποδομή, ενέργεια, έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση, λειτουργία και τροχαίο υλικό) μέσα στις σήραγγες. Οι όροι για την εφαρμογή στα νέα και τα ανακαινισμένα υποσυστήματα καθορίζονται στο άρθρο 14 παρ. 3 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όπως

τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, ενώ στο κεφάλαιο 7 σκιαγραφείται μια στρατηγική εφαρμογής. Οι απαιτήσεις για την αναβάθμιση και την ανανέωση (του κεφαλαίου 7) είναι δυνατόν να είναι λιγότερο εκτενείς από εκείνες για τα υποσυστήματα-στόχους (του κεφαλαίου 4).

Οι τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων και των διεπαφών, οι οποίες περιγράφονται στα τμήματα 4.2 και 4.3, δεν επιβάλλουν τη χρήση συγκεκριμένων τεχνολογιών ή τεχνικών λύσεων, εκτός εάν τούτο είναι απόλυτα αναγκαίο για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας. Οι καινοτόμες λύσεις οι οποίες δεν ικανοποιούν τις απαιτήσεις που εξειδικεύονται στην παρούσα ΤΠΔ και/ή δεν μπορούν να αξιολογηθούν κατά την παρούσα ΤΠΔ, απαιτούν νέες προδιαγραφές και/ή νέες μεθόδους αξιολόγησης. Για να μην παρεμποδίζεται η τεχνολογική καινοτομία, αυτές οι προδιαγραφές και μέθοδοι αξιολόγησης πρόκειται να εκπονηθούν σύμφωνα με τη διαδικασία της ρήτρας 6.2.4.

4.2. **Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων**

Υπό το πρίσμα των βασικών απαιτήσεων του κεφαλαίου 3, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των πτυχών των προαναφερθέντων υποσυστημάτων που προσιδιάζουν στην ασφάλεια των σηράγγων έχουν ως εξής:

4.2.1. Επισκόπηση των προδιαγραφών

Υποδομή

Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων

Αποτροπή μη εγκεκριμένης πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού

Απαιτήσεις πυροπροστασίας για τις κατασκευές

Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά

Ανίχνευση πυρκαγιάς

Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, εκκένωσης και διάσωσης σε περίπτωση συμβάντος

- Ορισμός της ασφαλούς περιοχής
- Γενικά
- Πλευρικές και/ή κατακόρυφες έξοδοι κινδύνου προς την επιφάνεια του εδάφους
- Εγκάρσιες διαβάσεις προς το άλλο σκέλος της σήραγγας
- Εναλλακτικές τεχνικές λύσεις

Οδεύσεις διαφυγής

Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις οδεύσεις διαφυγής

Επικοινωνία έκτακτης ανάγκης

Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων

Περιοχές διάσωσης εκτός σηράγγων

Παροχή νερού

Ενέργεια

Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής

Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής

Παροχή ηλεκτρισμού

Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια μέσα σε σήραγγα

Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων

Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα

Τροχαίο υλικό

Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό

Πυροσβεστήρες για το επιβατηγό τροχαίο υλικό

Πυροπροστασία για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

Ικανότητα κύλισης

Προστασία του οδηγού

Πυροπροστασία αμαξοστοιχιών με επιβάτες, εμπορεύματα ή οδικά οχήματα

Πυροφραγές πυρασφάλειας για το επιβατηγό τροχαίο υλικό

Πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού στο οποίο έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά

Γενικοί στόχοι και απαιτούμενη ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού

Απαιτήσεις για το σύστημα πέδησης

Απαιτήσεις για το σύστημα έλξης

Ανιχνευτές πυρκαγιάς στις αμαξοστοιχίες

Μέσα επικοινωνίας στις αμαξοστοιχίες

Απενεργοποίηση του συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης

Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης στις αμαξοστοιχίες

Απενεργοποίηση του κλιματισμού στις αμαξοστοιχίες

Σχεδιάγραμμα διαφυγής στο επιβατηγό τροχαίο υλικό

Έξοδοι κινδύνου για τους επιβάτες

Θύρες πρόσβασης για τους επιβάτες

Ενημέρωση και πρόσβαση για τα σωστικά συνεργεία

Κανόνες λειτουργίας

Έλεγχος της κατάστασης αμαξοστοιχίας και συναφείς ενέργειες

πριν η αμαξοστοιχία τεθεί σε λειτουργία

κατά τη λειτουργία της αμαξοστοιχίας

Εξοπλισμός για την ασφάλεια

Υπερθέρμανση λιποκιβωτίων άξονα

Κανόνες έκτακτης ανάγκης

Σχέδιο έκτακτης ανάγκης και ασκήσεις στις σήραγγες

Περιεχόμενο

Προσδιορισμός

Ασκήσεις

Διαδικασίες γείωσης

Βιβλίο διαδρομής

Ενημέρωση των επιβατών αμαξοστοιχίας για την ασφάλεια και τυχόν έκτακτη ανάγκη

Συντονισμός μεταξύ κέντρων ελέγχου σηράγγων

Κανόνες συντήρησης

Επιθεώρηση της κατάστασης των σηράγγων

Συντήρηση του τροχαίου υλικού

Επιβατηγό τροχαίο υλικό

Εμπορευματικό τροχαίο υλικό

Επαγγελματικά προσόντα

Προσόντα του πληρώματος των αμαξοστοιχιών και του λοιπού προσωπικού, ειδικά σε σχέση με τις σήραγγες

'Οροι υγείας και ασφάλειας

Συσκευές αυτο-διάσωσης

4.2.2. Υποδομή υποσυστήματος

Κατά την εγκατάσταση εξοπλισμού ασφαλείας σε σήραγγα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι αεροδυναμικές επιπτώσεις από τις διερχόμενες αμαξοστοιχίες.

4.2.2.1. Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων

Ο υπεύθυνος για τη διαχείριση της υποδομής μεριμνά ώστε να εγκατασταθούν μόνο τα κατ' ελάχιστον απαιτούμενα κλειδιά διακλάδωσης και διασταυρώσεις, σύμφωνα με τις απαιτήσεις σχεδιασμού, ασφάλειας και λειτουργίας.

4.2.2.2. Αποτροπή της χωρίς έγκριση πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού

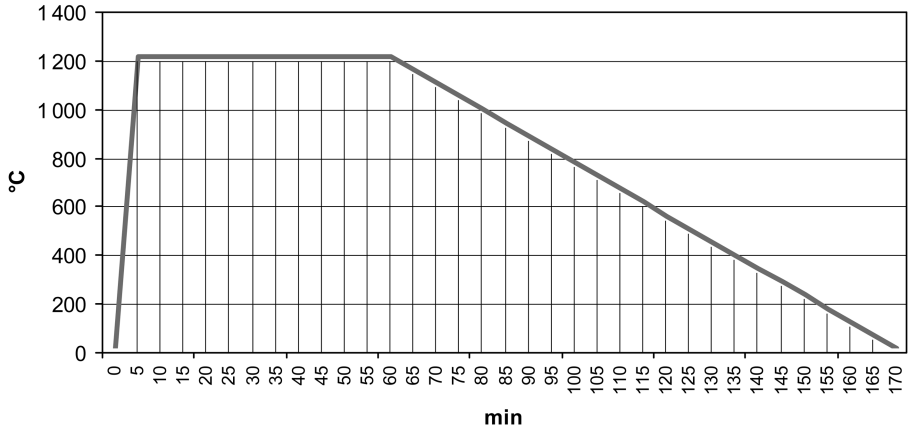
Στους χώρους εξοπλισμού και στις εξόδους κινδύνου, για την αποτροπή της πρόσβασης από έξω θα χρησιμοποιούνται υλικοτεχνικά συστήματα, όπως κλείστρα, ενώ για την πρόσβαση από μέσα θα είναι πάντα δυνατόν να ανοίξουν οι θύρες για εκκένωση.

4.2.2.3. Απαιτήσεις πυροπροστασίας για τις κατασκευές

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για όλες τις σήραγγες, ανεξαρτήτως μήκους.

Η ακεραιότητα μιας κατασκευής θα διατηρείται, σε περίπτωση πυρκαγιάς, για χρονικό διάστημα ικανό για την αυτο-διάσωση και την απομάκρυνση των επιβατών και του προσωπικού, καθώς και για την επέμβαση των σωστικών συνεργείων, χωρίς να υπάρχει κίνδυνος κατάρρευσης.

Η πυραντοχή των τελειωμένων επιφανειών μιας σήραγγα, είτε πρόκειται για λίθινη επιτόπου επένδυση είτε για επένδυση από σκυρόδεμα, πρέπει να αξιολογείται. Οι επιφάνειες αυτές πρέπει να ανθίστανται στη θερμότητα της πυρκαγιάς για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η συγκεκριμένη καμπύλη «θερμοκρασία-χρόνος» (καμπύλη EUREKA) δίδεται στη συνέχεια. Πρέπει δε να χρησιμοποιείται μόνο για τη μελέτη των επιφανειών από σκυρόδεμα.



4.2.2.4. Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για όλες τις σήραγγες, ανεξαρτήτως μήκους.

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για τα οικοδομικά υλικά και τις εγκαταστάσεις εντός των σηράγγων πέραν των κατασκευών, οι οποίες εντάσσονται στο σημείο 4.2.2.3. Πρέπει να καίγονται αργά, να είναι άφλεκτα ή να προστατεύονται, ανάλογα με τις απαιτήσεις της μελέτης. Τα υλικά για την υποδομή σήραγγας πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ταξινόμησης A2 του προτύπου ΕΝ 13501-1:2002. Τα μη φέροντα πετάσματα και ο λοιπός εξοπλισμός πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ταξινόμησης B του προτύπου ΕΝ 13501-1:2002.

4.2.2.5. Ανίχνευση πυρκαγιάς

Τα μηχανοστάσια είναι περίκλειστοι χώροι, με θύρες για είσοδο/έξοδο εντός ή εκτός σήραγγας και με τις εγκαταστάσεις ασφαλείας που είναι αναγκαίες για τις ακόλουθες λειτουργίες: αυτο-διάσωση και εκκένωση, επικοινωνία έκτακτης ανάγκης, διάσωση και καταπολέμηση πυρκαγιάς, καθώς και παροχή ελκτικής ισχύος. Πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ανιχνευτές οι οποίοι να ειδοποιούν τον διαχειριστή της υποδομής σε περίπτωση πυρκαγιάς.

4.2.2.6. Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, απομάκρυνσης και διάσωσης σε περίπτωση συμβάντος

4.2.2.6.1. Ορισμός της ασφαλούς περιοχής

Ορισμός: Ασφαλής περιοχή είναι ένας χώρος εντός ή εκτός σήραγγας, για τον οποίο ισχύουν τα ακόλουθα κριτήρια:

— Οι συνθήκες επιτρέπουν την επιβίωση.

— Η πρόσβαση προσώπων είναι δυνατή με ή χωρίς βοήθεια.

— Τα πρόσωπα είναι δυνατόν να αυτο-διασωθούν, εφόσον τους δοθεί η ευκαιρία, ή πολλά από αυτά να αναμένουν τα σωστικά συνεργεία χρησιμοποιώντας τις διαδικασίες που περιγράφονται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

— Η επικοινωνία πρέπει να είναι δυνατή είτε μέσω κινητού τηλεφώνου είτε με σταθερή σύνδεση με το κέντρο ελέγχου του διαχειριστή της σήραγγας.

4.2.2.6.2. Γενικά

Η μελέτη μιας σήραγγας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη παροχής διευκολύνσεων για την αυτο-διάσωση και την απομάκρυνση των επιβατών και του προσωπικού αμαξοστοιχίας, καθώς και να επιτρέπει στα σωστικά συνεργεία να διασώζουν τα πρόσωπα αυτά σε περίπτωση συμβάντος μέσα σε σήραγγα.

Οι τεχνικές λύσεις που περιγράφονται στα σημεία 4.2.2.6.3 έως 4.2.2.6.5 ικανοποιούν αυτές τις απαιτήσεις, οπότε η επιλογή πρέπει να γίνεται μεταξύ αυτών.

4.2.2.6.3. Πλευρικές ή/και κατακόρυφες έξοδοι κινδύνου προς την επιφάνεια του εδάφους

Οι έξοδοι αυτές πρέπει να προβλέπονται τουλάχιστον κάθε 1 000 m.

Οι ελάχιστες διαστάσεις των πλευρικών και των κατακόρυφων εξόδων κινδύνου προς την επιφάνεια πρέπει να είναι 1,50 m κατά το πλάτος και 2,25 m κατά το ύψος. Οι ελάχιστες διαστάσεις των εγκάρσιων διαβάσεων πρέπει να είναι 1,40 m (πλάτος) x 2,00 m (ύψος). Οι απαιτήσεις για τις εξόδους που λειτουργούν ως κύριες προσβάσεις για τα σωστικά συνεργεία περιγράφονται στο σημείο 4.2.2.11: Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων.

Όλες οι ως άνω έξοδοι πρέπει να διαθέτουν φωτισμό και σήμανση.

4.2.2.6.4. Εγκάρσιες διαβάσεις προς το άλλο σκέλος της σήραγγας

Οι εγκάρσιες διαβάσεις μεταξύ παρακείμενων και ανεξάρτητων σηράγγων επιτρέπουν τη χρήση της παρακείμενης σήραγγας ως ασφαλούς περιοχής. Οι σήραγγες αυτές πρέπει να διαθέτουν φωτισμό και σήμανση. Οι ελάχιστες διαστάσεις για τις εγκάρσιες αυτές διαβάσεις είναι 2,25 m (ύψος) x 1,50 m (πλάτος). Οι ελάχιστες διαστάσεις για τις θύρες είναι 2,00 m (ύψος) και 1,40 m (πλάτος). Εγκάρσιες διαβάσεις σύμμορφες με τις απαιτήσεις αυτές πρέπει να προβλέπονται τουλάχιστον κάθε 500 m.

4.2.2.6.5. Εναλλακτικές τεχνικές λύσεις

Επιτρέπονται εναλλακτικές τεχνικές λύσεις που προβλέπουν ασφαλή περιοχή με τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας, Θα εκπονείται τεχνική μελέτη που να αιτιολογεί την εναλλακτική λύση, η οποία πρέπει να εγκρίνεται από την οικεία εθνική αρχή.

4.2.2.7. Οδεύσεις διαφυγής

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για όλες τις σήραγγες με μήκος άνω των 500 m.

Οι οδεύσεις αυτές θα κατασκευάζονται σε σήραγγα μονής κατεύθυνσης τουλάχιστον στη μία πλευρά των σιδηροτροχιών, ενώ σε σήραγγα διπλής κατεύθυνσης και στις δύο πλευρές. Σε ευρύτερες σήραγγες, με περισσότερες των δύο διαδρομών, η πρόσβαση στις οδεύσεις θα πρέπει να είναι δυνατή από όλες τις διαδρομές.

Το πλάτος κάθε όδευσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,75 m. Το ελάχιστο καθαρό ύψος πάνω από την όδευση πρέπει να είναι 2,25 m.

Η χαμηλότερη στάθμη της όδευσης πρέπει να είναι εντός του ύψους των σιδηροτροχιών.

Οι τοπικές στενώσεις που προκαλούνται από εμπόδια στην περιοχή διαφυγής πρέπει να αποφεύγονται. Η παρουσία εμποδίων δεν θα πρέπει να μειώνει το ελάχιστο πλάτος κάτω των 0,7 m, το δε μήκος του εμποδίου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 m.

Οι χειρολισθήρες πρέπει να τοποθετούνται σε ύψος περίπου 1 m πάνω από τη στάθμη της όδευσης που οδηγεί στην ασφαλή περιοχή. Οι χειρολισθήρες πρέπει να τοποθετούνται εκτός του στερεού που προκύπτει από τα ελάχιστο καθαρό ύψος υπεράνω της όδευσης. Οι χειρολισθήρες πρέπει να δημιουργούν γωνία μεταξύ 30° και 40° με τον διαμήκη άξονα της σήραγγας στην αρχή και στο τέλος ενδεχόμενου εμποδίου.

4.2.2.8. Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις διαδρομές διαφυγής

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για όλες τις συνεχείς σήραγγες με μήκος άνω των 500 m.

Ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης προβλέπεται για να οδηγεί τους επιβάτες και το προσωπικό προς την ασφαλή περιοχή σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Ο φωτισμός με μέσα άλλα από τον ηλεκτρισμό είναι αποδεκτός υπό τον όρο ότι καλύπτεται η προβλεπόμενη λειτουργία.

Ο απαιτούμενος φωτισμός έχει ως εξής:

Σήραγγα μονής διαδρομής: από τη μία πλευρά (στην όδευση διαφυγής).

Σήραγγα διπλής διαδρομής: και από τις δύο πλευρές.

Τοποθέτηση των φωτιστικών σωμάτων: πάνω από την όδευση διαφυγής και όσο το δυνατόν χαμηλότερα, χωρίς να εμποδίζεται η ελεύθερη διέλευση των πεζών, ή ενσωματωμένα στους χειρολισθήρες.

Η φωτεινότητα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1 lux στη στάθμη της όδευσης διαφυγής.

Αυτονομία και αξιοπιστία: Εγγυημένη παροχή ηλεκτρικού ρεύματος για έκτακτη ανάγκη, ή άλλες απαιτήσεις για την εξασφάλιση διαθεσιμότητας επί τουλάχιστον 90 λεπτά.

Εάν ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης σβήνει υπό συνήθεις συνθήκες λειτουργίας, πρέπει να είναι δυνατόν να ανάβει και με τους δύο ακόλουθους τρόπους:

— χειροκίνητα, από το εσωτερικό της σήραγγας, ανά διαστήματα 250 m·

— από τον διαχειριστή της σήραγγας, με τηλεχειρισμό.

4.2.2.9. Σήμανση διαφυγής

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για όλες τις σήραγγες με μήκος άνω των 100 m.

Η σήμανση διαφυγής προσδιορίζει τις εξόδους κινδύνου, την απόσταση και την κατεύθυνση προς την ασφαλή περιοχή. Όλα τα σήματα σχεδιάζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 92/58/ΕΚ, της 24ης Ιουνίου 1992, σχετικά με τα σήματα για την υγεία και/ή την ασφάλεια στον τόπο εργασίας, καθώς και με το πρότυπο ISO 3864-1.

Η σήμανση διαφυγής τοποθετείται στους πλευρικούς τοίχους. Η μέγιστη απόσταση μεταξύ των σημάτων διαφυγής είναι 50 m.

Στις σήραγγες τοποθετούνται και σήματα για τον προσδιορισμό της θέσης του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, εφόσον προβλέπεται τέτοιος εξοπλισμός.

4.2.2.10. Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης

Ασύρματη επικοινωνία μεταξύ αμαξοστοιχίας και κέντρου ελέγχου σε κάθε σήραγγα προβλέπεται, μέσω GSM-R. Δεν χρειάζονται πρόσθετα συστήματα επικοινωνίας, όπως τηλέφωνα έκτακτης ανάγκης.

Πρέπει να προβλέπεται συνεχής ασύρματη κάλυψη, έτσι ώστε τα συνεργεία διάσωσης να μπορούν να επικοινωνούν με το τοπικό στρατηγείο τους. Το διαθέσιμο σύστημα πρέπει να επιτρέπει στα συνεργεία διάσωσης να χρησιμοποιούν τον εξοπλισμό τους επικοινωνίας.

4.2.2.11. Προσβάσεις για τα συνεργεία διάσωσης

Τα συνεργεία διάσωσης πρέπει να είναι σε θέση να εισέλθουν στη σήραγγα σε περίπτωση συμβάντος μέσω των εισόδων της σήραγγας και/ή κατάλληλων εξόδων κινδύνου (βλέπε 4.2.2.6.3). Αυτές οι προσβάσεις πρέπει να έχουν ελάχιστες διαστάσεις 2,25 m (πλάτος) και 2,25 m (ύψος). Ο διαχειριστής υποδομής περιγράφει στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης τις προβλεπόμενες προσβάσεις.

Εάν στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης απαιτείται οδική πρόσβαση, αυτή θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερη προς την προβλεπόμενη ασφαλή περιοχή. Τυχόν εναλλακτικά μέσα πρόσβαση πρέπει να περιγράφονται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

4.2.2.12. Περιοχές διάσωσης εκτός σηράγγων

Στις οδικές προσβάσεις, και κοντά στις σήραγγες, πρέπει να προβλέπονται περιοχές διάσωσης εμβαδού τουλάχιστον 500 m^2. Οι υφιστάμενες οδοί μπορούν να θεωρηθούν ως περιοχές διάσωσης. Εάν οι οδικές προσβάσεις δεν είναι εύλογα βατές, πρέπει να προβλέπονται εναλλακτικές λύσεις, μετά από συνεννόηση με τα συνεργεία διάσωσης.

4.2.2.13. Παροχή νερού

Παροχή νερού προβλέπεται στα σημεία πρόσβασης προς τη σήραγγα, μετά από συνεννόηση με τα συνεργεία διάσωσης. Η παροχή πρέπει να ανέρχεται σε τουλάχιστον 800 λίτρα ανά λεπτό, και επί δύο ώρες, Σημείο υδροληψίας μπορεί να είναι ένας κρουνός ή οποιοδήποτε άλλη παροχή νερού, με ελάχιστη δυνατότητα παροχής 100m3, όπως δεξαμενή, ποταμός ή άλλο. Η μέθοδος διοχέτευσης του νερού στο τόπο του συμβάντος πρέπει να περιγράφεται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

4.2.3. Υποσύστημα «Ενέργεια»

Το τμήμα αυτό ισχύει για το μέρος της υποδομής που αντιστοιχεί στο υποσύστημα Ενέργεια.

4.2.3.1. Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για όλες τις σήραγγες με μήκος άνω των 5 km.

Το σύστημα παροχής ισχύος έλξης μέσα στις σήραγγες πρέπει να υποδιαιρείται σε τμήματα, καθένα με μήκος το πολύ 5 km. Η παρούσα προδιαγραφή ισχύει μόνο εφόσον το σύστημα σηματοδότησης επιτρέπει την παρουσία περισσότερων της μίας αμαξοστοιχιών μέσα στη σήραγγα σε καθεμία διαδρομή ταυτόχρονα.

Η τοποθέτηση των διακοπτών μεταγωγής πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχεδίου έκτακτης ανάγκης για την εκάστοτε σήραγγα, και κατά τρόπο ώστε ο αριθμός των διακοπτών μεταγωγής μέσα στη σήραγγα να είναι ο ελάχιστος δυνατός.

Πρέπει να προβλέπεται τηλεχειρισμός και τηλεμεταγωγή για κάθε τμήμα εξοπλισμού μεταγωγής.

Σε κάθε θέση εξοπλισμού μεταγωγής πρέπει να προβλέπονται μέσα επικοινωνίας και φωτισμού, έτσι ώστε να είναι δυνατή η χειροκίνητη λειτουργία και συντήρηση του εξοπλισμού μεταγωγής.

4.2.3.2. Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής

Στα σημεία πρόσβασης σε μια σήραγγα, καθώς και κοντά στα διαχωριστικά σημεία μεταξύ τμημάτων (βλέπε 4.2.3.1), πρέπει να προβλέπονται συσκευές γείωσης. Αυτές πρέπει είτε να τοποθετούνται χειροκίνητα είτε να είναι μόνιμες και να ελέγχονται με τηλεχειρισμό.

Πρέπει να προβλέπονται και τα μέσα επικοινωνίας και φωτισμού που απαιτούνται για τις εργασίες γείωσης.

Οι διαδικασίες και οι αρμοδιότητες για τις εργασίες γείωσης πρέπει να καθορίζονται, με συνεννόηση μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των σωστικών συνεργείων, στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης (Βλέπε 4.4.4 Διαδικασίες γείωσης).

4.2.3.3. Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος

Το σύστημα διανομής ηλεκτρικής ενέργειας μέσα σε σήραγγα πρέπει να είναι κατάλληλο για τον εξοπλισμό των σωστικών συνεργείων, σύμφωνα με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης της σήραγγας.

Ορισμένα εθνικά σωστικά συνεργεία είναι δυνατόν να είναι αυτάρκη ως προς τις ανάγκες σε ηλεκτρική ενέργεια. Στην περίπτωση αυτή, είναι δυνατόν να θεωρηθεί ενδεδειγμένη η μη πρόβλεψη εγκαταστάσεων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας προς χρήση από τα συνεργεία αυτά. Ωστόσο, η επιλογή αυτή πρέπει να περιγράφεται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

4.2.3.4. Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια μέσα σε σήραγγα

Σε περίπτωση πυρκαγιάς, τα εκτεθειμένα καλώδια πρέπει να έχουν τα χαρακτηριστικά της χαμηλής ευφλεκτότητας, της χαμηλής διάδοσης της πυρκαγιάς, της χαμηλής τοξικότητας και της χαμηλής πυκνότητας του καπνού. Οι απαιτήσεις αυτές ικανοποιούνται με συμμόρφωση των καλωδίων με τα πρότυπα EN 50267-2-1 (1998), EN 50267-2-2 (1998) και EN 50268-2 (1999).

4.2.3.5. Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων

Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις που έχουν σχέση με την ασφάλεια (ανίχνευση πυρκαγιάς, φωτισμός έκτακτης ανάγκης, επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης και λοιπά συστήματα που προσδιορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής ή από αναθέτοντα φορέα ως ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια των επιβατών μέσα σε σήραγγα) πρέπει να προστατεύονται έναντι ζημιών από μηχανική κρούση, θερμότητα και πυρκαγιά. Το σύστημα διανομής πρέπει να σχεδιάζεται έτσι ώστε να μπορεί να ανέχεται αναπόφευκτες βλάβες ενεργοποιώντας, π.χ., εναλλακτικές ζεύξεις. Η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος πρέπει να μπορεί να λειτουργεί πλήρως σε περίπτωση απώλειας κάποιου βασικού εξαρτήματος. Τα συστήματα φωτισμού έκτακτης ανάγκης και επικοινωνίας πρέπει να προβλέπονται με εφεδρικό σύστημα λειτουργίας 90 λεπτών.

4.2.4. Υποσύστημα «Έλεγχος-Χειρισμός-Σηματοδότηση»

Το παρόν τμήμα ισχύει για τα στοιχεία του υποσυστήματος που αναφέρονται στις τροχιές.

4.2.4.1. Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα

Οι ως άνω ανιχνευτές και κάθε άλλος εξοπλισμός έγκαιρου εντοπισμού πρέπει να εγκαθίστανται στα δίκτυα με σήραγγες σε στρατηγικά σημεία, έτσι ώστε να υπάρχει μεγάλη πιθανότητα ανίχνευσης της υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων πριν από την είσοδο της αμαξοστοιχίας στη σήραγγα, οπότε η τυχόν ελαττωματική αμαξοστοιχία να μπορεί να ακινητοποιηθεί πριν από τη σήραγγα.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τους ανιχνευτές και τη θέση τους στο μητρώο υποδομής. Η σιδηροδρομική εταιρεία συμπεριλαμβάνει τα σχετικά στοιχεία στο βιβλίο διαδρομής.

4.2.5. Υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»

4.2.5.1. Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό

Η επιλογή των υλικών και των εξαρτημάτων γίνεται με γνώμονα τις ιδιότητες πυραντοχής.

Επιβατηγό τροχαίο υλικό: η ρήτρα 4.2.7.2.2 της ΤΠΔ HS RST ισχύει και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων.

Εμπορευματικό τροχαίο υλικό: Βλέπε ρήτρα 4.2.7.2.2.4 της ΤΠΔ CR RST (φορτάμαξες, εκδοχή EN07, της 5.1.2005: Απαιτήσεις για τα υλικά).

4.2.5.2. Πυροσβεστήρες για το επιβατηγό τροχαίο υλικό

Οι διατάξεις της ρήτρας 4.2.7.2.3.2 της ΤΠΔ HS RST ισχύουν και για το επιβατηγό τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.2.5.3. Πυροπροστασία εμπορευματικών αμαξοστοιχιών

4.2.5.3.1. Ικανότητα κύλισης

Δεν απαιτείται συγκεκριμένη ικανότητα κύλισης για τις εμπορευματικές μονάδες έλξης και τις άμαξες στις οποίες έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά (πέραν των προδιαγραφών της ΤΠΔ CR RST για τις φορτάμαξες), αν και ο στόχος της εξόδου της αμαξοστοιχίας από τη σήραγγα ισχύει και για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες. Οι ανιχνευτές πυρκαγιάς πάνω σε αμαξοστοιχία πρέπει να εξειδικεύονται τόσο για τις εμπορευματικές μονάδες έλξης όσο και για τις επιβατηγές μονάδες έλξης (4.2.5.6).

4.2.5.3.2. Προστασία του οδηγού

Ελάχιστες απαιτήσεις για την πυροπροστασία του οδηγού: Οι μονάδες έλξης πρέπει να διαθέτουν πυροφραγή για την προστασία του θαλάμου του οδηγού. Οι πυροφραγές αυτές ικανοποιούν τις απαιτήσεις προστασίας για τουλάχιστον 15 λεπτά. Η δοκιμή πυραντοχής πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του προτύπου EN 1363-1 για τη δοκιμή των διαχωριστικών πετασμάτων.

(Παρατήρηση: Για την προστασία του μηχανοδηγού, βλέπε και σημείο 4.7.1)

4.2.5.3.3. Πυροπροστασία των αμαξοστοιχιών με επιβάτες, εμπορεύματα ή οδικά οχήματα

Στις αμαξοστοιχίες που μεταφέρουν επιβάτες, εμπορεύματα ή οδικά οχήματα, οι επιβατηγές άμαξες ικανοποιούν τις αντίστοιχες απαιτήσεις του κεφαλαίου 4.2.5 της παρούσας ΤΠΔ. Οι εθνικές νομοθεσίες μπορούν να καθορίζουν πρόσθετες απαιτήσεις στον τομέα της λειτουργίας, για να λαμβάνεται υπόψη ο πρόσθετος κίνδυνος τέτοιων αμαξοστοιχιών, εφόσον οι απαιτήσεις αυτές δεν εμποδίζουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών που συμμορφώνονται με την οδηγία 2001/16/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ. (Οι εξαιρέσεις για τις εθνικές, διμερείς, πολυμερείς και διεθνικές συμφωνίες απαριθμούνται στο κεφάλαιο 7.4). Οι μονάδες έλξης ικανοποιούν τις απαιτήσεις για τις επιβατηγές αυτοκινητάμαξες. Για τις φορτάμαξες ισχύει η αντίστοιχη ΤΠΔ.

4.2.5.4. Πυροφραγές για το επιβατηγό τροχαίο υλικό

Η ρήτρα 4.2.7.2.3.3 της ΤΠΔ HS RST «Πυραντοχή» ισχύει και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.2.5.5. Πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού στο οποίο έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά:

4.2.5.5.1. Γενικοί στόχοι και απαιτούμενη ικανότητα κύλισης για τις επιβατηγές αμαξοστοιχίες

Το παρόν τμήμα περιλαμβάνει μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να βελτιωθεί η πιθανότητα μιας επιβατηγού αμαξοστοιχίας στην οποία έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά να συνεχίσει να λειτουργεί επί:

— 4 λεπτά, για το τροχαίο υλικό της κατηγορίας ασφαλείας Α σύμφωνα με το σημείο 1.1.3.1. Τούτο λογίζεται ότι ικανοποιείται μέσω της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις πέδησης (4.2.5.5.2)

— 15 λεπτά, για το τροχαίο υλικό της κατηγορίας ασφαλείας Β σύμφωνα με το σημείο 1.1.3.2. Τούτο λογίζεται ότι ικανοποιείται μέσω της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις πέδησης και έλξης (4.2.5.5.2 και 4.2.5.5.3)

Για τις σήραγγες με μήκος μεγαλύτερο των 20 km, θα πρέπει να εξεταθεί και η ανάγκη για πρόσθετα μέτρα ασφαλείας της υποδομής και της λειτουργίας. Μια αμαξοστοιχία της κατηγορίας ασφαλείας Β, και η οποία συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της αντίστοιχης ΤΠΔ δεν θα πρέπει να εμποδίζεται να κυκλοφορεί σε σήραγγες μεγαλύτερες των 20 km.

4.2.5.5.2. Απαιτήσεις πέδησης

Οι απαιτήσεις πέδησης στη ρήτρα 4.2.7.2.4 της ΤΠΔ HS RST ισχύουν και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων των κατηγοριών πυρασφάλειας Α και Β.

4.2.5.5.3. Απαιτήσεις έλξης

Οι απαιτήσεις έλξης στη ρήτρα 4.2.7.2.4 της ΤΠΔ HS RST ισχύουν και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων της κατηγορίας πυρασφάλειας Β.

4.2.5.6. Ανιχνευτές πυρκαγιάς πάνω σε αμαξοστοιχία

Οι απαιτήσεις στη ρήτρα 4.2.7.2.3.1 της ΤΠΔ HS RST ισχύουν και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.2.5.7. Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία

Οι απαιτήσεις στη ρήτρα 4.2.5.1 της ΤΠΔ HS RST ισχύουν και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.2.5.8. Απενεργοποίηση συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης

Οι απαιτήσεις στη ρήτρα 4.2.5.3 «Συναγερμός επιβατών» της ΤΠΔ HS RST ισχύουν και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.2.5.9. Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία

Οι διατάξεις της ρήτρας 4.2.7.13 «Φωτισμός έκτακτης ανάγκης» της ΤΠΔ HS RST ισχύει και για το επιβατηγό τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων, με τη διαφορά ότι απαιτείται αυτονομία 90 λεπτών μετά τη διακοπή της κύριας παροχής ενέργειας.

4.2.5.10. Απενεργοποίηση του κλιματισμού σε αμαξοστοιχία

Οι διατάξεις της ρήτρας 4.2.7.12.1 «Περιοχές σε αμαξοστοιχία για τους επιβάτες και το πλήρωμα εξοπλισμένες με κλιματισμό» της ΤΠΔ HS RST ισχύει και για το επιβατηγό τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.2.5.11. Σχεδιασμός διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό

4.2.5.11.1. Έξοδοι κινδύνου για τους επιβάτες

Η διαρρύθμιση, η λειτουργία και η σήμανση των εξόδων κινδύνου στο επιβατηγό τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της ρήτρας 4.2.7.1.1, στοιχεία Α έως Γ της ΤΠΔ HS RST.

4.2.5.11.2. Θύρες πρόσβασης για τους επιβάτες

Οι θύρες αυτές πρέπει να διαθέτουν δικό τους εσωτερικό και εξωτερικό μηχανισμό ανοίγματος έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με τη ρήτρα 4.2.2.4.2.1, στοιχείο ζ της ΤΠΔ HS RST.

4.2.5.12. Ενημέρωση και πρόσβαση των σωστικών συνεργείων

Τα σωστικά συνεργεία πρέπει να διαθέτουν περιγραφή του τροχαίου υλικού, έτσι ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ιδιαίτερα, πρέπει να τους δίδονται πληροφορίες για τον τρόπο πρόσβασης στο εσωτερικό του τροχαίου υλικού.

4.3. **Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές των διεπαφών**

4.3.1. Γενικά

Επειδή η ΤΠΔ SRT είναι εγκάρσια, προσδιορίζει μέτρα που αναφέρονται σε αρκετά άλλα υποσυστήματα με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

— με απλή αναφορά σε συγκεκριμένη ρήτρα άλλου υποσυστήματος·

— με αναφορά σε συγκεκριμένη ρήτρα άλλου υποσυστήματος και με συμπλήρωσή της με ιδιαίτερες απαιτήσεις για τις σιδηροδρομικές σήραγγες (π.χ., η ρήτρα 4.5.1 «Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας»)·

— με αναφορά σε συγκεκριμένη ρήτρα άλλου υποσυστήματος και με δήλωση ότι η ρήτρα αυτή θα ισχύει και για υποσύστημα για το οποίο δεν υπάρχει ακόμη ΤΠΔ (π.χ., η ρήτρα 4.2.5.2 «Πυροσβεστήρες για επιβατηγό τροχαίο υλικό» αναφέρεται στην ΤΠΔ HS RST, σημείο 4.2.7.2.3.2, και δηλώνει ότι θα ισχύει και για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων).

Στη συνέχεια απαριθμούνται οι διεπαφές. Οι αναφορές σε ρήτρες άλλων ΤΠΔ πρέπει να θεωρούνται ως συστάσεις για τις ΤΠΔ των συμβατικών σιδηροδρόμων αναφοράς.

4.3.2. Διεπαφές με το υποσύστημα υποδομής

ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων	ΤΠΔ INS σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας
4.2.2.7 Οδεύσεις διαφυγής	4.2.23.2 Οδεύσεις έκτακτης ανάγκης μέσα σε σήραγγες
4.5.1. Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας	4.5.1 Σχέδιο συντήρησης

Τα στοιχεία αναφοράς σε διεπαφές της ΤΠΔ INS των συμβατικών σιδηροδρόμων πρόκειται να προσδιορισθούν σε μεταγενέστερο στάδιο, όταν θα είναι διαθέσιμη η ΤΠΔ INS των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.3.2.1. Οδεύσεις διαφυγής

Ο ορισμός των οδεύσεων διαφυγής δίδεται στην ΤΠΔ SRT, σημείο 4.2.2.7, των συμβατικών σιδηροδρόμων. Στην ΤΠΔ HS INS έχει γίνει παραπομπή στην προδιαγραφή αυτή. Το ζήτημα αυτό ρυθμίζεται στην ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.3.2.2. Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας

Η επιθεώρηση της κατάστασης μιας σήραγγας βασίζεται στις γενικές προδιαγραφές του σχεδίου συντήρησης, στη ρήτρα 4.5.1 της ΤΠΔ INS των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας και στη μελλοντική ρήτρα της ΤΠΔ INS των συμβατικών σιδηροδρόμων, παράλληλα με τις πρόσθετες απαιτήσεις της ρήτρας 4.5.1. της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.3. Διεπαφές με το υποσύστημα «Ενέργεια»

ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων	ΤΠΔ INS των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας
4.2.3.1 Τμηματισμός υπέργειων καλωδίων και ηλεκτροφόρων τροχιών	4.2.7. Συνέχιση της παροχής ενέργειας σε περίπτωση βλαβών

Τα στοιχεία αναφοράς σε διεπαφές με την ΤΠΔ ΕΝΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων πρόκειται να προσδιορισθούν σε μεταγενέστερο στάδιο, όταν θα είναι διαθέσιμη η ΤΠΔ ΕΝΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.3.3.1. Τμηματισμός των συστημάτων παροχής ενέργειας έλξης

Η ρήτρα 4.2.3.1 «Τμηματισμός των υπέργειων καλωδίων και ηλεκτροφόρων τροχιών» της ΤΠΔ SRT και η ρήτρα 4.2.7 της ΤΠΔ ΕΝΕ των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας αναφέρονται στα ίδια ζητήματα: την Τμηματισμός των υπέργειων καλωδίων και ηλεκτροφόρων τροχιών και στη συνέχιση της λειτουργίας, είναι δε αλληλοσυνδεόμενα.

4.3.4. Διεπαφές με το υποσύστημα «Έλεγχος-Χειρισμός-Σηματοδότηση»

ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων	ΤΠΔ CCS των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας	ΤΠΔ CCS των συμβατικών σιδηροδρόμων
4.2.4.1 Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα		4.2.4.1

Οι ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα πρέπει να είναι σε θέση να ανιχνεύουν ένα θερμό λιποκιβώτιο. Η ΤΠΔ SRT δεν περιλαμβάνει προδιαγραφές για το υποσύστημα αυτό, αλλά μόνο για τα σημεία τοποθέτησης των ανιχνευτών υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων.

4.3.5. Διεπαφές με το υποσύστημα «Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας»

ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων	ΤΠΔ OPE των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας	ΤΠΔ OPE των συμβατικών σιδηροδρόμων
4.4.1 Έλεγχος της κατάστασης αμαξοστοιχίας και συναφείς ενέργειες		4.2.2.7.1 4.2.3.3 4.2.3.3.2 4.2.3.6.3 4.2.3.7
4.4.3 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις		4.2.3.7
4.4.5 Βιβλίο διαδρομής		4.2.1.2.2
4.4.6 Διατάξεις για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία		4.2.3.7
4.6.1 Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας που απαιτούνται συγκεκριμένα για σήραγγα		4.6 και παραρτήματα Η και Ι

4.3.5.1. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις

Πέρα από τις απαιτήσεις για τη διαχείριση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης κατά τη ρήτρα 4.2.3.7 της ΤΠΔ CR OPE, οι συγκεκριμένες απαιτήσεις για τα σχέδια έκτακτης ανάγκης σε σήραγγα περιγράφονται στη ρήτρα 4.4.3 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.5.2. Βιβλίο διαδρομής

Σε διαδρομές με σήραγγες, το βιβλίο διαδρομής πρέπει να εξειδικεύει, πέρα από τις απαιτήσεις της ρήτρας 4.2.1.2.2 της ΤΠΔ CR OPE, και τις απαιτήσεις που περιγράφονται στη ρήτρα 4.4.5 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.5.3. Διατάξεις για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία

Πέρα από τις απαιτήσεις για τη διαχείριση των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης κατά τη ρήτρα 4.2.3.7 της ΤΠΔ CR OPE, οι συγκεκριμένες απαιτήσεις για την ασφάλεια σε σήραγγα περιγράφονται στη ρήτρα 4.4.6 της παρούσας ΤΠΔ.

4.3.5.4. Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας που απαιτούνται συγκεκριμένα για σήραγγα

Πέρα από τις απαιτήσεις κατά τη ρήτρα 4.6 της ΤΠΔ CR OPE, σχετικά με τα επαγγελματικά και γλωσσικά προσόντα και τη διαδικασία αξιολόγησης που απαιτείται για τα προσόντα αυτά, η ρήτρα 4.6.1 της ΤΠΔ SRT εξειδικεύει τα προσόντα που απαιτούνται για τη διαχείριση δυσμενών καταστάσεων μέσα σε σήραγγα.

4.3.6. Διεπαφές με το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»

ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων	ΤΠΔ RST των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας	ΤΠΔ WAG των συμβατικών σιδηροδρόμων
4.2.5.1 Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό	4.2.7.2.2	4.2.7.2.1
4.2.5.2 Πυροσβεστήρες για το τροχαίο υλικό	4.2.7.2.3.2	
4.2.5.3 Πυροπροστασία για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες		
4.2.5.4 Πυροφραγές για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	4.2.7.2.3.3	
4.2.5.5 Πρόσθετα μέτρα για τη βελτίωση της ικανότητας κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού στο οποίο έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά	4.2.7.2.4	
4.2.5.6 Ανιχνευτές πυρκαγιάς σε αμαξοστοιχία	4.2.7.2.3.1	
4.2.5.7 Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία	4.2.5.1	
4.2.5.8 Πέδηση έκτακτης ανάγκης	4.2.5.3	
4.2.5.9 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	4.2.7.13	
4.2.5.10 Απενεργοποίηση κλιματισμού σε αμαξοστοιχία	4.2.7.12.1	
4.2.5.11 Σχέδιο διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	4.2.7.1.1 A-C 4.2.2.4.2.1 g	

Οι αναφορές στις διεπαφές με τη ΤΠΔ RST των συμβατικών σιδηροδρόμων πέραν των φορταμαξών πρόκειται να προσδιορισθούν σε μεταγενέστερο στάδιο, όταν θα είναι διαθέσιμη η σχετική ΤΠΔ RST των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.3.6.1. Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό

Η ρήτρα 4.2.5.1 προσδιορίζει τη συμπεριφορά των υλικών και των εξαρτημάτων σε περίπτωση πυρκαγιάς τόσο για το επιβατηγό τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων όσο και για το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, οπότε παραπέμπει στη ρήτρα 4.2.7.2.2 της ΤΠΔ RST των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας. Για το εμπορευματικό τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων, οι σχετικές ιδιότητες ορίζονται στη ρήτρα 4.2.7.2.1 της ΤΠΔ WAG των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.3.6.2. Λοιπές προδιαγραφές τροχαίου υλικού

Οι προδιαγραφές 4.2.5.2 και 4.2.5.4 έως 4.2.5.11 της ΤΠΔ SRT για το τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων είναι ίδια με εκείνες για το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας.

4.3.7. Διεπαφές με το υποσύστημα PRM (AMEA)

ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων	ΤΠΔ PRM (AMEA)
4.2.2.7 Οδεύσεις διαφυγής	4.2.2.3 Χώροι αναπηρικών αμαξιδίων

4.3.7.1. Οδεύσεις διαφυγής

Οι διαστάσεις των οδεύσεων διαφυγής επιλέγονται με γνώμονα την ΤΠΔ PRM των συμβατικών σιδηροδρόμων, όπου για τη χρήση των αναπηρικών αμαξιδίων απαιτείται πλάτος 0,75 m.

4.4. **Κανόνες λειτουργίας**

Οι κανόνες λειτουργίας που ακολουθούν δεν αποτελούν μέρος της αξιολόγησης των υποσυστημάτων.

Υπό το φως των βασικών απαιτήσεων του κεφαλαίου 3, οι συγκεκριμένοι κανόνες λειτουργίας για την ασφάλεια των σηράγγων στα υποσυστήματα στα οποία αναφέρεται η παρούσα ΤΠΔ έχουν ως εξής:

4.4.1. Έλεγχος της κατάστασης των αμαξοστοιχιών και συναφείς ενέργειες

Η κατάσταση του εξοπλισμού ασφαλείας σε μια αμαξοστοιχία πρέπει να ελέγχεται:

— κατά τη διάρκεια της συντήρησης του τροχαίου υλικού, από τη εταιρεία σιδηροδρόμων (ΕΣ) ή από τον φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού (βλέπε τμήμα 4.5.2)·

— πριν η αμαξοστοιχία τεθεί σε υπηρεσία, από την ΕΣ ·

— κατά τη διάρκεια της διαδρομής της αμαξοστοιχίας, από την ΕΣ.

Η απαίτηση αυτή συμπληρώνει τη ρήτρα 4.2.2.7 της ΤΠΔ ΟΡΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.4.1.1. Πριν η αμαξοστοιχία τεθεί σε υπηρεσία

Η απαίτηση της ρήτρας 4.2.3.3 της ΤΠΔ ΟΡΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων είναι σημαντική για την ΤΠΔ SRT.

4.4.1.2. Κατά τη διάρκεια της διαδρομής της αμαξοστοιχίας

Οι απαιτήσεις των ρητρών 4.2.3.3.2, 4.2.3.6.3 και 4.2.3.7 της ΤΠΔ ΟΡΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων είναι σημαντικές για την ΤΠΔ SRT.

4.4.1.2.1. Εξοπλισμός ασφαλείας

Εάν κάποιο από τα ακόλουθα στοιχεία του εξοπλισμού ασφαλείας διαπιστώνεται ότι είναι ελαττωματικό κατά τη διάρκεια της διαδρομής αμαξοστοιχίας:

— Σύστημα αναγγελίας προς το κοινό,

— Φωτισμός έκτακτης ανάγκης,

— Σύστημα απασφάλισης θυρών

— Σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης

— Πυρανίχνευση

— Ασύρματος της αμαξοστοιχίας

Η ΕΣ πρέπει να διαθέτει σχέδια για τη συνέχιση της ασφαλούς λειτουργίας της αμαξοστοιχίας υπό της προκύπτουσες δυσμενείς συνθήκες, ή και για την ακινητοποίησή της.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνεται αμέσως από το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας.

4.4.1.2.2. Υπερθέρμανση λιποκιβωτίων άξονα

Εάν εντοπισθεί θερμό λιποκιβώτιο:

— η προβληματική αμαξοστοιχία ακινητοποιείται το συντομότερο δυνατόν σε κατάλληλη τοποθεσία πριν εισέλθει στη σήραγγα·

— ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνεται αμέσως για την τοποθεσία όπου βρίσκεται ακινητοποιημένη η αμαξοστοιχία·

— τα ελαττωματικά εξαρτήματα ελέγχονται από το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας·

— η ΕΣ πρέπει να διαθέτει σχέδια που να επιτρέπουν τη συνέχιση της ασφαλούς λειτουργίας υπό τις προκύπτουσες δυσμενείς συνθήκες.

4.4.2. Κανόνας έκτακτης ανάγκης

Οι κανόνες λειτουργίας του διαχειριστή υποδομής συμπεριλαμβάνουν και επεξεργάζονται λεπτομερέστερα, εάν χρειάζεται, την αρχή σύμφωνα με την οποία, σε περίπτωση βλάβης (εκτός του εκτροχιασμού, ο οποίος απαιτεί άμεση ακινητοποίηση):

— η αμαξοστοιχία ακινητοποιείται πριν εισέλθει σε σήραγγα, ή οδηγείται εκτός τυχόν σήραγγας·

— σε σήραγγες με υπόγειους σταθμούς, η αμαξοστοιχία είναι δυνατόν να εκκενωθεί σε υπόγεια αποβάθρα. Οι διαδικασίες για την περίπτωση αυτή καταστρώνονται από τον διαχειριστή υποδομής και από τον, εκτίθενται δε λεπτομερώς στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

Σε κάθε περίπτωση, ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνεται αμέσως από το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας, ενώ δεν επιτρέπεται σε καμία δρομολογημένη αμαξοστοιχία να εισέλθει στη σήραγγα.

4.4.3. Σχέδια έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις

Ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να εκπονείται υπό τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής σε συνεργασία, εφόσον τούτο ενδείκνυται, με τις εταιρείες σιδηροδρόμων, τα σωστικά συνεργεία και τις αρχές τις αρμόδιες για κάθε σήραγγα. Πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της ρήτρας 4.2.3.7 «Διαχείριση κατάστασης έκτακτης ανάγκης» της ΤΠΔ ΟΡΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων, καθώς και τις ακόλουθες πρόσθετες προδιαγραφές.

Εάν οι σήραγγες σε μια διαδρομή είναι παρόμοιες, το σχέδιο έκτακτης ανάγκης είναι δυνατόν να έχει γενική ισχύ.

4.4.3.1. Περιεχόμενο

Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι συνεπές με τις παρεχόμενες διευκολύνσεις αυτο-διάσωσης, εκκένωσης και διάσωσης.

Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να περιέχει τουλάχιστον:

— τα καθήκοντα, την ονομασία, τη διεύθυνση και τους αριθμούς τηλεφώνου όλων των εμπλεκόμενων οργανισμών. Τυχόν μεταβολές ως προς τα στοιχεία αυτά πρέπει να κοινοποιούνται αμέσως και το σχέδιο έκτακτης ανάγκης να ενημερώνεται ανάλογα από τον διαχειριστή υποδομής·

— ενιαία στοιχεία αναγνώρισης της σήραγγας, καθώς και ακριβή περιγραφή και σχεδιάγραμμα των οδών πρόσβασης για τα σωστικά συνεργεία·

— τα προβλεπόμενα μέτρα και τη στρατηγική απομάκρυνσης των επιβατών από τη σήραγγα σε περίπτωση συμβάντος μέσα σε αυτή. Σε περίπτωση παρατεταμένης ακινητοποίησης (βλέπε 2.2 «Σενάρια κινδύνου»), θα είναι δυνατόν να ληφθεί απόφαση και να αρχίσουν κατάλληλες ενέργειες για την απομάκρυνση των επιβατών (έναρξη πραγματικής εκκένωσης ή αποστολή κατάλληλης αμαξοστοιχίας εκκένωσης) εντός 60 λεπτών από την ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας. Η σχετική απόφαση πρέπει να βασίζεται σε αξιολόγηση των συναφών κινδύνων για τους επιβάτες που παραμένουν στην αμαξοστοιχία ή έχουν φθάσει στην ασφαλή περιοχή·

— διαδικασίες μόνωσης και γείωσης (βλέπε 4.4.4)

4.4.3.2. Στοιχεία αναγνώρισης

Όλες οι θύρες που οδηγούν στις εξόδους κινδύνου ή στις εγκάρσιες διαβάσεις (βλέπε 4.2.2.6.) πρέπει να ορίζονται μονοσήμαντα και να επισημαίνονται και στις δύο πλευρές της σήραγγας. Τα στοιχεία αναγνώρισής τους θα περιλαμβάνονται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης και στο βιβλίο διαδρομής, θα χρησιμοποιούνται δε σε όλες τις επικοινωνίες μεταξύ σιδηροδρομικής εταιρείας, διαχειριστή υποδομής και σωστικών συνεργείων. Κάθε τυχόν σχετική μεταβολή πρέπει να αναφέρεται αμέσως και το σχέδιο έκτακτης ανάγκης να ενημερώνεται ανάλογα από τον διαχειριστή υποδομής και το βιβλίο διαδρομής από τη σιδηροδρομική εταιρεία σύμφωνα με τη ρήτρα 4.2.1.2.2.2 της ΤΠΔ ΟΡΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων.

4.4.3.3. Ασκήσεις

Πριν από την έναρξη της λειτουργίας μιας σήραγγας ή μιας σειράς σηράγγων, πρέπει να διεξάγεται άσκηση σε πραγματική κλίμακα, η οποία να περιλαμβάνει διαδικασίες εκκένωσης και διάσωσης, με τη συμμετοχή όλων των κατηγοριών προσωπικού που αναφέρονται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης.

Το σχέδιο έκτακτης πρέπει να περιγράφει τον τρόπο εξοικείωσης με την υποδομή όλων των εμπλεκόμενων οργανισμών, καθώς και τη συχνότητα επίσκεψης της αντίστοιχης σήραγγας και διεξαγωγής των ασκήσεων επί χάρτου ή άλλων.

4.4.4. Διαδικασίες μόνωσης και γείωσης

Εάν τα σωστικά συνεργεία απαιτήσουν τη διακοπή της παροχής ενέργειας έλξης, πρέπει να λάβουν τη διαβεβαίωση ότι όλα τα σχετικά τμήματα των εναέριων καλωδίων και των ηλεκτροφόρων τροχιών έχουν αποσυνδεθεί πριν εισέλθουν στη σήραγγα ή σε τμήμα σήραγγας.

Ο διαχειριστής υποδομής είναι αρμόδιος για την αποσύνδεση της παροχής ενέργειας έλξης. Η αρμοδιότητα για τη γείωση θα προσδιορίζεται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης. Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για μόνωση του τμήματος στο οποίο θα έχει σημειωθεί το συμβάν.

4.4.5. Βιβλίο διαδρομής

Το βιβλίο διαδρομής που ορίζεται στη ρήτρα 4.2.1.2.2.1 της ΤΠΔ ΟΡΕ των συμβατικών σιδηροδρόμων θα περιλαμβάνει τις πληροφορίες ασφαλείας για την εκάστοτε σήραγγα.

4.4.6. Ενημέρωση των επιβατών για την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία

Όπως προσδιορίζεται στη ρήτρα 4.2.3.7 της ΤΠΔ CR ΟΡΕ, οι εταιρείες σιδηροδρόμων πρέπει να διαθέτουν τρόπους ενημέρωσης των επιβατών για τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία και για τις διαδικασίες ασφάλειας μέσα σε σήραγγα. Η ενημέρωση αυτή παρέχεται τουλάχιστον στη γλώσσα της χώρας στην οποία κινείται η αμαξοστοιχία, καθώς και στα αγγλικά. Εφόσον τούτο είναι δυνατόν, χρησιμοποιούνται και οπτικές πληροφορίες (εικονογράμματα). Ο πυρήνας των πληροφοριών και η ελάχιστη απαίτηση ενημέρωσης έχουν ως εξής:

— Μην εμποδίζετε τους διαδρόμους, τις θύρες, τις εξόδους κινδύνου και τους πυροσβεστήρες με αποσκευές, ποδήλατα κ.λπ.

— Σε περίπτωση πυρκαγιάς, και εφόσον είστε σε θέση, προσπαθήστε να σβήσετε την πυρκαγιά με τους διαθέσιμους πυροσβεστήρες.

— Ειδοποιήστε το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας.

— Εάν δεν υπάρχει άμεσος κίνδυνος, περιμένετε οδηγίες από το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας.

— Εάν υπάρχει ανάγκη, ή εάν σας δοθούν τέτοιες οδηγίες, κινηθείτε προς άλλη άμαξα.

— Αφού ακινητοποιηθεί η αμαξοστοιχία, ακολουθήστε τις οδηγίες που δίδονται από το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας.

— Εάν εγκαταλείψτε την αμαξοστοιχία σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ακολουθήστε τη σήμανση των εξόδων κινδύνου.

— Προσοχή στις αμαξοστοιχίες που κινούνται σε παρακείμενες διαδρομές.

4.4.7. Συντονισμός των κέντρων ελέγχου σηράγγων

Οι διαδικασίες συντονισμού των εμπλεκόμενων κέντρων ελέγχου (ενέργειας, λειτουργίας, εγκαταστάσεων κ.λπ.) γίνεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχεδίου έκτακτης ανάγκης.

4.5. **Κανόνες συντήρησης**

Υπό το φως των βασικών απαιτήσεων του κεφαλαίου 3, οι συγκεκριμένοι κανόνες συντήρησης για την ασφάλεια των σηράγγων στα υποσυστήματα στα οποία αναφέρεται η παρούσα ΤΠΔ έχουν ως εξής:

4.5.1. Επιθεώρηση της κατάστασης της σήραγγας

Η προδιαγραφή αυτή ισχύει για όλες τις σήραγγες, ανεξάρτητα από το μήκος τους.

Στο σχέδιο συντήρησης, το οποίο προβλέπεται στη ρήτρα 4.5.1 της ΤΠΔ HS INS καθώς και στη μελλοντική ΤΠΔ CR INS, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι ακόλουθοι πρόσθετοι κανόνες επιθεώρησης:

— Ετήσιες επιθεωρήσεις όψεως από τον διαχειριστή υποδομής

— Λεπτομερείς επιθεωρήσεις σύμφωνα με το σχέδιο συντήρησης του διαχειριστή υποδομής

— Ειδικές επιθεωρήσεις μετά από συμβάντα και φυσικές καταστροφές που είναι δυνατόν να έχουν επηρεάσει την κατάσταση σήραγγας

— Μετά και κατά τη διάρκεια των εργασιών ανακαίνισης και/ή αναβάθμισης, και πριν από την αποκατάσταση της λειτουργίας σήραγγας, πρέπει να διεξάγεται επιθεώρηση με τα ενδεδειγμένα μέσα και με σκοπό τη διασφάλιση της ευστάθειας της κατασκευής, καθώς και της αποφυγής παραμορφώσεων του περιτυπώματος.

4.5.2. Συντήρηση του τροχαίου υλικού

4.5.2.1. Επιβατηγό τροχαίο υλικό

Το σχέδιο συντήρησης του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για τη συγκρότηση επιβατηγού αμαξοστοιχίας πρέπει να συμπεριλαμβάνει συγκεκριμένα τον έλεγχο του ακόλουθου εξοπλισμού ασφαλείας:

— Σύστημα αναγγελίας προς το κοινό

— Φωτισμός έκτακτης ανάγκης

— Σύστημα απασφάλισης θυρών

— Σύστημα απενεργοποίησης του συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης

— Σύστημα απενεργοποίησης του κλιματισμού

— Ασύρματος της αμαξοστοιχίας

— Ανιχνευτές πυρκαγιάς στην αμαξοστοιχία (εφόσον υπάρχουν): δοκιμή λειτουργίας

— Σχεδιάγραμμα διαφυγής

4.5.2.2. Εμπορευματικό τροχαίο υλικό

Το σχέδιο συντήρησης των μονάδων έλξης που χρησιμοποιούνται για τη συγκρότηση εμπορευματικής αμαξοστοιχίας πρέπει να περιλαμβάνει συγκεκριμένα τον έλεγχο της παρουσίας τουλάχιστον μιας διάταξης αυτο-διάσωσης ανά μονάδα έλξης.

4.6. **Επαγγελματικά προσόντα**

Τα επαγγελματικά προσόντα του προσωπικού που απαιτείται για τη λειτουργία υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες ασφαλείας σήραγγας στα υποσυστήματα στα οποία αναφέρεται η παρούσα ΤΠΔ, και σύμφωνα με του κανόνες λειτουργίας της ρήτρας 4.4. της παρούσας ΤΠΔ, έχουν ως εξής:

4.6.1. Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού απαιτούμενα συγκεκριμένα για σήραγγες

Όλο το επαγγελματικό προσωπικό που οδηγεί ή συνοδεύει μια αμαξοστοιχία, καθώς και το προσωπικό που εγκρίνει τις κινήσεις των αμαξοστοιχιών πρέπει να διαθέτει τις γνώσεις και την ικανότητα εφαρμογής των γνώσεων αυτών για τη διαχείριση δυσμενών συνθηκών σε περίπτωση συμβάντος. Για το προσωπικό που αναλαμβάνει τα καθήκοντα της οδήγησης και/ή της συνοδείας των αμαξοστοιχιών, οι γενικές απαιτήσεις προσδιορίζονται στη ρήτρα 4.6 «Επαγγελματικά προσόντα» της ΤΠΔ CR ΟΡΕ και στα παραρτήματα Η (Ελάχιστα στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για την οδήγηση αμαξοστοιχίας) και Ι (Ελάχιστα στοιχεία σχετικά με τα επαγγελματικά προσόντα για τη συνοδεία αμαξοστοιχίας).

Όλο το πλήρωμα αμαξοστοιχίας πρέπει να διαθέτει γνώσεις για την ενδεικνυόμενη συμπεριφορά μέσα σε σήραγγα, και ιδίως να είναι σε θέση να εκκενώσει αμαξοστοιχία μέσα σε σήραγγα. Τούτο συνεπάγεται την παροχή οδηγιών στους επιβάτες για να κινηθούν προς την επόμενη άμαξα ή για να εγκαταλείψουν την αμαξοστοιχία, καθώς και την ικανότητα να τους οδηγήσει σε ασφαλή περιοχή.

Το επικουρικό προσωπικό αμαξοστοιχίας (π.χ. εστίασης, καθαριότητας), το οποίο δεν αποτελεί μέρος του πληρώματος της αμαξοστοιχίας κατά τον ορισμό που δίδεται κατωτέρω, πέρα από τις βασικές οδηγίες που του δίδονται πρέπει να έχει εκπαιδευθεί για να υποστηρίζει τις ενέργειες του πληρώματος της αμαξοστοιχίας ([1]).

Η επαγγελματική κατάρτιση των μηχανικών και των διαχειριστών που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση και τη λειτουργία των υποσυστημάτων πρέπει να περιλαμβάνει και το θέμα της ασφάλειας μέσα στις σιδηροδρομικές σήραγγες.

4.7. **Συνθήκες υγείας και ασφάλειας**

Οι συνθήκες υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που απαιτούνται για τη λειτουργία των σηράγγων από την άποψη της ασφάλειας στα υποσυστήματα στα οποία αναφέρεται η παρούσα ΤΠΔ και για την εφαρμογή αυτής της ΤΠΔ έχουν ως εξής:

4.7.1. Συσκευές αυτο-διάσωσης

Οι μη αυτόματες μονάδες έλξης εμπορευματικών αμαξοστοιχιών πρέπει να διαθέτουν συσκευές αυτο-διάσωσης για τον οδηγό και τα λοιπά πρόσωπα που συνοδεύουν την αμαξοστοιχία, με τήρηση των προδιαγραφών ενός από τα δύο πρότυπα EN 402:2003 ή 403:2004 . Η σιδηροδρομική εταιρεία πρέπει να επιλέγει μία από τις δύο διαφορετικές λύσεις που περιγράφονται σε αυτά τα πρότυπα.

4.8. **Μητρώα υποδομής και τροχαίου υλικού**

Σύμφωνα με το άρθρο 24 παρ. 1 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, κάθε ΤΠΔ πρέπει να προσδιορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στα μητρώα υποδομής και τροχαίου υλικού.

4.8.1. Μητρώο υποδομής

Βλέπε παράρτημα Α της παρούσας ΤΠΔ.

([1]) Το πλήρωμα αμαξοστοιχίας ορίζεται στο γλωσσάριο της ΤΠΔ ΟΡΕ ως εξής: Τα μέλη του προσωπικού που συνοδεύουν αμαξοστοιχία και τα οποία είναι πιστοποιημένα ως ικανά και διορισμένα από την αντίστοιχη σιδηροδρομική εταιρεία για την εκτέλεση συγκεκριμένων και συνδεόμενων με την ασφάλεια εργασιών. Τέτοια μέλη είναι, π.χ., ο μηχανοδηγός και ο συνοδός.

4.8.2. Μητρώο τροχαίου υλικού

Βλέπε παράρτημα Β της παρούσας ΤΠΔ.

5. ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΗΤΑΣ

Στην ΤΠΔ SRT δεν ορίζεται κανένα συστατικό στοιχείο διαλειτουργικότητας.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ/Ή ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΑΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

6.1. Συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας

Δεν έχει εφαρμογή, διότι στην ΤΠΔ SRT δεν ορίζεται κανένα συστατικό στοιχείο διαλειτουργικότητας.

6.2. Υποσυστήματα

6.2.1. Αξιολόγηση συμμόρφωσης (γενικά)

Η συμβαλλόμενη οντότητα, όπως σιδηροδρομική εταιρεία, διαχειριστής υποδομής, κατασκευαστής τροχαίου υλικού ή εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος εγκατεστημένος εντός της Κοινότητας, πρέπει να υποβάλει αίτηση αξιολόγησης του τροχαίου υλικού ή των υποσυστημάτων «Ενέργεια», «Έλεγχος-Χειρισμός-Σηματοδότηση» ή «Υποδομή», από γνωστοποιημένο οργανισμό της επιλογής της.

Προς το παρόν, πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ:

— των υποσυστημάτων για τα οποία υπάρχει ήδη ΤΠΔ: CCS, OPE και RST (άμαξες), των συμβατικών σιδηροδρόμων· και

— των υποσυστημάτων για τα οποία δεν υπάρχει ακόμη ΤΠΔ των συμβατικών σιδηροδρόμων: RST πέραν των αμαξών, ENE, INS.

Στην πρώτη περίπτωση, η αξιολόγηση έναντι της ΤΠΔ SRT πρέπει να γίνεται εντός του πλαισίου της αξιολόγησης των αντίστοιχων υποσυστημάτων έναντι της συγκεκριμένης ΤΠΔ. Στη δεύτερη περίπτωση, (RST πέραν των αμαξών, INS και ENE), η αξιολόγηση περιγράφεται είτε στο παρόν κεφάλαιο είτε στο αντίστοιχο κεφάλαιο των υφιστάμενων ΤΠΔ των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας (RST, INS, ENE).

Οσάκις η προδιαγραφή στο κεφάλαιο 4 της ΤΠΔ SRT των συμβατικών σιδηροδρόμων είναι κατάλληλη, δεν παρέχονται στο παρόν κεφάλαιο περαιτέρω στοιχεία για την αξιολόγηση.

Στον πίνακα που ακολουθεί εμφαίνονται οι αντίστοιχες παραπομπές.

(CR: Συμβατικοί σιδηρόδρομοι, HR: Σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας)

Προδιαγραφή	Παραπομπή
4.2.2.1. Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων	CR SRT TSI 6.2.7.1
4.2.2.2 Αποτροπή μη εγκεκριμένης πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού	CR SRT TSI 6.2.7.2
4.2.2.3 Απαιτήσεις πυροπροστασίας για τις κατασκευές	CR SRT TSI 6.2.7.3
4.2.2.4 Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά	CR SRT TSI 4.2.2.4
4.2.2.5 Πυρανίχνευση	CR SRT TSI 4.2.2.5
4.2.2.6 Διατάξεις αυτο-διάσωσης, εκκένωσης και διάσωσης σε περίπτωση συμβάντος	CR SRT TSI 6.2.7.4
4.2.2.7 Οδεύσεις διαφυγής	CR SRT TSI 4.2.2.7
4.2.2.8 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις οδεύσεις διαφυγής	CR SRT TSI 4.2.2.8
4.2.2.9 Σήμανση διαφυγής	CR SRT TSI 4.2.2.9
4.2.2.10 Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.2.11 Προσβάσεις για τα σωστικά συνεργεία	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.2.12 Περιοχές διάσωσης εκτός σηράγγων	CR SRT TSI 6.2.7.5

Προδιαγραφή	Παραπομπή
4.2.2.13 Παροχή νερού	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.3.1 Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	CR SRT TSI 4.2.3.1
4.2.3.2 Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.3.3 Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας	CR SRT TSI 6.2.7.5
4.2.3.4 Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια εντός σηράγγων	CR SRT TSI 4.2.3.4
4.2.3.5 Αξιοπιστία ηλεκτρικών εγκαταστάσεων	CR SRT TSI 6.2.7.6
4.2.4.1 Ανιχνευτές θερμών λιποκιβωτίων	CR SRT TSI 6.2.7.7
4.2.5.1 Ιδιότητες των υλικών για τροχαίο υλικό	HS RST TSI/CR WAG TSI
4.2.5.2 Πυροσβεστήρες για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	HS RST TSI
4.2.5.3 Πυροπροστασία για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες	CR SRT TSI 4.2.5.3
4.2.5.4 Πυροφραγές για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	HS RST TSI
4.2.5.5 Πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού στο οποίο έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά	CR SRT TSI 4.2.5.5
4.2.5.6 Ανιχνευτές πυρκαγιάς πάνω σε αμαξοστοιχία	HS RST TSI
4.2.5.7 Μέσα επικοινωνίας πάνω σε αμαξοστοιχία	HS RST TSI
4.2.5.8 Απενεργοποίηση συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης	CR SRT TSI 4.2.5.8
4.2.5.9 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	CR SRT TSI 4.2.5.9
4.2.5.10 Απενεργοποίηση κλιματισμού σε αμαξοστοιχία	HS RST TSI
4.2.5.11 Σχεδιάγραμμα διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	CR SRT TSI 4.2.5.11
4.2.5.12 Ενημέρωση και πρόσβαση των σωστικών συνεργείων	CR SRT TSI 6.2.8.1
4.4.1 Έλεγχος της κατάστασης αμαξοστοιχίας και συναφείς ενέργειες	CR OPE TSI
4.4.2 Κανόνας έκτακτης ανάγκης	CR OPE TSI
4.4.3 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις	CR OPE TSI
4.4.4 Διαδικασίες γείωσης	CR OPE TSI
4.4.5 Βιβλίο διαδρομής	CR OPE TSI
4.4.6 Ενημέρωση των επιβατών για την ασφάλεια και για τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	CR OPE TSI
4.4.7 Συντονισμός των κέντρων ελέγχου σήραγγας	CR OPE TSI
4.5.1 Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας	CR SRT TSI 6.2.5
4.5.2 Συντήρηση του τροχαίου υλικού	CR SRT TSI 6.2.5
4.6.1. Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας συγκεκριμένα για σήραγγα	CR SRT TSI 4.6.1
4.7.1. Συσκευές αυτο-διάσωσης	CR SRT TSI 6.2.8.2

Ο προαναφερόμενος γνωστοποιημένος οργανισμός θα πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος:

— είτε να αξιολογεί καθένα από τα ως άνω υποσυστήματα,

— είτε να αξιολογεί ένα μόνο από τα ως άνω υποσυστήματα, αλλά, σε μια τέτοια περίπτωση, θα πρέπει να συμφωνεί με τους λοιπούς επίσημους φορείς ως προς την αξιολόγηση των λοιπών υποσυστημάτων με γνώμονα τις αντίστοιχες απαιτήσεις (βλέπε τμήμα 4.2 της παρούσας ΤΠΔ)

Οι δηλώσεις διακρίβωσης ΕΚ σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 1 του παραρτήματος VI της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, σε σχέση με τα υπό διακρίβωση υποσυστήματα, θα πρέπει να συντάσσονται από τους αιτούντες.

Οι δηλώσεις διακρίβωσης ΕΚ απαιτούνται για την εξασφάλιση της έγκρισης της λειτουργίας των υποσυστημάτων.

Η αξιολόγηση συμμόρφωσης ενός υποσυστήματος θα πραγματοποιείται σύμφωνα με ένα ή με συνδυασμό περισσοτέρων από τις ακόλουθες ενότητες, σύμφωνα με τη ρήτρα 6.2.2 και το παράρτημα Ε της παρούσας ΤΠΔ:

Ενότητες για την διακρίβωση ΕΚ των υποσυστημάτων (βλέπε παράρτημα ΣΤ)

Ενότητα SB: Εξέταση τύπου, για τις φάσεις μελέτης και ανάπτυξης

Ενότητα SD: Σύστημα διαχείρισης ποιότητας προϊόντων, για τη φάση παραγωγής

Ενότητα SF: Διακρίβωση προϊόντων, για τη φάση παραγωγής

Ενότητα SG: Διακρίβωση ανά μονάδα προϊόντος

Ενότητα SH2: Σύστημα πλήρους διαχείρισης ποιότητας, με εξέταση του σχεδιασμού, για τις φάσεις μελέτης, ανάπτυξης και παραγωγής

Η διαδικασία έγκρισης και το περιεχόμενο της αξιολόγησης πρέπει να συμφωνούνται μεταξύ τους αιτούντος και του γνωστοποιημένου οργανισμού, σύμφωνα με τια απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ και με τους κανόνες του τμήματος 7 αυτής της ΤΠΔ.

6.2.2. Διαδικασίες αξιολόγησης συμμόρφωσης (ενότητες)

Ο αιτών πρέπει να επιλέξει μία από τις ενότητες, ή συνδυασμό τους, που εμφαίνονται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας

Διαδικασίες αξιολόγησης

Υποσύστημα προς αξιολόγηση	Ενότητα SB+SD	Ενότητα SB+SF	Ενότητα SG	Ενότητα SH2
Υποσύστημα «Τροχαίο υλικό»	X	X		X
Υποσύστημα «Ενέργεια»	X	X	X	X
Υποσύστημα «Υποδομή»			X	X
Υποσύστημα «Έλεγχος-Χειρισμός-Σηματοδότηση»			X	X

Τα χαρακτηριστικά κάθε υποσυστήματος προς αξιολόγηση κατά τη διάρκεια των αντίστοιχων φάσεων εμφαίνονται στο παράρτημα Ε. Ο αιτών θα πρέπει να επιβεβαιώνει ότι κάθε υποσύστημα είναι σύμφωνο με τον αντίστοιχο τύπο. Η ένδειξη «Χ» στη στήλη 4 του πίνακα Ε του παραρτήματος Ε σημαίνει ότι τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά πρέπει να επαληθευθούν με δοκιμή κάθε επιμέρους υποσυστήματος.

Η αξιολόγηση του υποσυστήματος «Συντήρηση» περιγράφεται στη ρήτρα 6.2.5.

6.2.3. Υφιστάμενες λύσεις

Εάν μια υφιστάμενη λύση έχει ήδη αξιολογηθεί για εφαρμογή υπό παρόμοιες συνθήκες και εν λειτουργία, τότε εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:

Ο αιτών πρέπει να αποδείξει ότι τα αποτελέσματα των δοκιμών και διακριβώσεων κατά την προηγούμενη αξιολόγηση της εφαρμογής είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, η προηγούμενη αξιολόγηση τύπου των χαρακτηριστικών του υποσυστήματος θα παραμείνει σε ισχύ και κατά τη νέα εφαρμογή.

6.2.4. Καινοτόμες λύσεις

Εάν ένα υποσύστημα περιλαμβάνει καινοτόμο λύση, κατά τον ορισμό του τμήματος 4.1, ο κατασκευαστής ή η συμβαλλόμενη οντότητα θα πρέπει να δηλώσουν την παρέκκλιση από τη σχετική ρήτρα της παρούσας ΤΠΔ και να υποβάλει την καινοτόμο λύση στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ΕΟΣ). Ο ΕΟΣ θα εκδώσει και θα οριστικοποιήσει τις κατάλληλες προδιαγραφές λειτουργίας και διεπαφής της λύσης αυτής και θα εκπονήσει τις μεθόδους αξιολόγησής της.

Οι κατάλληλες προδιαγραφές λειτουργίας και διεπαφής και οι μέθοδοι αξιολόγησης θα ενσωματώνονται στην ΤΠΔ με τη διαδικασία αναθεώρησης. Αφού τεθεί σε ισχύ της απόφασης της Επιτροπής, η οποία θα εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 21 παρ. 2 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, θα επιτρέπεται η εφαρμογή της καινοτόμου λύσης πριν ενσωματωθεί στην ΤΠΔ.

6.2.5. Αξιολόγηση της συντήρησης

Σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 3 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα συγκροτεί τον τεχνικό φάκελο, ο οποίος θα περιλαμβάνει και τον φάκελο συντήρησης. Τούτο σημαίνει ότι ο εν λόγω γνωστοποιημένος οργανισμός θα επαληθεύει ιδίως:

— την ύπαρξη φακέλου συντήρησης,

— την ύπαρξη, για το τροχαίο υλικό, εντός του φακέλου συντήρησης των στοιχείων που εκτίθενται λεπτομερώς στη ρήτρα 4.2.10.2 της ΤΠΔ HS RST,

αλλά δεν θα χρειάζεται να ελέγχει την εγκυρότητα του περιεχόμενου του φακέλου συντήρησης.

Η αξιολόγηση συμμόρφωσης της συντήρησης εμπίπτει στην αρμοδιότητα της οικείας εθνικής αρχής.

6.2.6. Αξιολόγηση των κανόνων λειτουργίας

Η σιδηροδρομική εταιρεία ή ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να αποδείξουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ. Τούτο μπορούν να το κάνουν στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, όπως περιγράφεται στην οδηγία 2004/49/ΕΚ. Η συμμόρφωση με τους κανόνες λειτουργίας της παρούσας ΤΠΔ δεν απαιτεί χωριστή αξιολόγηση από τον υπόχρεο διακοινώσεως οργανισμό, εκτός εάν τούτο απαιτείται από την ΤΠΔ ΟΡΕ.

Η οικεία εθνική αρχή θα πραγματοποιεί αξιολόγηση κάθε νέας ή τροποποιημένης επιχειρησιακής διαδικασίας, πριν από την εφαρμογή της και πριν εκδώσει νέο ή αναθεωρημένο πιστοποιητικό/έγκριση ασφάλειας. Η αξιολόγηση αυτή θα αποτελεί μέρος της διαδικασίας χορήγησης του πιστοποιητικού/της έγκρισης ασφάλειας.

6.2.7. Πρόσθετες απαιτήσεις για την αξιολόγηση των προδιαγραφών που εμπλέκουν τον διαχειριστή υποδομής

6.2.7.1. Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων

Ο υπόχρεος διακοινώσεως οργανισμός θα πρέπει να ελέγχει την ύπαρξη στον τεχνικό φάκελο μιας τεχνικής μελέτης που να δικαιολογεί τη χωροθέτηση των κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων μέσα σε μια σήραγγα και να επιβεβαιώνει ότι έχει εγκατασταθεί μόνο ο ελάχιστος απαιτούμενος κατά το σημείο 4.2.2.1 αριθμός κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων.

6.2.7.2. Αποτροπή της μη εγκεκριμένης πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού

Η αξιολόγηση θα πρέπει να επιβεβαιώνει ότι:

— οι θύρες των εξόδων κινδύνου προς την επιφάνεια του εδάφους και οι θύρες των χώρων εξοπλισμού διαθέτουν κατάλληλες κλειδαριές·

— οι κλειδαριές αυτές είναι σύμφωνες με τη γενική στρατηγική ασφάλειας για τη σήραγγα και την παρακείμενη υποδομή·

— οι έξοδοι κινδύνου δεν κλειδώνουν από μέσα και είναι δυνατόν να ανοίγουν από απομακρυνόμενο επιβάτη·

— υπάρχουν ρυθμίσεις για την πρόσβαση των σωστικών συνεργείων.

6.2.7.3. Απαιτήσεις πυροπροστασίας των κατασκευών

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα αξιολογεί τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πυρασφάλειας των κατασκευών, κατά τον ορισμό του σημείου 4.2.2.3, χρησιμοποιώντας τα αποτελέσματα των υπολογισμών του διαχειριστή υποδομής ή της συμβαλλόμενης οντότητας.

6.2.7.4. Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, διάσωσης και εκκένωσης σε περίπτωση συμβάντος

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα ελέγχει αν η επιλεγείσα λύση προσδιορίζεται σαφώς με δήλωση στον τεχνικό φάκελο και είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις του σημείου 4.2.2.6. Στην περίπτωση του σημείου 4.2.2.6.5 «Εναλλακτικές τεχνικές λύσεις», ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα ελέγχει αν έχει εκπονηθεί η ενδεδειγμένη τεχνική μελέτη και αν στη συνέχεια έχει εγκριθεί από την οικεία εθνική αρχή.

6.2.7.5. Πρόσβαση και εξοπλισμός για τα σωστικά συνεργεία

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα επιβεβαιώνει, με έλεγχο του τεχνικού φακέλου και με εκτίμηση των στοιχείων των διαβουλεύσεων με τα σωστικά συνεργεία, ότι έχουν ικανοποιηθεί οι απαιτήσεις των ακόλουθων ρητρών:

— 4.2.2.10 Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης

— 4.2.2.11 Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων

— 4.2.2.12 Περιοχές διάσωσης εκτός σηράγγων

— 4.2.2.13 Παροχή νερού

— 4.2.3.2 Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής

— 4.2.3.3 Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας

6.2.7.6. Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα επιβεβαιώνει μόνο ότι έχει γίνει αξιολόγηση βάσει αστοχιών, σύμφωνα με τις λειτουργικές απαιτήσεις της ρήτρας 4.2.3.5.

6.2.7.7. Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα επιβεβαιώνει ότι έχουν διατεθεί ανιχνευτές θερμών λιποκιβωτίων ή άλλος εξοπλισμός έγκαιρου εντοπισμού σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ρήτρας 4.2.4.1, καθώς και ότι ο διαχειριστής υποδομής έχει καθιερώσει διαδικασίες δράσης μετά από συναγερμό οι οποίες δεν επιτρέπουν στο ύποπτο τροχαίο υλικό να εισέλθει ή να ακινητοποιηθεί μέσα σε σήραγγα.

6.2.8. Πρόσθετες απαιτήσεις για την αξιολόγηση των προδιαγραφών που αφορούν τις σιδηροδρομικές εταιρείες

Οι προδιαγραφές της ΤΠΔ RST των συμβατικών σιδηροδρόμων που περιλαμβάνονται στην παρούσα ΤΠΔ είναι ίδιες με εκείνες που περιγράφονται στην ΤΠΔ RST των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας. Ως εκ τούτου, η αξιολόγηση των προδιαγραφών τροχαίου υλικού πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές αξιολόγησης του κεφαλαίου 6 της ΤΠΔ RST των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας, εκτός από τις ακόλουθες ρήτρες, όπου περιλαμβάνονται πρόσθετες απαιτήσεις και πληροφορίες:

4.2.5.3 Πυροπροστασία εμπορευματικών αμαξοστοιχιών

4.2.5.12 Ενημέρωση και πρόσβαση σωστικών συνεργείων

6.2.8.1. Ενημέρωση και πρόσβαση σωστικών συνεργείων

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός θα επιβεβαιώνει, μετά από διαβουλεύσεις με τα σωστικά συνεργεία, ότι έχουν ικανοποιηθεί οι απαιτήσεις της ρήτρας 4.2.5.12.

6.2.8.2. Συσκευές αυτο-διάσωσης

Η αξιολόγηση συμμόρφωσης περιγράφεται στα πρότυπα EN401:1994, EN402:2003 και EN403:2004.

7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Η παρούσα ΤΠΔ SRT εξειδικεύει τις βασικές παραμέτρους που απαιτούνται είτε για τις νέες, ανακαινισμένες ή αναβαθμισμένες σήραγγες (για τις συμβατικές γραμμές) είτε για το νέο, ανακαινισμένο ή αναβαθμισμένο τροχαίο υλικό των συμβατικών σιδηροδρόμων, έτσι ώστε να εναρμονισθεί το σημερινό επίπεδο συνολικής ασφάλειας στις σήραγγες σε ολόκληρη την Ευρώπη. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί κυρίως μέσω του βέλτιστου συνδυασμού των απαιτήσεων ασφαλείας που ισχύουν για την υποδομή, το τροχαίο υλικό και τα υποσυστήματα λειτουργίας. Για να επιτευχθεί η σταδιακή μετάβαση από την υφιστάμενη κατάσταση στην τελική κατάσταση, στην οποία η συμμόρφωση με την ΤΠΔ θα αποτελεί τον κανόνα, το παρόν κεφάλαιο καθορίζει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ SRT.

7.1. Εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ στα υποσυστήματα που πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία

7.1.1. Γενικά

Τα κεφάλαια 4, 5 και 6 ισχύουν πλήρως για τα υποσυστήματα που εμπίπτουν στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ (πρβλ. τμήμα 1.2), και τα οποία θα τεθούν σε λειτουργία αφού αρχίσει να ισχύει η παρούσα ΤΠΔ.

Πιο συγκεκριμένα, τα κεφάλαια αυτά αναφέρονται τόσο στις νέες σήραγγες όσο και στις νέες κατασκευές σηράγγων. Για τα έργα που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο, καθώς και για τις συμβάσεις που έχουν ήδη ανατεθεί, βλέπε το άρθρο 7 στοιχείο α) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ.

7.1.2. Τροχαίο υλικό νέας κατασκευής βάσει υφιστάμενου σχεδιασμού

Το τροχαίο υλικό νέας κατασκευής βάσει σχεδιασμού υφιστάμενου πριν από την έναρξη της ισχύος της παρούσας ΤΠΔ και εγκεκριμένου από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη για λειτουργία σε καθορισμένες γραμμές, επιτρέπεται να τεθεί σε λειτουργία εντός τεσσάρων ετών από την έναρξη της ισχύος της παρούσας ΤΠΔ χωρίς αξιολόγηση συμμόρφωσης με την ΤΠΔ SRT TSI, εφόσον η αντίστοιχη αμαξοστοιχία παραμένει σε λειτουργία στις καθορισμένες γραμμές.

Ωστόσο, εάν αυτό το τροχαίο υλικό πρόκειται να λειτουργήσει σε γραμμές με σήραγγες μήκους μεγαλύτερου του 1 km, θα πρέπει να διαθέτει διάταξη απενεργοποίησης του συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με τη ρήτρα 4.2.5.8 της παρούσας ΤΠΔ.

7.1.3. Υφιστάμενο τροχαίο υλικό προοριζόμενο για νέες σήραγγες

Εκτός εάν θα μείωνε το γενικό επίπεδο ασφαλείας που καθορίζεται από γνωστοποιημένους εθνικούς κανόνες, δεν θα υπάρχει περιορισμός στη λειτουργία των υφιστάμενων αμαξοστοιχιών σε σήραγγες σύμμορφες με την παρούσα ΤΠΔ.

7.2. **Εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ σε υποσυστήματα που ήδη λειτουργούν**

7.2.1. Εισαγωγή

Τα υποσυστήματα που ήδη λειτουργούν θα αναβαθμισθούν και θα ανακαινισθούν σύμφωνα με τους όρους που τίθενται στο άρθρο 14 παρ. 3 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ.

Σε αυτό το συγκεκριμένο πλαίσιο, η στρατηγική μετάβασης (βλέπε σημείο 7.2.2) υποδεικνύει τον τρόπο προσαρμογής στην ΤΠΔ κάθε υποσυστήματος που υφίσταται σε σήραγγα υπό ανακαίνιση ή αναβάθμιση.

Η ανακαίνιση και η αναβάθμιση ορίζονται στην οδηγία 2001/16/ΕΚ, άρθρο 2 παρ. 1 στοιχεία μ) και ν). Ωστόσο, τα μέτρα των προδιαγραφών που ακολουθούν ισχύουν όλα τόσο για την ανακαίνιση όσο και για την αναβάθμιση.

Για να καταστεί δυνατή η προνοητική εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να προωθήσουν και να υποστηρίξουν τη στρατηγική εφαρμογής. Οσάκις υποσυστήματα τμήματος σήραγγας ή τροχαίου υλικού που ήδη λειτουργούν πρόκειται να ανακαινισθούν ή να αναβαθμισθούν, θα πρέπει να εξετάζεται και η δυνατότητα ένταξης στην ανακαίνιση ή αναβάθμιση και άλλων μερών που δεν περιέχονται στα αντίστοιχα σχέδια αλλά μπορούν να ευθυγραμμισθούν με την παρούσα ΤΠΔ, ιδίως οσάκις μπορούν να εξασφαλισθούν σημαντικά οφέλη και βελτιώσεις της ασφάλειας με περιορισμένο πρόσθετο κόστος.

Σε περίπτωση που ένα υποσύστημα σημαντικό για την ασφάλεια μιας σήραγγας επαναξιολογείται με γνώμονα οποιαδήποτε άλλη ΤΠΔ λόγω ανακαίνισης ή αναβάθμισης, η επαναξιολόγηση με γνώμονα την παρούσα ΤΠΔ θα απαιτείται μόνο για εκείνα τα συστήματα και συστατικά στοιχεία που επηρεάζονται άμεσα από τις εργασίες.

7.2.2. Μέτρα αναβάθμιση και ανακαίνισης για τις σήραγγες μήκους άνω του 1 km (υποσυστήματα INS και ΕΝΕ)

Κατά την αναβάθμιση ή ανακαίνιση μερών των ακόλουθων υποσυστημάτων που επηρεάζουν την ασφάλεια σήραγγας, εφαρμόζονται τα ακόλουθα μέτρα. Τα σύνολα και τα συστατικά στοιχεία που δεν συμπεριλαμβάνονται στο πεδίο ενός συγκεκριμένου προγράμματος ανακαίνισης ή αναβάθμισης δεν χρειάζεται να ευθυγραμμίζονται κατά την εφαρμογή του προγράμματος.

7.2.2.1. INS

— 4.5.1 Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής)

— 4.2.2.2 Αποτροπή της μη εγκεκριμένης πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής)

— 4.2.2.4 Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά (μόνο για τα νέα υλικά προς χρήση. Αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής και μονάδα προμηθειών)

— 4.2.2.9 Σήμανση διαφυγής (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής)

— 4.2.2.10 Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής)

7.2.2.2. ΕΝΕ

4.2.3.4 Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια μέσα στις σήραγγες, κατά την αντικατάσταση άλλων (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής)

7.2.3. Μέτρα ανακαίνισης και αναβάθμισης για τα υποσυστήματα CCS, OPE, RST

Κατά την αναβάθμιση ή ανακαίνιση μερών των ακόλουθων υποσυστημάτων που επηρεάζουν την ασφάλεια σήραγγας, εφαρμόζονται τα ακόλουθα μέτρα. Τα σύνολα και τα συστατικά στοιχεία που δεν συμπεριλαμβάνονται στο πεδίο ενός συγκεκριμένου προγράμματος ανακαίνισης ή αναβάθμισης δεν χρειάζεται να ευθυγραμμίζονται κατά την εφαρμογή του προγράμματος.

7.2.3.1. CCS: Δεν απαιτούνται μέτρα

7.2.3.2. OPE:

Τα μέτρα OPE θα εφαρμόζονται στις υφιστάμενες σήραγγες ανεξάρτητα από τυχόν εργασίες ανακαίνισης ή αναβάθμισης σε άλλα υποσυστήματα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου 7 της ΤΠΔ CR OPE.

— 4.4.3 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής)

— 4.4.4 Διαδικασίες γείωσης (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής)

— 4.4.5 Βιβλίο διαδρομής (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία)

— 4.6.1 Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας που απαιτούνται συγκεκριμένα για σήραγγες (αρμόδιος: διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική εταιρεία)

— 4.4.6 Ενημέρωση των επιβατών για την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία)

7.2.3.3. RST (Επιβατηγό τροχαίο υλικό)

— 4.2.5.1 Ιδιότητες υλικών για τροχαίο υλικό (μόνο για τα νέα υλικά προς χρήση) (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία και μονάδα προμηθειών)

— 4.2.5.2 Πυροσβεστήρες για επιβατηγό τροχαίο υλικό (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία και μονάδα προμηθειών)

— 4.2.5.7 Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία και μονάδα προμηθειών)

— 4.2.5.8 Απενεργοποίηση συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία, εκτός από τις αμαξοστοιχίες με ανεξάρτητη μηχανή έλξης, για τις οποίες ισχύουν οι εθνικές αποφάσεις)

— 4.2.5.9 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία και μονάδα προμηθειών)

— 4.2.5.10 Απενεργοποίηση κλιματισμού σε αμαξοστοιχία (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία)

— 4.2.5.11.1 Σχεδιασμός διαφυγής για επιβατηγό τροχαίο υλικό (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία και μονάδα προμηθειών)

— 4.2.5.12 Ενημέρωση και πρόσβαση σωστικών συνεργείων (αρμόδιος: σιδηροδρομική εταιρεία και μονάδα προμηθειών)

Τα μέτρα που απαιτούνται για τις φορτάμαξες προσδιορίζονται στην ΤΠΔ CR RST (φορτάμαξες).

7.2.4. Λοιπές υφιστάμενες σήραγγες

Η παρούσα ΤΠΔ δεν ισχύει για τα υφιστάμενα υποσυστήματα που δεν υπόκεινται σε ανακαίνιση ή αναβάθμιση. Ομοίως, δεν ισχύει για σήραγγες μήκους μικρότερου των 1 000 m οι οποίες υπόκεινται σε ανακαίνιση ή αναβάθμιση.

Με σκοπό την εναρμόνιση του επιπέδου ασφάλειας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, εφιστάται η προσοχή στη σύσταση που διατύπωσε ο φορέας UNECE (TRANS/AC.9/9, 1.12.2003), όπου αναφέρει, στο μέρος Ε: «*Υπάρχουν ιδιαίτερα πολλές σήραγγες ήδη σε λειτουργία. Πολλές από αυτές κατασκευάσθηκαν όταν οι απαιτήσεις για την ασφάλεια ήσαν λιγότερο αυστηρές απ' ό,τι σήμερα. Είναι φανερό ότι δεν μπορούν να προσαρμοσθούν με εύλογο κόστος στις*

διαστάσεις που προτείνονται για τις νέες σήραγγες. Αλλά η ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες δεν εξαρτάται μόνο από τα δομικά μέτρα — μπορεί να ενισχυθεί και μέσω του τροχαίου υλικού και επιχειρησιακών μέτρων.

Ως εκ τούτου, η Ένωση συνιστά την εκπόνηση δύο σχεδίων ασφαλείας ([2]) για τις υφιστάμενες σήραγγες, για την αξιολόγηση του επιπέδου ασφαλείας των και για την πρόταση τρόπων αύξησης του επιπέδου αυτού, εφόσον τούτο απαιτείται, μέσω μέτρων που θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν με εύλογο κόστος. Οι εμπειρογνώμονες της Ένωσης αναμένουν την επιλογή των μέτρων αυτών μεταξύ των ελάχιστων τυποποιημένων μέτρων για τις νέες σήραγγες, με την προτεραιότητα να δίδεται στα μη δομικά μέτρα.»

7.3. **Αναθεώρηση της ΤΠΔ**

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ. 3 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/50/ΕΚ, «ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός ή, ενδεχομένως, ο αντίστοιχος εντολοδόχος, επιφορτίζεται να προετοιμάζει την αναθεώρηση και την επικαιροποίηση των ΤΠΔ και να προβαίνει σε οιαδήποτε σκόπιμη σύσταση προς την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή των κοινωνικών απαιτήσεων.»

Επιπλέον δε, η προοδευτική υιοθέτηση και αναθεώρηση των λοιπών ΤΠΔ είναι δυνατόν να επηρεάσει και την παρούσα ΤΠΔ. Οι προτεινόμενες αλλαγές στην παρούσα ΤΠΔ θα πρέπει να υποβάλλονται σε αυστηρή εξέταση, οι δε αναπροσαρμοσμένες ΤΠΔ θα δημοσιεύονται περιοδικά, ανά περίοδο ενδεικτικής διάρκειας 3 ετών.

Ο προαναφερόμενος οργανισμός θα ενημερώνεται για κάθε τυχόν καινοτόμο λύση προς εφαρμογή, έτσι ώστε να εξετάζει τη μελλοντική ένταξή της στην ΤΠΔ.

7.4. **Εξαιρέσεις για τις εθνικές, διμερείς, πολυμερείς και διεθνικές συμφωνίες**

7.4.1. Ισχύουσες συμφωνίες

Οσάκις οι συμφωνίες περιέχουν απαιτήσεις που αναφέρονται στις σήραγγες, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, εντός 6 μηνών από την έναρξη της ισχύος της παρούσας ΤΠΔ, τις ακόλουθες συμφωνίες, στο πλαίσιο των οποίων λειτουργούν οι αμαξοστοιχίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ:

α) Εθνικές, διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και σιδηροδρομικών εταιρειών ή διαχειριστών υποδομής οι οποίες έχουν συναφθεί είτε σε μόνιμη είτε σε προσωρινή βάση και έχουν κριθεί αναγκαίες λόγω των συγκεκριμένων ή τοπικών χαρακτηριστικών των προς παροχή υπηρεσιών.

β) Εθνικές, διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και σιδηροδρομικών εταιρειών ή διαχειριστών υποδομής οι οποίες προσφέρουν σημαντικό βαθμό τοπικής ή περιφερειακής διαλειτουργικότητας.

γ) Διεθνείς συμφωνίες μεταξύ ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών και τουλάχιστον μιας τρίτης χώρας, ή μεταξύ κρατών μελών και σιδηροδρομικών εταιρειών ή διαχειριστών υποδομής και τουλάχιστον μιας σιδηροδρομικής εταιρείας ή ενός διαχειριστή υποδομής μιας τρίτης χώρας, οι οποίες προσφέρουν σημαντικό βαθμό τοπικής ή περιφερειακής διαλειτουργικότητας.

Η συμβατότητα των συμφωνιών αυτών με την κοινοτική νομοθεσία, συμπεριλαμβανόμενης της μη εφαρμογής διακρίσεων, και ιδίως με την παρούσα ΤΠΔ θα αξιολογείται και η Επιτροπή θα αποφασίζει τα αναγκαία μέτρα, όπως, π.χ., την αναθεώρηση της παρούσας ΤΠΔ με σκοπό την ενσωμάτωση τυχόν συγκεκριμένων περιπτώσεων ή μεταβατικών μέτρων.

Οι ως άνω συμφωνίες εξακολουθούν να επιτρέπονται έως ότου ληφθούν τα αναγκαία μέτρα, συμπεριλαμβανόμενων των συμφωνιών σε σχέση με την παρούσα ΤΠΔ μεταξύ Κοινότητας και Ρωσικής Ομοσπονδίας, καθώς και όλων των λοιπών χωρών της ΚΑΕ που συνορεύουν με την ΕΕ.

Η συμφωνία RID και τα μέσα COTIF δεν χρειάζεται να κοινοποιηθούν, διότι είναι γνωστά.

7.4.2. Μελλοντικές συμφωνίες ή τροποποιήσεις υφιστάμενων συμφωνιών

Κάθε μελλοντική συμφωνία ή τροποποίηση υφιστάμενης συμφωνίας θα λαμβάνει υπόψη την κοινοτική νομοθεσία, και ιδίως την παρούσα ΤΠΔ. Τα κράτη μέλη θα κοινοποιούν στην Επιτροπή αυτές τις συμφωνίες/τροποποιήσεις. Ως προς αυτό έχει εφαρμογή η ίδια διαδικασία του σημείου 7.4.1.

([2]) Τα σχέδια ασφαλείας ορίζονται στο μέρος D των συστάσεων UNECE.

7.5. **Ιδιαίτερες περιπτώσεις**

7.5.1. Εισαγωγή

Στις αναφερόμενες κατωτέρω ιδιαίτερες περιπτώσεις επιτρέπονται οι ειδικές διατάξεις που ακολουθούν.

Αυτές οι ιδιαίτερες περιπτώσεις ανήκουν σε δύο κατηγορίες: Οι σχετικές διατάξεις ισχύουν είτε μόνιμα (περίπτωση «P») είτε προσωρινά (περίπτωση «T»). Στις προσωρινές περιπτώσεις, συνιστάται στα αντίστοιχα κράτη μέλη να συμμορφωθούν με το οικείο υποσύστημα είτε έως το 2010 (περίπτωση «T1»), όπως προβλέπεται ως στόχος στην απόφαση 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών μεταφορικών δικτύων, είτε έως το 2020 (περίπτωση «T2»).

7.5.2. Απαρίθμηση των ιδιαίτερων περιπτώσεων

Καμία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΜΗΤΡΩΟ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Απαιτήσεις για το μητρώο υποδομής

Δεδομένα	Κρίσιμο για τη διαλειτουργικότητα	Κρίσιμο για την ασφάλεια
Βασικά δεδομένα		
Είδος κυκλοφορίας (επιβάτες, εμπορεύματα, επικίνδυνα εμπορεύματα ή συνδυασμός αυτών, συμπεριλαμβανόμενου του συνδυασμού επιβάτες-εμπορεύματα)		
Είδος γραμμής		
Αρχή και τέλος σήραγγας (χλμ. θέσεις)	✓	
Είδος σήραγγας (μονής, διπλής διάνοιξης)	✓	
Θέση υπόγειου σταθμού (θέση μέσα στη σήραγγα ή χλμ. θέση)	✓	✓
Τεχνικά στοιχεία		
Μήκος σήραγγας (σε μέτρα)	✓	✓
Μέγιστη ταχύτητα (σε km/h), φάσμα ταχυτήτων (ελάχιστη και μέγιστη), ανά είδος γραμμής ή ανά αμαξοστοιχία	✓	✓
Διατομή (σε m^2)	✓	✓
Θέση εξόδων κινδύνου (χλμ. θέση)	✓	✓
Είδος εξόδου κινδύνου (κλιμακοστάσιο, ανελκυστήρας, οριζόντια, μήκος διόδου)		
Για τις σήραγγες διπλής διάνοιξης: θέση των εγκάρσιων διόδων	✓	
Φωτισμός έκτακτης ανάγκης	✓	✓
Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης (σύστημα, συχνότητα κ.λπ.)	✓	✓
Θέση προσβάσεων σωστικών συνεργείων	✓	
Θέση περιοχών διάσωσης	✓	
Υδροσωλήνες κατάσβεσης (υφιστάμενοι, κενοί, πλήρεις)	✓	
Όγκος διαθέσιμου νερού κατάσβεσης	✓	
Διάταξη γείωσης εναέριων καλωδίων (αυτόματη/χειροκίνητη)	✓	✓
>5 km: Τμηματισμός εναέριων καλωδίων, θέση διακοπτών μεταγωγής	✓	
Ελάχιστο πλάτος οδεύσεων διάσωσης	✓	
Περιτύπωμα φόρτωσης (διώροφες άμαξες)	✓	
Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας (είδος και θέση)	✓	✓
Μήκος υπόγειου σταθμού (σε m)	✓	
Απόσταση υπόγειου σταθμού από την επιφάνεια του εδάφους (σε m)	✓	
Εγκαταστάσεις πρόσβασης/εξόδου σε υπόγειο σταθμό (κλιμακοστάσια, ανελκυστήρες, κυλιόμενες κλίμακες)		✓
Εξαερισμός υπόγειου σταθμού		✓
Ειδικά μέτρα πυροπροστασίας σε υπόγειο σταθμό (π.χ. ψεκασμός νερού)		✓

Δεδομένα	Κρίσιμο για τη διαλειτουργικότητα	Κρίσιμο για την ασφάλεια
Επιχειρησιακά στοιχεία		
Ονομασία όλων των εμπλεκόμενων κέντρων ελέγχου	✓	✓
Ονομασία του αρμόδιου κέντρου ελέγχου διάσωσης	✓	✓
Ονομασία των λοιπών εμπλεκόμενων κέντρων ελέγχου		✓
Σχέδιο έκτακτης ανάγκης (ναι/όχι)	✓	✓
Απαιτούμενη κατάταξη πυρασφάλειας για το επιβατηγό τροχαίο υλικό (1.1.3)	✓	✓

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΜΗΤΡΩΟ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Απαιτήσεις για το μητρώο τροχαίου υλικού

Δεδομένα	Κρίσιμο για τη διαλειτουργικότητα	Κρίσιμο για την ασφάλεια
Βασικά δεδομένα		
Ονομασία τροχαίου υλικού		
Είδος Α. Υψηλής ταχύτητας Β. Συμβατικό Γ. Εμπορευματικό α. Ηλεκτροκίνητη αυτοκινητάμαξα β. Πετρελαιοκίνητη αυτοκινητάμαξα γ. EMU (πολλαπλή ηλεκτροκίνητη αυτοκινητάμαξα) δ. DMU (πολλαπλή πετρελαιοκίνητη αυτοκινητάμαξα) ε. Συνήθης επιβατηγός άμαξα στ. Διώροφη επιβατηγός άμαξα ζ. Κλινάμαξα η. Λοιπά (π.χ. ατμομηχανή)	✓	
Κατηγορία ασφαλείας του επιβατηγού τροχαίου υλικού (Α ή Β, βλέπε 1.1.3)	✓	✓
Τροχαίο υλικό μη προοριζόμενο για χρήση σε σήραγγες		
Τεχνικά στοιχεία		
Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα (εγκατεστημένοι ή μη σε αμαξοστοιχία)	✓	✓
Ιδιότητες των υλικών (αναφλεξιμότητα)		✓
Πυροφραγές (θέση, διάρκεια αντοχής σε λεπτά)	✓	✓
Απενεργοποίηση συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης (ναι/όχι)	✓	✓
Ανιχνευτές πυρκαγιάς σε αμαξοστοιχία (μονάδα έλξης, μηχανοστάσιο κ.λπ.)		✓
Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία (ναι/όχι)		✓
Επικοινωνία με το κέντρο ελέγχου (ναι/όχι)	✓	✓
Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία (ναι/όχι)		✓
Απενεργοποίηση κλιματισμού (τοπική και/ή κεντρική, χειροκίνητη και/ή αυτόματη)		✓
Έξοδοι κινδύνου επιβατών (θέση και απόσταση σε μέτρα)	✓	✓
Ενημέρωση των επιβατών για την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία (ναι/όχι, γλώσσες επικοινωνίας)	✓	✓
Ενημέρωση και πρόσβαση σωστικών συνεργείων		✓

Το μητρώο τροχαίου υλικού απαιτεί και άλλα στοιχεία, όπως τα ακόλουθα:

2. Εμπλεκόμενα μέρη

— Ιδιοκτήτης ή υπεύθυνος διαχείρισης

— Γνωστοποιημένος οργανισμός που έχει πιστοποιήσει το τροχαίο υλικό

— Εθνική αρχή που έχει πιστοποιήσει τον γνωστοποιημένο οργανισμό

— Εθνική αρχή που έχει εγκρίνει την έναρξη λειτουργίας

3. Αξιολόγηση συμμόρφωσης:

— Πιστοποιητικό συμμόρφωσης

— Δήλωση διακρίβωσης ΕΚ

— Έγκριση έναρξης λειτουργίας

— ΤΠΔ που έχουν εφαρμοσθεί

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

ΑΝΟΙΚΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τους κανόνες συντήρησης κατά το κεφάλαιο 6 — τμήμα ΣΤ4

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΡΩΝ

Όπως προτάθηκε σε μια συνάντηση εργασίας μεταξύ της ΓΔ TREN και των υπηρεσιών διάσωσης, τα τρία σενάρια κινδύνου, κατά τον ορισμό του τμήματος 2.2:

— 2.2.1. «Θερμά» συμβάντα: πυρκαγιά, έκρηξη με πυρκαγιά, εκπομπή τοξικών καπνών και αερίων

— 2.2.2. «Ψυχρά» συμβάντα: σύγκρουση, εκτροχιασμός

— 2.2.3. Παρατεταμένη ακινητοποίηση

συσχετίσθηκαν με τα μέτρα που καθορίζονται στην παρούσα ΤΠΔ. Ο πίνακας που ακολουθεί εμφαίνει την ποιοτική σχέση μεταξύ των ως άνω κατηγοριών συμβάντων και των μέτρων, με υπόδειξη των μέτρων που ενδείκνυνται για κάθε κατηγορία συμβάντος.

Η στρατηγική για την προώθηση της ασφάλειας στις σήραγγες περιλαμβάνει τέσσερις διαδοχικές φάσεις: πρόληψη, μετριασμός, εκκένωση και διάσωση.

Π.χ., για τα «θερμά» συμβάντα προτείνεται η εξής στρατηγική:

Πρόληψη: Η χρήση κατάλληλα μελετημένων υλικών (4.2.5.1), με χαμηλή αναφλεξιμότητα, μειώνει τον κίνδυνο εκδήλωσης πυρκαγιάς. Επιπλέον δε, ο έλεγχος (4.4.1) της κατάστασης της αμαξοστοιχίας και οι ενδεδειγμένες ενέργειες περιορίζουν την εκδήλωση πυρκαγιάς.

Μετριασμός: Η χρήση κατάλληλα μελετημένων υλικών (4.2.5.1), με βραδεία διάδοση της πυρκαγιάς, μειώνει σημαντικά την εκπεμπόμενη θερμότητα και τους καπνούς, καθώς και τη διάδοση της πυρκαγιάς στις επιβατηγές αμαξοστοιχίες. Η χρήση πυροσβεστήρων (4.2.5.2) θα μπορούσε να περιορίσει το μέγεθος της πυρκαγιάς. Εάν εντοπισθεί πυρκαγιά, σημαίνει συναγερμός (4.2.5.7). Οι επιβάτες πρώτα αναζητούν καταφύγιο σε απρόσβλητο μέρος της αμαξοστοιχίας και προστατεύονται με τις πυροφραγές (4.2.5.4), στις αμαξοστοιχίες της κατηγορίας Β. Ο κλιματισμός απενεργοποιείται, για να αποφευχθεί η διάδοση των καπνών (4.2.5.10). Οσάκις τούτο είναι δυνατόν, η αμαξοστοιχία εγκαταλείπει τη σήραγγα. Το σύστημα απενεργοποίησης του συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης (4.2.5.8) εμποδίζει τυχόν ανεπιθύμητη στάση μέσα στη σήραγγα, ενώ προβλέπονται και πρόσθετα μέτρα για τη διατήρηση της ικανότητας κύλισης (4.2.5.5) της αμαξοστοιχίας στην οποία έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά.

Εκκένωση και διάσωση: Οσάκις αμαξοστοιχία ακινητοποιείται ακούσια μέσα σε σήραγγα, η χρήση κατάλληλα μελετημένων υλικών (4.2.5.1), με βραδεία διάδοση της πυρκαγιάς, χαμηλή τοξικότητα και χαμηλή πυκνότητα καπνού συμβάλλει στη διατήρηση της ατμόσφαιρας της σήραγγας σε ανεκτά επίπεδα για την εκκένωση της αμαξοστοιχίας. Εάν η αμαξοστοιχία ακινητοποιηθεί, οι επιβάτες απομακρύνονται και κατευθύνονται από το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας (4.6.1) σε ασφαλή περιοχή. Το τροχαίο υλικό (4.2.5.11) και η υποδομή της σήραγγας (4.2.2.6-4.2.2.10) μελετώνται κατά τρόπο που να επιτρέπει την εκκένωση μέσα σε σήραγγα. Τα σωστικά συνεργεία ενημερώνονται για τις δυνατότητες πρόσβασης στη σήραγγα (4.2.2.11) και στο εσωτερικό του τροχαίου υλικού (4.2.5.12)

Υπόμνημα: Μέτρα INS, ENE, CCS: χρώμα μπλε, μέτρα RST: χρώμα πράσινο, μέτρα OPE: χρώμα κίτρινο

A. **Θερμό συμβάν**

	Πρόληψη	Μετριασμός	Εκκένωση και διάσωση
Πυρκαγιά, έκρηξη, εκπομπή τοξικών αερίων	4.2.5.1 Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό	4.2.5.1 Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό	4.2.5.1 Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό
	4.4.1 Έλεγχος της κατάστασης αμαξοστοιχίας και συναφείς ενέργειες	4.2.2.4 Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά	4.2.2.3 Απαιτήσεις πυροπροστασίας για τις κατασκευές
		4.2.3.1 Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	4.2.2.7 Οδεύσεις διαφυγής
		4.2.3.4 Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια μέσα στις σήραγγες	4.2.2.8 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις οδεύσεις διαφυγής
		4.2.3.5 Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων	4.2.2.10 Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης
		4.2.4.1 Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα	4.2.2.11 Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων
		4.2.5.2 Πυροσβεστήρες για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	4.2.2.12 Περιοχές διαφυγής εκτός σηράγγων

	Πρόληψη	Μετριασμός	Εκκένωση και διάσωση
		4.2.5.3 Πυροπροστασία για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες	4.2.2.13 Παροχή νερού
		4.2.5.4 Πυροφραγές για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	4.2.3.2 Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής
		4.2.5.5 Πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού	4.2.3.3 Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας
		4.2.5.7 Μέσα επικοινωνίας στις αμαξοστοιχίες	4.2.5.11 Σχεδιασμός διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό
		4.2.5.8 Απενεργοποίηση συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης	4.2.5.12 Ενημέρωση και πρόσβαση των σωστικών συνεργείων
		4.2.5.9 Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	4.4.3 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις
		4.2.5.10 Απενεργοποίηση κλιματισμού σε αμαξοστοιχία	4.4.4 Διαδικασίες γείωσης
		4.4.2 Κανόνες έκτακτης ανάγκης	4.7.1 Συσκευές αυτο-διάσωσης (για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες)
		4.4.5 Βιβλίο διαδρομής	
		4.4.6 Ενημέρωση των επιβατών για την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	
		4.4.7 Συντονισμός μεταξύ των κέντρων ελέγχου σήραγγας	
		4.6.1 Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας που απαιτούνται συγκεκριμένα για τις σήραγγες	

Β. **Ψυχρά συμβάντα**

	Πρόληψη	Μετριασμός	Εκκένωση και διάσωση
Σύγκρουση, εκτροχιασμός	4.2.2.1 Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων	4.2.3.1 Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	4.2.2.6 Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, εκκένωσης και διάσωσης σε περίπτωση συμβάντος
	4.5.1 Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας	4.2.3.5 Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων	4.2.2.7 Οδεύσεις διαφυγής
		4.2.5.7 Μέσα επικοινωνίας στις αμαξοστοιχίες	4.2.2. Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις οδεύσεις διαφυγής
			4.2.2.9 Σήμανση διαφυγής
		4.4.5 Βιβλίο διαδρομής	4.2.2.10 Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης
		4.4.6 Ενημέρωση των επιβατών για την ασφάλεια και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	4.2.2.11 Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων
		4.4.7 Συντονισμός μεταξύ των κέντρων ελέγχου σήραγγας	4.2.2.12 Περιοχές διαφυγής εκτός σηράγγων
		4.6.1 Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας που απαιτούνται συγκεκριμένα για τις σήραγγες	4.2.2.13 Παροχή νερού

	Πρόληψη	Μετριασμός	Εκκένωση και διάσωση
		4.4.2 Κανόνες έκτακτης ανάγκης	4.2.3.2 Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής
		4.2.5.9 Σύστημα έκτακτης ανάγκης στις αμαξοστοιχίες	4.2.3.3 Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας
			4.2.5.11 Σχεδιασμός διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό
			4.2.5.12 Ενημέρωση και πρόσβαση των σωστικών συνεργείων
			4.4.3 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις
			4.4.4 Διαδικασίες γείωσης

Γ. **Παρατεταμένη ακινητοποίηση**

	Πρόληψη	Μετριασμός	Εκκένωση και διάσωση
Αυθόρμητη εκκένωση	4.2.5.7 Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία	4.4.2 Κανόνες έκτακτης ανάγκης	4.2.2.6 Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, εκκένωσης και διάσωσης σε περίπτωση συμβάντος
	4.4.6	4.4.3 Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για σήραγγα και ασκήσεις	4.2.2.7 Οδεύσεις διαφυγής
	4.4.7 Συντονισμός μεταξύ των κέντρων ελέγχου σήραγγας		4.2.2.8 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις οδεύσεις διαφυγής
			4.2.2.9 Σήμανση διαφυγής
	4.6.1 Προσόντα του πληρώματος και του λοιπού προσωπικού αμαξοστοιχίας που απαιτούνται συγκεκριμένα για τις σήραγγες		4.2.2.10 Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης
	4.2.5.9 Σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία		4.2.2.11 Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων
			4.2.2.12 Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Ε.1 **Πέδιο εφαρμογής**

Το παρόν παράρτημα αναφέρεται στην αξιολόγηση της συμμόρφωσης των υποσυστημάτων

Ε.2 **Χαρακτηριστικά και ενότητες**

Τα χαρακτηριστικά των υποσυστημάτων που πρέπει να αξιολογούνται κατά τις διάφορες φάσεις του σχεδιασμού, της ανάπτυξης και της παραγωγής σημειώνονται στον ακόλουθο πίνακα Ε με ένα Χ.

Πίνακας Ε

Αξιολόγηση

1	2	3	4	5	6
		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης	Φάση παραγωγής		
	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Επισκόπηση σχεδιασμού	Κατασκευή, συναρμολόγηση, τοποθέτηση	Συναρμολόγηση (πριν τεθεί σε λειτουργία	Διακρίβωση σε συνθήκες πλήρους λειτουργίας
4.2.2.1.	Εγκατάσταση κλειδιών διακλάδωσης και διασταυρώσεων	X			
4.2.2.2.	Αποτροπή μη εγκεκριμένης πρόσβασης στις εξόδους κινδύνου και στους χώρους εξοπλισμού	X		X	
4.2.2.3.	Απαιτήσεις πυροπροστασίας για τις κατασκευές	X			
4.2.2.4.	Απαιτήσεις πυρασφάλειας για τα οικοδομικά υλικά	X			
4.2.2.5.	Ανίχνευση πυρκαγιάς	X		X	
4.2.2.6.	Εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, εκκένωσης και διάσωσης σε περίπτωση συμβάντος	X			
4.2.2.6.1.	Ορισμός της ασφαλούς περιοχής				
4.2.2.6.2.	Γενικά				
4.2.2.6.3.	Πλευρικές και/ή κατακόρυφες έξοδοι έκτακτης ανάγκης προς την επιφάνεια του εδάφους	X			
4.2.2.6.4.	Εγκάρσια διάβαση προς το άλλο σκέλος σήραγγας	X			
4.2.2.6.5.	Εναλλακτικές τεχνικές λύσεις	X			
4.2.2.7.	Οδεύσεις διαφυγής	X			
4.2.2.8.	Φωτισμός έκτακτης ανάγκης στις οδεύσεις διαφυγής	X		X	
4.2.2.9.	Σήμανση διαφυγής	X			
4.2.2.10.	Επικοινωνίες έκτακτης ανάγκης	X			
4.2.2.11.	Πρόσβαση των σωστικών συνεργείων	X			
4.2.2.12.	Περιοχές διαφυγής εκτός σηράγγων	X			
4.2.2.13.	Παροχή νερού	X			

1	2	3	4	5	6
		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης	Φάση παραγωγής		
	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Επισκόπηση σχεδιασμού	Κατασκευή, συναρμολόγηση, τοποθέτηση	Συναρμολόγηση (πριν τεθεί σε λειτουργία	Διακρίβωση σε συνθήκες πλήρους λειτουργίας
4.2.3.1.	Τμηματισμός εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	X		X	
4.2.3.2.	Γείωση εναερίων αγωγών επαφής και ηλεκτροφόρων ράβδων επαφής	X		X	
4.2.3.3.	Παροχή ηλεκτρικής ενέργειας	X			
4.2.3.4.	Απαιτήσεις για τα ηλεκτρικά καλώδια μέσα στις σήραγγες	X			
4.2.3.5.	Αξιοπιστία των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων	X			
4.2.5.1.	Ιδιότητες υλικών για το τροχαίο υλικό	X			
4.2.5.2.	Πυροσβεστήρες για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	X			
4.2.5.3.	Πυροπροστασία για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες	X			
4.2.5.4.	Πυροφραγές για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	X			
4.2.4.1.	Ανιχνευτές υπερθέρμανσης λιποκιβωτίων άξονα	X			
4.2.5.5.	Πρόσθετα μέτρα για την ικανότητα κύλισης του επιβατηγού τροχαίου υλικού στο οποίο έχει εκδηλωθεί πυρκαγιά	X			
4.2.5.5.1.	Γενικοί στόχοι και απαιτούμενη ικανότητα κύλισης για τις επιβατηγές αμαξοστοιχίες				
4.2.5.5.2.	Απαιτήσεις για τα συστήματα πέδησης	X			
4.2.5.5.3.	Απαιτήσεις έλξης	X			
4.2.5.6.	Ανιχνευτές πυρκαγιάς σε αμαξοστοιχία	X			
4.2.5.7.	Μέσα επικοινωνίας σε αμαξοστοιχία	X			
4.2.5.8.	Απενεργοποίηση συστήματος πέδησης έκτακτης ανάγκης	X	X		
4.2.5.9.	Φωτισμός έκτακτης ανάγκης σε αμαξοστοιχία	X			X
4.2.5.10.	Απενεργοποίηση κλιματισμού σε αμαξοστοιχία	X			X
4.2.5.11	Σχεδιασμός διαφυγής για το επιβατηγό τροχαίο υλικό	X			
4.2.5.12.	Ενημέρωση και πρόσβαση των σωστικών συνεργείων	X			

1	2	3	4	5	6
		Φάση σχεδιασμού και ανάπτυξης	Φάση παραγωγής		
	Χαρακτηριστικά προς αξιολόγηση	Επισκόπηση σχεδιασμού	Κατασκευή, συναρμολόγηση, τοποθέτηση	Συναρμολόγηση (πριν τεθεί σε λειτουργία	Διακρίβωση σε συνθήκες πλήρους λειτουργίας
4.4.1	Έλεγχος της κατάστασης αμαξοστοιχίας και συναφείς ενέργειες **Σημείωση:** *Το τμήμα 6.2.6 εξηγεί γιατί η αξιολόγηση των επιχειρησιακών κανόνων πρέπει να υπάγεται στην ευθύνη της αρχής ασφαλείας κάθε κράτους μέλους και γιατί δεν απαιτείται χωριστή αξιολόγηση από γνωστοποιημένο οργανισμό. Ως εκ τούτου, τα κεφάλαια 4.4 και 4.6 δεν εμφαίνονται στον παρόντα πίνακα.*				
4.5.1.	Επιθεώρηση της κατάστασης σήραγγας	X			
4.5.2.	Συντήρηση του τροχαίου υλικού	X			
4.7.1.1.	Προσωπίδες αυτο-διάσωσης	X			

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤ

ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ «ΕΚ» ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

ΣΤ.1 Κατάλογος των ενοτήτων

Ενότητες για τα υποσυστήματα

— Ενότητα SB: Εξέταση τύπου

— Ενότητα SD: Σύστημα διαχείρισης ποιότητας προϊόντων

— Ενότητα SF: Διακρίβωση προϊόντων

— Ενότητα SG: Διακρίβωση ανά μονάδα προϊόντος

— Ενότητα SH2: Πλήρες σύστημα διαχείρισης ποιότητας με εξέταση του σχεδιασμού

Ενότητα για τις διευθετήσεις συντήρησης

— Διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης μιας ενότητας

ΣΤ.2 Ενότητες για τα συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας

Δεν έχει εφαρμογή (δεν υπάρχουν συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας)

ΣΤ.3 Ενότητες για τη διακρίβωση ΕΚ των υποσυστημάτων

ΣΤ.3.1 Ενότητα SB: Εξέταση τύπου

1. Η ενότητα αυτή περιγράφει τη διαδικασία διακρίβωσης ΕΚ κατά την οποία ο γνωστοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον ζητηθεί από αναθέτοντα φορέα ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα, ότι ένα υποσύστημα υποδομής, ενέργειας, ελέγχου-χειρισμού ή σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, αντιπροσωπευτικό της παραγωγής που προγραμματίζεται,

— είναι σύμφωνο προς την παρούσα ΤΠΔ και κάθε άλλη ισχύουσα ΤΠΔ, πράγμα που αποδεικνύει ότι πληρούνται οι ουσιώδεις απαιτήσεις ([1]) της οδηγίας 01/16/ΕΚ·

— τηρεί τις υπόλοιπες κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη.

Η εξέταση τύπου που καθορίζεται στην παρούσα ενότητα θα ήταν δυνατόν να περιλαμβάνει συγκεκριμένες φάσεις αξιολόγησης (εξέταση μελέτης, δοκιμή τύπου ή εξέταση της διαδικασίας παραγωγής), που προδιαγράφονται στη σχετική ΤΔΠ.

2. Ο αναθέτων φορέας ([2]) πρέπει να καταθέσει αίτηση για διακρίβωση «ΕΚ» (μέσω εξέτασης τύπου) για το υποσύστημα σε γνωστοποιημένο οργανισμό της επιλογής του.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— την ονομασία και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του·

— τον τεχνικό φάκελο, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 3.

3. Ο αιτών πρέπει να θέτει στη διάθεση του γνωστοποιημένου οργανισμού δείγμα του υποσυστήματος ([3]), αντιπροσωπευτικό του προϊόντος του οποίου προγραμματίζεται η παραγωγή, καλούμενο στη συνέχεια «τύπος».

Ο τύπος μπορεί να καλύπτει διάφορες παραλλαγές του υποσυστήματος, εφόσον οι διαφορές μεταξύ των παραλλαγών αυτών δεν αντιστρατεύονται τις διατάξεις της ΤΠΔ.

([1]) Οι ουσιώδεις απαιτήσεις αποτυπώνονται στις τεχνικές παραμέτρους, διεπαφές και απαιτήσεις απόδοσης που τίθενται στο κεφάλαιο 4 της ΤΠΔ.

([2]) Στην ενότητα αυτή, ως «αναθέτων φορέας» νοείται η συμβαλλόμενη οντότητα κατά τον ορισμό της οδηγίας, ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός της που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

([3]) Το σχετικό τμήμα μιας τΠΔ είναι δυνατόν να θέτει συγκεκριμένες απαιτήσεις ως προς το θέμα αυτό.

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός μπορεί να ζητήσει και άλλα δείγματα, εφόσον αυτό απαιτείται για τη διεξαγωγή του προγράμματος δοκιμών.

Εφόσον απαιτείται για συγκεκριμένες δοκιμές ή μεθόδους εξέτασης και προδιαγράφεται στην ΤΔΠ ή στην ευρωπαϊκή προδιαγραφή ([4]) στην οποία παραπέμπει η ΤΔΠ, διατίθεται (-νται) δείγμα (-τα) ενός υποσυγκροτήματος ή συγκροτήματος ή δείγμα του υποσυστήματος σε προσυναρμολογημένη κατάσταση.

Ο τεχνικός φάκελος και το (τα) δείγμα (-τα) πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα κατανόησης της μελέτης, της κατασκευής, της εγκατάστασης, της συντήρησης και της λειτουργίας του υποσυστήματος, καθώς επίσης να καθιστούν δυνατή την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της ΤΔΠ.

Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να περιλαμβάνει:

— γενική περιγραφή του υποσυστήματος, εν γένει μελέτη και κατασκευαστική δομή·

— το μητρώο τροχαίου υλικού, περιλαμβανομένων και όλων των πληροφοριών που προσδιορίζονται στην ΤΠΔ·

— τεχνική προκαταρκτική μελέτη και πληροφορίες παραγωγής, παραδείγματος χάρη σχέδια, σκαριφήματα συστατικών στοιχείων, υποσυγκροτημάτων, συγκροτημάτων, κυκλωμάτων κλπ.·

— περιγραφές και εξηγήσεις αναγκαίες για την κατανόηση της μελέτης και των πληροφοριών για την κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία του υποσυστήματος·

— τις τεχνικές προδιαγραφές, περιλαμβανομένων και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών οι οποίες έχουν εφαρμοστεί·

— κάθε αναγκαίο υποστηρικτικό αποδεικτικό στοιχείο για τη χρησιμοποίηση των ανωτέρω προδιαγραφών, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου δεν έχουν εφαρμοστεί πλήρως οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές και οι σχετικές ρήτρες·

— κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας προς ενσωμάτωση στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση για τα συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας και όλα τα αναγκαία στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα VI των οδηγιών·

— αποδεικτικά συμμόρφωσης προς τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανομένων πιστοποιητικών)·

— τεχνικό φάκελο για την κατασκευή και τη συναρμολόγηση του υποσυστήματος·

— κατάλογο των κατασκευαστών των εμπλεκομένων στη μελέτη, την κατασκευή, τη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση του υποσυστήματος ·

— τις προϋποθέσεις για τη χρησιμοποίηση του υποσυστήματος (περιορισμοί χρόνου ή απόστασης λειτουργίας, όρια φθοράς κλπ.)·

— τις προϋποθέσεις για τη συντήρηση και τον τεχνικό φάκελο για τη συντήρηση του υποσυστήματος·

— κάθε τεχνική απαίτηση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την παραγωγή, τη συντήρηση ή τη λειτουργία του υποσυστήματος·

— τα αποτελέσματα των υπολογισμών μελέτης, των εξετάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί κτλ.·

— εκθέσεις δοκιμών.

Σε περίπτωση που η ΤΔΠ απαιτεί περισσότερες πληροφορίες για τον τεχνικό φάκελο, οι πληροφορίες αυτές παρέχονται.

4. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός:

4.1. εξετάζει τον τεχνικό φάκελο·

4.2. ελέγχει αν τα δείγματα του υποσυστήματος, ή των συγκροτημάτων ή υποσυγκροτημάτων του υποσυστήματος, έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τον τεχνικό φάκελο, και διεξάγει ή αναθέτει σε τρίτους τη διεξαγωγή δοκιμών τύπου σύμφωνα με τις διατάξεις της ΤΠΔ και των σχετικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Η κατασκευή πρέπει να επαληθεύεται με χρησιμοποίηση της κατάλληλης ενότητας αξιολόγησης·

4.3. σε περίπτωση κατά την οποία στην ΤΔΠ προβλέπεται αναθεώρηση της μελέτης, προβαίνει σε εξέταση των μεθόδων μελέτης, των εργαλείων μελέτης και των αποτελεσμάτων της μελέτης, με σκοπό την αποτίμηση της επάρκειάς τους όσον αφορά την ικανοποίηση των απαιτήσεων συμμόρφωσης του υποσυστήματος κατά την ολοκλήρωση της διαδικασίας μελέτης·

([4]) Ο ορισμός της ευρωπαϊκής προδιαγραφής δίδεται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 01/16/ΕΚ. Ο οδηγός για τις ΤΠΔ των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας εξηγεί τον τρόπο χρήσης των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

4.4. προσδιορίζει τα στοιχεία τα οποία έχουν μελετηθεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της ΤΔΠ και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, καθώς και τα στοιχεία τα οποία έχουν μελετηθεί χωρίς εφαρμογή των σχετικών διατάξεων των εν λόγω ευρωπαϊκών προδιαγραφών·

4.5. διεξάγει ή αναθέτει σε τρίτους τη διεξαγωγή των καταλλήλων ελέγχων και των απαραίτητων δοκιμών σύμφωνα με τις παραγράφους 4.2 και 4.3, έτσι ώστε να διαπιστώσει κατά πόσον, στην περίπτωση κατά την οποία ο κατασκευαστής επέλεξε να εφαρμόσει τις σχετικές ευρωπαϊκές προδιαγραφές, οι προδιαγραφές αυτές έχουν όντως εφαρμοστεί·

4.6. διεξάγει ή αναθέτει σε τρίτους τη διεξαγωγή των καταλλήλων ελέγχων και των απαραίτητων δοκιμών σύμφωνα με τις παραγράφους 4.2 και 4.3, έτσι ώστε να διαπιστώσει κατά πόσον οι επιλεγείσες λύσεις ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ΤΔΠ στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν έχουν εφαρμοστεί οι ενδεδειγμένες ευρωπαϊκές προδιαγραφές·

4.7. συμφωνεί με τον αιτούντα τον τόπο στον οποίο θα διεξαχθούν οι έλεγχοι και οι απαραίτητες δοκιμές.

5. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ο τύπος ανταποκρίνεται στις διατάξεις της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός χορηγεί στον αιτούντα πιστοποιητικό εξέτασης τύπου. Το πιστοποιητικό αυτό περιέχει την ονομασία και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα και του (των) κατασκευαστή (-ών) που αναφέρονται στον τεχνικό φάκελο, τα συμπεράσματα της εξέτασης, τους όρους για την ισχύ του και τα αναγκαία δεδομένα για την ταυτοποίηση του εγκεκριμένου τύπου.

Τα σημαντικότερα μέρη των τεχνικών εγγράφων προσαρτώνται στο πιστοποιητικό, ενώ ένα αντίγραφο φυλάσσεται από τον γνωστοποιημένο οργανισμό.

Στην περίπτωση άρνησης χορήγησης πιστοποιητικού εξέτασης τύπου στον αναθέτοντα φορέα, ο γνωστοποιημένος οργανισμός πρέπει να παρέχει λεπτομερή αιτιολογία για την άρνηση αυτή.

Πρέπει δε να προβλέπεται διαδικασία προσφυγής.

6. Κάθε γνωστοποιημένος οργανισμός οφείλει να κοινοποιεί στους άλλους γνωστοποιημένους οργανισμούς τις σημαντικότερες πληροφορίες για τα πιστοποιητικά εξέτασης τύπου που έχουν εκδοθεί, ανακληθεί ή για τα οποία υπήρξε άρνηση χορήγησης.

7. Οι λοιποί γνωστοποιημένοι οργανισμοί μπορούν να λαμβάνουν, εφόσον το ζητήσουν, αντίγραφα των πιστοποιητικών εξέτασης τύπου που έχουν εκδοθεί ή/και των προσθηκών τους. Τα παραρτήματα των πιστοποιητικών αυτών φυλάσσονται στη διάθεση των λοιπών γνωστοποιημένων οργανισμών.

8. Ο αναθέτων φορέας τηρεί μαζί με τον τεχνικό φάκελο και αντίγραφα των πιστοποιητικών εξέτασης τύπου και κάθε προσθήκης τους καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου χρήσης του υποσυστήματος. Ο φάκελος αποστέλλεται σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος τον ζητήσει.

9. Κατά τη φάση παραγωγής, ο αιτών ενημερώνει τον γνωστοποιημένο οργανισμό που τηρεί τον τεχνικό φάκελο ο οποίος αφορά το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου για όλες τις τροποποιήσεις οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάζουν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της ΤΔΠ ή τις προδιαγραφόμενες προϋποθέσεις για τη χρήση του υποσυστήματος. Στις περιπτώσεις αυτές, το υποσύστημα πρέπει να λαμβάνει συμπληρωματική έγκριση. Στην περίπτωση αυτή, ο γνωστοποιημένος οργανισμός διενεργεί μόνο τις εξετάσεις και δοκιμές που είναι σχετικές και απαραίτητες για τις εν λόγω τροποποιήσεις. Η συμπληρωματική αυτή έγκριση είναι δυνατόν να παρέχεται είτε με προσθήκη στο αρχικό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου είτε με έκδοση νέου πιστοποιητικού αφού αποσυρθεί το προηγούμενο.

ΣΤ.3.2 Ενότητα SD: Σύστημα διαχείρισης της ποιότητας της παραγωγής

1. Η ενότητα αυτή περιγράφει τη διαδικασία διακρίβωσης «ΕΚ» κατά την οποία γνωστοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον τούτο ζητηθεί από αναθέτοντα φορέα ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα, ότι ένα υποσύστημα υποδομής, ενέργειας ή σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού για το οποίο έχει ήδη εκδοθεί πιστοποιητικό εξέτασης τύπου από γνωστοποιημένο οργανισμό,

— είναι σύμφωνο προς την παρούσα ΤΠΔ και κάθε άλλη ισχύουσα ΤΠΔ, πράγμα που αποδεικνύει ότι ικανοποιούνται οι ουσιώδεις απαιτήσεις ([5]) της οδηγίας 01/16/ΕΚ·

— ικανοποιεί τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη·

και είναι δυνατόν να τεθεί σε χρήση.

2. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εφαρμόζει τη διαδικασία υπό την προϋπόθεση ότι:

— το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου που έχει εκδοθεί πριν από την αξιολόγηση παραμένει σε ισχύ για το υποσύστημα που αποτελεί το αντικείμενο της αίτησης·

([5]) Οι ουσιώδεις απαιτήσεις αποτυπώνονται στις τεχνικές παραμέτρους, διεπαφές και απαιτήσεις απόδοσης που τίθενται στο κεφάλαιο 4 της ΤΠΔ.

— ο εμπλεκόμενος αναθέτων φορέας ([6]) και ο κύριος ανάδοχος που εμπλέκονται ικανοποιούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.

Ως «κύριοι ανάδοχοι» νοούνται οι επιχειρήσεις των οποίων οι δραστηριότητες συμβάλλουν στην πλήρωση των βασικών απαιτήσεων της ΤΠΔ. Πρόκειται για:

— την επιχείρηση την υπεύθυνη για το έργο του υποσυστήματος στο σύνολό του (περιλαμβανόμενης ιδιαίτερα της ευθύνης για την ολοκλήρωση του υποσυστήματος)·

— άλλες επιχειρήσεις που συμμετέχουν μόνο εν μέρει στο έργο του υποσυστήματος (παραδείγματος χάρη, εκτελούν την συναρμολόγηση ή την εγκατάσταση του υποσυστήματος).

Δεν αναφέρεται στους συμμετέχοντες υπεργολάβους που προμηθεύουν συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας.

3. Για το υποσύστημα το οποίο υπόκειται στη διαδικασία διακρίβωσης «ΕΚ», ο αναθέτων φορέας, ή ο ενδεχόμενος κύριος ανάδοχος εφαρμόζουν εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας για την μελέτη, κατασκευή και την επιθεώρηση και δοκιμή του τελικού προϊόντος όπως προβλέπεται στην παράγραφο 5, σύστημα το οποίο υπόκειται σε επιτήρηση κατά την παράγραφο 6.

Όταν ο αναθέτων φορέας είναι ο ίδιος υπεύθυνος για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος (περιλαμβανομένης ιδιαίτερα της ευθύνης για την ολοκλήρωση του υποσυστήματος), ή ο αναθέτων φορέας συμμετέχει άμεσα στην παραγωγή (συμπεριλαμβανομένης της συναρμολόγησης και της εγκατάστασης), πρέπει να εφαρμόζει εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τις δραστηριότητες αυτές, το οποίο υπόκειται σε επιτήρηση κατά την παράγραφο 6.

Εάν ο κύριος ανάδοχος είναι υπεύθυνος για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος (περιλαμβανόμενης ιδίως της ευθύνης για την ολοκλήρωση του υποσυστήματος), πρέπει να εφαρμόζει οπωσδήποτε εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας για την κατασκευή και την επιθεώρηση και τις δοκιμές του τελικού προϊόντος, σύστημα το οποίο υπόκειται σε επιτήρηση όπως ορίζεται στην παράγραφο 6.

Διαδικασία διακρίβωσης ΕΚ

4.1. Ο αναθέτων φορέας υποβάλει, σε γνωστοποιημένο οργανισμό της επιλογής του, αίτηση για διακρίβωση «ΕΚ» του υποσυστήματος (μέσω του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας παραγωγής), συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού της επιτήρησης των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 5.3 και 6.5. Ο αναθέτων φορέας πρέπει να ενημερώσει τους συμμετέχοντες κατασκευαστές σχετικά με την επιλογή αυτή και την αίτηση.

Η αίτηση πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα κατανόησης της μελέτης, της κατασκευής, της συναρμολόγησης, της εγκατάστασης, της συντήρησης και της λειτουργίας του υποσυστήματος, καθώς επίσης να καθιστά δυνατή την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τον τύπο όπως περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου και προς τις απαιτήσεις της ΤΔΠ.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— την ονομασία και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του·

— τον τεχνικό φάκελο για την έγκριση τύπου, συμπεριλαμβανόμενου του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου όπως έχει εκδοθεί μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας που καθορίζεται στην ενότητα SB·

και, εφόσον δεν περιλαμβάνονται στον εν λόγω φάκελο,:

— γενική περιγραφή του υποσυστήματος, της εν γένει μελέτης του και της κατασκευαστικής δομής του·

— τις τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ([7]), οι οποίες έχουν εφαρμοστεί,

— κάθε αναγκαίο υποστηρικτικό αποδεικτικό στοιχείο για την εφαρμογή των ανωτέρω προδιαγραφών, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου δεν έχουν εφαρμοστεί πλήρως οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές και οι σχετικές ρήτρες, Στα αποδεικτικά αυτά στοιχεία πρέπει να περιλαμβάνονται και τα αποτελέσματα των δοκιμών που διενεργήθηκαν από το ενδεδειγμένο εργαστήριο του κατασκευαστή ή για λογαριασμό του·

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που ορίζονται στην ΤΠΔ·

— τον τεχνικό φάκελο για την κατασκευή και τη συναρμολόγηση του υποσυστήματος·

([6]) Στην ενότητα αυτή, ως «αναθέτων φορέας» νοείται η συμβαλλόμενη οντότητα κατά τον ορισμό της οδηγίας, ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός της που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

([7]) Ο ορισμός της ευρωπαϊκής προδιαγραφής δίδεται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 01/16/ΕΚ. Ο οδηγός για τις ΤΠΔ των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας εξηγεί τον τρόπο χρήσης των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

— αποδεικτικό συμμόρφωσης προς τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανόμενων πιστοποιητικών) για τη φάση παραγωγής·

— κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας προς ενσωμάτωση στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας για χρήση, οι οποίες πρέπει να συνοδεύουν τα συστατικά στοιχεία, και όλα τα αναγκαία στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα VI των οδηγιών·

— κατάλογο των κατασκευαστών των εμπλεκομένων στη μελέτη, την κατασκευή, τη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση του υποσυστήματος·

— αποδεικτικά στοιχεία ότι όλα τα στάδια που ορίζονται στην παράγραφο 5.2 καλύπτονται από τα συστήματα διαχείρισης ποιότητας του εμπλεκόμενου αναθέτοντα φορέα και/ή του κύριου αναδόχου, καθώς και ότι τα εν λόγω συστήματα λειτουργούν αποτελεσματικά·

— στοιχεία του γνωστοποιημένου οργανισμού που είναι αρμόδιος για την έγκριση και την επιτήρηση των εν λόγω συστημάτων διαχείρισης ποιότητας.

4.3. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει πρώτα την αίτηση όσον αφορά την ισχύ της εξέτασης τύπου και του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου.

Εφόσον ο γνωστοποιημένος οργανισμός θεωρήσει ότι έχει παύσει να ισχύει το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή ότι δεν είναι το ενδεδειγμένο, και ότι είναι αναγκαία νέα εξέταση τύπου, αιτιολογεί την απόφασή του.

Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας

5.1. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο ενδεχόμενος κύριος ανάδοχος καταθέτουν σε γνωστοποιημένο φορέα της επιλογής τους αίτηση για αξιολόγηση των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας που εφαρμόζουν.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— όλες τις σχετικές πληροφορίες για το προβλεπόμενο υποσύστημα·

— τον φάκελο για το σύστημα διαχείρισης ποιότητας·

— τον τεχνικό φάκελο του εγκεκριμένου τύπου και αντίγραφο του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου, που έχουν εκδοθεί μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας εξέτασης τύπου της ενότητας SB.

Για τους συμμετέχοντες απλώς σε μέρος του έργου του υποσυστήματος, οι πληροφορίες που πρέπει να δίδονται αφορούν μόνο το σχετικό μέρος.

5.2. Ο αναθέτων φορέας ή ο κύριος ανάδοχος που είναι υπεύθυνος για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος, τα συστήματα διαχείρισης ποιότητας εξασφαλίζουν την εν γένει συμμόρφωση του υποσυστήματος με τον τύπο όπως περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, καθώς και την εν γένει συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ. Για άλλους κυρίους αναδόχους το (τα) σύστημα (-τα) διαχείρισης ποιότητας πρέπει να εξασφαλίζει (-ουν) τη συμμόρφωση της σχετικής συμβολής τους στο υποσύστημα προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.

Όλα τα στοιχεία, απαιτήσεις και διατάξεις που εφαρμόζουν οι αιτούντες πρέπει να συγκεντρώνονται με συστηματικό και τακτικό τρόπο σε φάκελο υπό τη μορφή γραπτών κανόνων, διαδικασιών και οδηγιών. Τα εν λόγω έγγραφα για το σύστημα διαχείρισης ποιότητας θα εξασφαλίζουν την κατανόηση από όλους των πολιτικών και διαδικασιών ποιότητας, όπως προγραμμάτων, χρονοδιαγραμμάτων, εγχειριδίων και πρακτικών.

Ο ως άνω φάκελος πρέπει να περιέχει ιδίως επαρκή περιγραφή για τα ακόλουθα στοιχεία για όλους τους αιτούντες:

— τους στόχους ποιότητας και την οργανωτική δομή·

— τις αντίστοιχες τεχνικές, διαδικασίες και ενέργειες για την κατασκευή, τον έλεγχο ποιότητας και τη διαχείριση ποιότητας·

— τις εξετάσεις, ελέγχους και δοκιμές που θα διενεργούνται πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την κατασκευή, τη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση, καθώς και τη συχνότητα με την οποία θα διενεργούνται·

— τους φακέλους ποιότητας, όπως εκθέσεις επιθεώρησης, αποτελέσματα δοκιμών, αποτελέσματα βαθμονόμησης, εκθέσεις καταλληλότητας του αρμόδιου προσωπικού κτλ.· και

για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κύριο ανάδοχο που είναι υπεύθυνος για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος:

— τις ευθύνες και εξουσίες της διοίκησης όσον αφορά το εν γένει υποσύστημα ποιότητας, περιλαμβανομένης ιδίως της διαχείρισης της ολοκλήρωσης του υποσυστήματος.

Οι εξετάσεις, δοκιμές και έλεγχοι θα καλύπτουν όλα τα ακόλουθα στάδια:

— τη δομή του υποσυστήματος, περιλαμβανόμενων ιδίως των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της συναρμολόγησης των συστατικών στοιχείων και της τελικής ρύθμισης·

— την τελική δοκιμή του υποσυστήματος· και,

— όπου ορίζεται στην ΤΠΔ, τη διακρίβωση υπό συνθήκες πλήρους λειτουργίας.

5.3. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός που έχει επιλεγεί από τον αναθέτοντα φορέα πρέπει να εξετάσει κατά πόσον όλα τα στάδια του υποσυστήματος κατά την παράγραφο 5.2 καλύπτονται επαρκώς και κατάλληλα από την έγκριση και την επιτήρηση του (των) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας του (των) αιτούντα (-ων) ([8]).

Εάν η συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τον τύπο, όπως περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, καθώς και η συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ βασίζονται σε περισσότερα από ένα συστήματα διαχείρισης ποιότητας, ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει ιδίως:

— εάν οι σχέσεις και διεπαφές μεταξύ των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας τεκμηριώνονται σαφώς· και

— εάν, ως προς τους κύριους αναδόχους, οι εν γένει ευθύνες και εξουσίες της διοίκησης για τη συμμόρφωση ολόκληρου του υποσυστήματος ορίζονται επαρκώς και κατάλληλα.

5.4. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 5.1 πρέπει να αξιολογεί το σύστημα διαχείρισης ποιότητας με σκοπό να κρίνει εάν αυτό ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.2. Θεωρείται ότι οι απαιτήσεις αυτές πληρούνται εάν ο κατασκευαστής εφαρμόζει ένα σύστημα ποιότητας για την παραγωγή, την επιθεώρηση και τη δοκιμή του τελικού προϊόντος κατά το πρότυπο EN/ISO 9001 — 2000, το οποίο λαμβάνει υπόψη την ιδιαιτερότητα του υποσυστήματος για το οποίο εφαρμόζεται.

Σε περίπτωση που αιτών εφαρμόζει πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας, ο γνωστοποιημένος οργανισμός λαμβάνει στην αξιολόγησή του υπόψη το στοιχείο αυτό.

Ο διαχειριστικός έλεγχος πρέπει να είναι εξειδικευμένος ως προς το εξεταζόμενο υποσύστημα συνεκτιμώντας παράλληλα τη συγκεκριμένη συμβολή του αιτούντα στο υποσύστημα. Η ομάδα ελεγκτών περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα μέλος το οποίο έχει, ως αξιολογητής, πείρα της τεχνολογίας του σχετικού υποσυστήματος. Η διαδικασία αξιολόγησης περιλαμβάνει επίσκεψη αξιολόγησης στις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή.

Η απόφαση κοινοποιείται στον αιτούντα και περιλαμβάνει τα συμπεράσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

5.5. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος αναλαμβάνουν να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το σύστημα διαχείρισης ποιότητας όπως αυτό έχει εγκριθεί και να το αναβαθμίζουν έτσι ώστε να παραμένει επαρκές και αποτελεσματικό.

Πρέπει να τηρούν τον γνωστοποιημένο οργανισμό ο οποίος έχει εγκρίνει το σύστημα διαχείρισης ποιότητας ενήμερο σχετικά με κάθε σημαντική μεταβολή η οποία επηρεάζει την ικανοποίηση των απαιτήσεων της ΤΠΔ για το υποσύστημα.

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός αξιολογεί τυχόν προτεινόμενες τροποποιήσεις και αποφασίζει κατά πόσον το τροποποιημένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας θα εξακολουθήσει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2, ή κατά πόσον απαιτείται επαναξιολόγηση.

Ο οργανισμός κοινοποιεί την απόφασή του στον αιτούντα. Η κοινοποίηση περιέχει τα συμπεράσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

6. Επιτήρηση του (των) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας υπό την ευθύνη του γνωστοποιημένου οργανισμού.

6.1. Σκοπός της επιτήρησης είναι να εξασφαλίζεται ότι ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος εκπληρώνουν δεόντως τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας.

([8]) Για το τροχαίο υλικό της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να λάβει μέρος στην τελική δοκιμή εν λειτουργία των αυτοκινηταμαξών και των αμαξοστοιχιών υπό τις συνθήκες που προσδιορίζονται στο σχετικό κεφάλαιο της ΤΠΔ.

6.2. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος διαβιβάζουν στον γνωστοποιημένο οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 5.1 (ή έχουν διαβιβάσει) όλα τα έγγραφα τα απαιτούμενα για τον σκοπό αυτό, συμπεριλαμβάνοντας τα σχέδια εφαρμογής και τα τεχνικά στοιχεία που αφορούν το υποσύστημα (εφόσον υπάρχει σχέση με τη συγκεκριμένη συμβολή του αιτούντα στο υποσύστημα), και ιδίως:

— τον φάκελο για το σύστημα διαχείρισης ποιότητας, συμπεριλαμβανομένων των συγκεκριμένων μέσων που εφαρμόζονται για να εξασφαλίζεται ότι:

— για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κύριο ανάδοχο τον υπεύθυνο για το σύνολο του έργου του υποσυστήματος:

οι συνολικές ευθύνες και εξουσίες της διοίκησης όσον αφορά τη συνολική συμμόρφωση του υποσυστήματος είναι καθορισμένες με ικανοποιητικό και ενδεδειγμένο τρόπο·

— για κάθε αιτούντα:

η διαχείριση του συστήματος διαχείρισης ποιότητας είναι η ενδεδειγμένη για να επιτυγχάνεται η ολοκλήρωση σε επίπεδο υποσυστήματος,

— τους φακέλους ποιότητας όπως προβλέπονται στο μέρος της κατασκευής (συμπεριλαμβανόμενων της συναρμολόγησης και της εγκατάστασης) του συστήματος διαχείρισης ποιότητας, όπως εκθέσεις επιθεώρησης, αποτελέσματα δοκιμών, αποτελέσματα βαθμονόμησης, εκθέσεις καταλληλότητας του αρμόδιου προσωπικού κλπ.

6.3. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός πραγματοποιεί περιοδικούς διαχειριστικούς ελέγχους για να βεβαιώνεται ότι ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος διατηρούν και εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης ποιότητας, και τους διαβιβάζει έκθεση ελέγχου. Σε περίπτωση που αυτοί εφαρμόζουν πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας, ο γνωστοποιημένος οργανισμός λαμβάνει το στοιχείο αυτό υπόψη του στην επιτήρηση.

Η συχνότητα των διαχειριστικών ελέγχων είναι τουλάχιστον μία φορά το έτος, με τουλάχιστον ένα έλεγχο κατά τη χρονική περίοδο άσκησης των δραστηριοτήτων (παραγωγή, συναρμολόγηση ή εγκατάσταση) των σχετικών με το υποσύστημα που αποτελεί το αντικείμενο της διαδικασίας διακρίβωσης «ΕΚ» που αναφέρεται στην παράγραφο 8.

6.4. Επιπλέον, ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να πραγματοποιεί χωρίς προειδοποίηση επισκέψεις στους χώρους του (των) αιτούντα (-ων). Κατά τις επισκέψεις αυτές, ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους και να πραγματοποιεί ή να φροντίζει να πραγματοποιηθούν δοκιμές για να ελέγχεται η ορθή λειτουργία του συστήματος διαχείρισης ποιότητας, όταν τούτο είναι αναγκαίο. Διαβιβάζει στον (στους) αιτούντα (-ες) έκθεση επιθεώρησης καθώς και ελέγχου ή/και δοκιμών, ανάλογα με την περίπτωση.

6.5. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός που έχει επιλεγεί από τον αναθέτοντα φορέα και ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη διακρίβωση «ΕΚ», εάν δεν εκτελεί την επιτήρηση του συνόλου του (των) οικείου (-ων) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας, συντονίζει τις ενέργειες επιτήρησης κάθε άλλου γνωστοποιημένου οργανισμού υπεύθυνου για την εργασία αυτή, ώστε:

— να εξασφαλίζεται ότι ακολουθήθηκε η ορθή διαχείριση των διεπαφών μεταξύ των διαφόρων συστημάτων διαχείρισης ποιότητας όσον αφορά την ολοκλήρωση του υποσυστήματος·

— να συλλέγονται, σε συνεννόηση με τον αναθέτοντα φορέα, τα αναγκαία στοιχεία για την αξιολόγηση, ώστε να είναι εξασφαλισμένη η συνεκτικότητα και η γενικότερη επιτήρηση των διαφόρων συστημάτων διαχείρισης ποιότητας.

Ο συντονισμός αυτός περιλαμβάνει το δικαίωμα του γνωστοποιημένου οργανισμού:

— να λαμβάνει όλη την τεκμηρίωση (έγκρισης και επιτήρησης) την προερχόμενη από τον (τους) άλλο (-ους) γνωστοποιημένο (-ους) οργανισμό (-ούς)·

— να παρίσταται στους ελέγχους που προβλέπονται στην παράγραφο 6.3·

— να εισάγει επιπρόσθετους ελέγχους σύμφωνα με την παράγραφο 6.4 υπό την ευθύνη του και από κοινού με τον (τους) άλλο (-ους) γνωστοποιημένο (-ους) οργανισμό (-ούς).

7. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός στον οποίο παραπέμπει η παράγραφος 5.1 πρέπει να έχει τη δυνατότητα εισόδου για λόγους επιθεώρησης, ελέγχου και επιτήρησης, στα εργοτάξια, στους χώρους παραγωγής, στους χώρους συναρμολόγησης και εγκατάστασης, στους χώρους αποθήκευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής και δοκιμών και, γενικότερα, σε όλες τις εγκαταστάσεις όπου θεωρεί ότι είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση του ρόλου του, ανάλογα με τη συγκεκριμένη συμβολή του αιτούντα στο έργο του υποσυστήματος.

8. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος πρέπει, επί χρονικό διάστημα 10 ετών μετά την παραγωγή του τελευταίου υποσυστήματος, να διατηρούν και να θέτουν στη διάθεση των εθνικών αρχών:

— το υλικό τεκμηρίωσης που αναφέρεται στη δεύτερη περίπτωση του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 5.1·

— τις μεταβολές στις οποίες αναφέρεται το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 5.5·

— τις αποφάσεις και εκθέσεις του γνωστοποιημένου οργανισμού, κατά τις παραγράφους 5.4, 5.5 και 6.4.

9. Οσάκις το υποσύστημα ικανοποιεί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός, βασιζόμενος στην εξέταση τύπου και στην έγκριση και επιτήρηση του (των) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας, εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης προοριζόμενο για τον αναθέτοντα φορέα, ο οποίος με τη σειρά του καταρτίζει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ», προοριζόμενη για την εποπτεύουσα αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ή/και λειτουργεί το υποσύστημα.

Η δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή. Η δήλωση αυτή πρέπει να είναι γραπτή, στην ίδια γλώσσα με εκείνη του τεχνικού φακέλου και να περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα V της οδηγίας.

10. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός που έχει επιλεγεί από τον αναθέτοντα φορέα είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου ο οποίος πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ». Ο τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας, και ιδίως τα εξής:

— όλα τα αναγκαία έγγραφα που έχουν σχέση με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος·

— κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων συμμόρφωσης «ΕΚ» και, εφόσον απαιτείται, των δηλώσεων «ΕΚ» για καταλληλότητα προς χρήση, που πρέπει να συνοδεύουν τα υπόψη στοιχεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας, μαζί, ανάλογα με την περίπτωση, με τα αντίστοιχα έγγραφα (πιστοποιητικά, έγκριση συστήματος διαχείρισης ποιότητας και έγγραφα επιτήρησης) που έχουν εκδοθεί από τους γνωστοποιημένους οργανισμούς·

— όλα τα στοιχεία τα σχετικά με τη συντήρηση, τις προϋποθέσεις και τα όρια για τη χρήση του υποσυστήματος·

— όλα τα στοιχεία τα σχετικά με τις οδηγίες για την τεχνική εξυπηρέτηση, τη διαρκή ή κατά τακτά διαστήματα επιτήρηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση·

— το πιστοποιητικό της εξέτασης τύπου για το υποσύστημα και τον συνοδευτικό τεχνικό φάκελο, όπως ορίζεται στην ενότητα SB·

— αποδεικτικά στοιχεία της συμμόρφωσης με τους άλλους κανονισμούς που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανόμενων πιστοποιητικών)·

— το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του γνωστοποιημένου οργανισμού όπως αναφέρεται στην παράγραφο 9, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμών και/ή ελέγχων και θεωρημένο από τον ίδιο, όπου δηλώνεται ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της οδηγίας και την ΤΠΔ και αναφέρονται, εφόσον υπάρχουν, οι επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων και δεν ανακλήθηκαν. Το πιστοποιητικό αυτό πρέπει επίσης να συνοδεύεται από τις εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου που καταρτίζονται στο πλαίσιο της διακρίβωσης, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 6.3 και 6.4, και ιδίως:

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που ορίζονται στην ΤΠΔ.

11. Κάθε γνωστοποιημένος οργανισμός κοινοποιεί στους λοιπούς γνωστοποιημένους οργανισμούς τις πληροφορίες που αφορούν τις εγκρίσεις συστημάτων διαχείρισης ποιότητας τις οποίες έχει εκδώσει, αποσύρει ή των οποίων έχει αρνηθεί τη χορήγηση.

Οι λοιποί γνωστοποιημένοι οργανισμοί μπορούν να λαμβάνουν, κατόπιν αιτήσεώς τους, αντίγραφα των εκδιδόμενων εγκρίσεων συστημάτων διαχείρισης ποιότητας.

12. Τα στοιχεία που συνοδεύουν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης πρέπει να κατατίθενται στον αναθέτοντα φορέα.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου για ολόκληρη τη διάρκεια λειτουργίας του υποσυστήματος, και επί τρία επιπλέον έτη. Ο φάκελος αυτός κοινοποιείται στα κράτη μέλη κατόπιν σχετικού αιτήματος.

ΣΤ.3.3 Ενότητα SF: Διακρίβωση προϊόντων

1. Η ενότητα αυτή περιγράφει τη διαδικασία διακρίβωσης «ΕΚ», κατά την οποία ο γνωστοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον ζητηθεί από αναθέτοντα φορέα ή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα, ότι το υποσύστημα υποδομής, ενέργειας ή τροχαίου υλικού για το οποίο έχει ήδη εκδοθεί από γνωστοποιημένο οργανισμό πιστοποιητικό εξέτασης τύπου:

— είναι σύμφωνο προς την παρούσα ΤΠΔ και κάθε άλλη ισχύουσα ΤΠΔ, πράγμα που αποδεικνύει ότι ικανοποιούνται οι ουσιώδεις απαιτήσεις ([9]) της οδηγίας 01/16/ΕΚ·

([9]) Οι ουσιώδεις απαιτήσεις αποτυπώνονται στις τεχνικές παραμέτρους, διεπαφές και απαιτήσεις απόδοσης που τίθενται στο κεφάλαιο 4 της ΤΠΔ.

— είναι σύμφωνο προς τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη

— και είναι δυνατόν να τεθεί σε χρήση.

2. Ο αναθέτων φορέας ([10]) καταθέτει αίτηση για διακρίβωση «ΕΚ» (μέσω ελέγχου προϊόντος) για το υποσύστημα σε γνωστοποιημένο οργανισμό της επιλογής του.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— την ονομασία και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του·

— τον τεχνικό φάκελο.

3. Στο πλαίσιο αυτού του μέρους της διαδικασίας ο αναθέτων φορέας ελέγχει και πιστοποιεί ότι το οικείο υποσύστημα συμμορφώνεται με τον τύπο, όπως αυτός περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, και τις απαιτήσεις της ΤΠΔ που ισχύει για αυτό.

Ο γνωστοποιημένος φορέας εφαρμόζει τη διαδικασία υπό την προϋπόθεση ότι το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου που έχει εκδοθεί πριν από την αξιολόγηση εξακολουθεί να ισχύει για το υποσύστημα που αποτελεί το αντικείμενο της αίτησης.

4. Ο αναθέτων φορέας λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε η διαδικασία κατασκευής (συμπεριλαμβανόμενων της συναρμολόγησης και της ολοκλήρωσης συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας από ενδεχόμενο κύριο ανάδοχο ([11]) να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τον τύπο, όπως περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, και προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ που ισχύει γι' αυτόν.

5. Η αίτηση πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα κατανόησης της μελέτης, της κατασκευής, της συναρμολόγησης, της εγκατάστασης, της συντήρησης και της λειτουργίας του υποσυστήματος, καθώς επίσης να καθιστά δυνατή την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τον τύπο, όπως αυτός περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, και προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— τον τεχνικό φάκελο για την έγκριση τύπου, συμπεριλαμβανόμενου του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου, όπως αυτό έχει εκδοθεί μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας που καθορίζεται στην ενότητα SB· και

εφόσον δεν περιλαμβάνονται στον εν λόγω φάκελο:

— γενική περιγραφή του υποσυστήματος, εν γένει μελέτη και κατασκευαστική δομή·

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που ορίζονται στην ΤΠΔ·

— τεχνική προκαταρκτική μελέτη και πληροφορίες παραγωγής, παραδείγματος χάρη σχέδια, σκαριφήματα συστατικών στοιχείων, υποσυγκροτημάτων, συγκροτημάτων, κυκλωμάτων κλπ.·

— τον τεχνικό φάκελο για την κατασκευή και τη συναρμολόγηση του υποσυστήματος·

— τις τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ([12]), οι οποίες έχουν εφαρμοστεί·

— κάθε αναγκαίο υποστηρικτικό αποδεικτικό στοιχείο για την εφαρμογή των ανωτέρω προδιαγραφών, ιδίως στις περιπτώσεις όπου δεν έχουν εφαρμοστεί πλήρως οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές και οι σχετικές ρήτρες·

— αποδεικτικό συμμόρφωσης προς άλλες κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανόμενων πιστοποιητικών) για τη φάση παραγωγής·

— κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας προς ενσωμάτωση στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση που πρέπει να παρέχονται μαζί με τα αναφερθέντα συστατικά στοιχεία, και όλα τα αναγκαία στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα VI των οδηγιών·

— κατάλογο κατασκευαστών που εμπλέκονται στη μελέτη, την κατασκευή, τη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση του υποσυστήματος.

([10]) Στην ενότητα αυτή, ως «αναθέτων φορέας» νοείται η συμβαλλόμενη οντότητα κατά τον ορισμό της οδηγίας, ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός της που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

([11]) Ως «κύριος ανάδοχος» νοούνται οι επιχειρήσεις των οποίων οι δραστηριότητες συμβάλλουν στην ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων της ΤΠΔ. Πρόκειται είτε για την επιχείρηση που μπορεί να είναι υπεύθυνη για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος είτε και για άλλη επιχείρηση που εμπλέκεται μόνο σε μέρος του έργου του υποσυστήματος (π.χ., στη συναρμολόγηση ή στην εγκατάσταση του υποσυστήματος).

([12]) Ο ορισμός της ευρωπαϊκής προδιαγραφής δίδεται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 01/16/ΕΚ. Ο οδηγός για τις ΤΠΔ των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας εξηγεί τον τρόπο χρήσης των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Σε περίπτωση που η ΤΔΠ απαιτεί περισσότερες πληροφορίες για τον τεχνικό φάκελο, οι πληροφορίες αυτές παρέχονται.

6. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει πρώτα την αίτηση όσον αφορά την ισχύ της εξέτασης τύπου και του πιστοποιητικού εξέτασης τύπου.

Εφόσον ο γνωστοποιημένος οργανισμός θεωρήσει ότι έχει παύσει να ισχύει το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή ότι δεν είναι το ενδεδειγμένο και ότι είναι αναγκαία νέα εξέταση τύπου, αιτιολογεί την απόφασή του.

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός πραγματοποιεί τις ενδεδειγμένες εξετάσεις και δοκιμές με σκοπό να ελέγχεται η συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τον τύπο, όπως αυτός περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, και προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει και προβαίνει σε δοκιμές για κάθε υποσύστημα που παράγεται μαζικά, σύμφωνα με την παράγραφο 4.

7. Διακρίβωση με εξέταση και δοκιμή κάθε υποσυστήματος (που παράγεται μαζικά)

7.1. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός πραγματοποιεί τις δοκιμές, εξετάσεις και ελέγχους, ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση των υποσυστημάτων, ως προϊόντων μαζικής παραγωγής, όπως προβλέπεται στην ΤΠΔ. Οι εξετάσεις, δοκιμές και οι έλεγχοι καλύπτουν τις φάσεις που προβλέπονται στην ΤΠΔ.

7.2. Κάθε υποσύστημα (που παράγεται μαζικά) εξετάζεται, δοκιμάζεται και ελέγχεται ([13]) μεμονωμένα, ώστε να επαληθεύεται η συμμόρφωσή του προς τον τύπο, όπως περιγράφεται στο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου, και προς τις ισχύουσες γι' αυτό απαιτήσεις της ΤΠΔ. Σε περίπτωση που κάποια δοκιμή δεν αναφέρεται στην ΤΠΔ (ή σε ευρωπαϊκό πρότυπο στο οποίο παραπέμπει η ΤΠΔ), εφαρμόζονται οι σχετικές δοκιμές ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή ισοδύναμες.

8. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός συμφωνεί με τον αναθέτοντα φορέα (και τον κύριο ανάδοχο) σχετικά με τους τόπους όπου θα πραγματοποιηθούν οι δοκιμές, καθώς και ότι οι τελικές δοκιμές του υποσυστήματος και, εφόσον απαιτείται στην ΤΠΔ, οι δοκιμές ή ο έλεγχος υπό συνθήκες πλήρους λειτουργίας, θα διεξαχθούν από τον αναθέτοντα φορέα υπό την άμεση επίβλεψη και φροντίδα του γνωστοποιημένου οργανισμού.

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός έχει δικαίωμα εισόδου για λόγους δοκιμών και ελέγχου στα εργοστάσια παραγωγής, στους χώρους συναρμολόγησης, στις εγκαταστάσεις και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής και δοκιμών, με σκοπό την εκπλήρωση του ρόλου του όπως προβλέπεται στην ΤΠΔ.

9. Εφόσον το υποσύστημα πληροί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό συμμόρφωσης το προοριζόμενο για τον αναθέτοντα φορέα, ο οποίος με τη σειρά του συντάσσει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ» την προοριζόμενη για την εποπτεύουσα αρχή στο κράτος μέλος όπου το υποσύστημα βρίσκεται ή/και λειτουργεί.

Αυτές οι δραστηριότητες του γνωστοποιημένου οργανισμού βασίζονται στην εξέταση τύπου και στις δοκιμές, εξετάσεις και ελέγχους που πραγματοποιούνται για όλα τα προϊόντα μαζικής παραγωγής, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7 και απαιτείται στην παρούσα ΤΠΔ ή/και στις σχετικές ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Η δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή. Η δήλωση πρέπει να είναι γραπτή, στην ίδια γλώσσα με εκείνη του τεχνικού φακέλου, και να περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα V της οδηγίας.

10. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ». Ο τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 των οδηγιών, και ιδίως τα εξής:

— όλα τα αναγκαία έγγραφα τα αναφερόμενα στα χαρακτηριστικά του οικοσυστήματος·

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που ορίζονται στην ΤΠΔ·

— τον κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης και, εφόσον απαιτείται, των Δηλώσεων «ΕΚ» καταλληλότητας προς χρήση, που πρέπει να συνοδεύουν τα υπόψη συστατικά στοιχεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας, μαζί, ανάλογα με την περίπτωση, με τα αντίστοιχα έγγραφα (πιστοποιητικά, εγκρίσεις του συστήματος διαχείρισης ποιότητας και έγγραφα επιτήρησης) που έχουν εκδοθεί από τους γνωστοποιημένους οργανισμούς·

— όλα τα στοιχεία τα σχετικά με τη συντήρηση, τις προϋποθέσεις και τα όρια για τη χρήση του υποσυστήματος·

— όλα τα στοιχεία τα σχετικά με τις οδηγίες για την τεχνική εξυπηρέτηση, τη διαρκή ή κατά τακτά διαστήματα επιτήρηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση·

— το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου για το υποσύστημα και τα συνοδευτικά τεχνικά δικαιολογητικά, όπως καθορίζεται στην ενότητα SB·

([13]) Για το τροχαίο υλικό της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να λάβει μέρος στην τελική δοκιμή εν λειτουργία των αυτοκινηταμαξών και των αμαξοστοιχιών υπό τις συνθήκες που προσδιορίζονται στο σχετικό κεφάλαιο της ΤΠΔ.

— το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του γνωστοποιημένου οργανισμού κατά την παράγραφο 9, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμών και θεωρημένο από τον ίδιο, όπου δηλώνεται ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της οδηγίας και την ΤΠΔ και αναφέρονται τυχόν επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων και δεν ανακλήθηκαν. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να συνοδεύεται, εφόσον συντρέχει περίπτωση, από:

— τις εκθέσεις επιθεώρησης και διαχειριστικού ελέγχου που έχουν σχέση με τη διακρίβωση.

11. Τα στοιχεία που συνοδεύουν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης πρέπει να κατατίθενται στον αναθέτοντα φορέα.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου για όλη την περίοδο λειτουργίας του υποσυστήματος, συν τρία επιπλέον έτη. Ο φάκελος κοινοποιείται στα κράτη μέλη κατόπιν σχετικού αιτήματος.

ΣΤ.3.4 Ενότητα SG: Διακρίβωση ανά μονάδα προϊόντος

1. Η ενότητα αυτή περιγράφει τη διαδικασία διακρίβωσης «ΕΚ» στις περιπτώσεις κατά τις οποίες γνωστοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον τούτο ζητηθεί από αναθέτοντα φορέα ή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα, ότι υποσύστημα υποδομής, ενέργειας, ελέγχου-χειρισμού ή τροχαίου υλικού:

— είναι σύμφωνο προς την παρούσα ΤΠΔ και κάθε άλλη ισχύουσα ΤΠΔ, πράγμα που αποδεικνύει ότι πληρούνται οι ουσιώδεις απαιτήσεις ([14]) της οδηγίας 01/16/ΕΚ·

— είναι σύμφωνο προς τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη,

και είναι δυνατόν να τεθεί σε χρήση.

2. Ο αναθέτων φορέας ([15]) καταθέτει αίτηση για διακρίβωση «ΕΚ» (μέσω διακρίβωσης ανά μονάδα προϊόντος) για το υποσύστημα σε γνωστοποιημένο οργανισμό της επιλογής του.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— την ονομασία και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του·

— τον τεχνικό φάκελο.

3. Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να επιτρέπει την κατανόηση του σχεδιασμού, της κατασκευής, της εγκατάστασης και της λειτουργίας του υποσυστήματος, καθώς και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.

Ο τεχνικός φάκελος πρέπει να περιλαμβάνει:

— γενική περιγραφή του υποσυστήματος, της εν γένει μελέτης του και της κατασκευαστικής δομής του·

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που ορίζονται στην ΤΠΔ·

— σχέδια αρχικής σύλληψης και πληροφορίες για την κατασκευή, όπως σχέδια, σχεδιαγράμματα συστατικών μερών, υποσυγκροτημάτων, συγκροτημάτων, κυκλωμάτων κλπ.·

— περιγραφές και εξηγήσεις αναγκαίες για την κατανόηση της μελέτης και των πληροφοριών για την κατασκευή, της συντήρησης και της λειτουργίας του υποσυστήματος·

— τις τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ([16]) οι οποίες έχουν εφαρμοστεί·

— κάθε αναγκαίο υποστηρικτικό αποδεικτικό στοιχείο για την εφαρμογή των ανωτέρω προδιαγραφών, ιδίως στις περιπτώσεις όπου δεν έχουν εφαρμοστεί πλήρως οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές και οι σχετικές ρήτρες·

— κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας προς ενσωμάτωση στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση, οι οποίες πρέπει να συνοδεύουν τα προαναφερθέντα συστατικά στοιχεία, και όλα τα αναγκαία στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα VI των οδηγιών·

([14]) Οι ουσιώδεις απαιτήσεις αποτυπώνονται στις τεχνικές παραμέτρους, διεπαφές και απαιτήσεις απόδοσης που τίθενται στο κεφάλαιο 4 της ΤΠΔ.

([15]) Στην ενότητα αυτή, ως «αναθέτων φορέας» νοείται η συμβαλλόμενη οντότητα κατά τον ορισμό της οδηγίας, ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός της που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

([16]) Ο ορισμός της ευρωπαϊκής προδιαγραφής δίδεται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 01/16/ΕΚ. Ο οδηγός για τις ΤΠΔ των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας εξηγεί τον τρόπο χρήσης των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

— αποδεικτικά συμμόρφωσης προς τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανομένων πιστοποιητικών)·

— τεχνικό φάκελο για την κατασκευή και τη συναρμολόγηση του υποσυστήματος·

— κατάλογο των κατασκευαστών των εμπλεκομένων στη μελέτη, την κατασκευή, τη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση του υποσυστήματος·

— τις προϋποθέσεις για τη χρήση του υποσυστήματος (περιορισμοί του χρόνου ή της απόστασης λειτουργίας, όρια φθοράς κλπ.)·

— τις προϋποθέσεις για τη συντήρηση και τον τεχνικό φάκελο για τη συντήρηση του υποσυστήματος·

— κάθε τεχνική απαίτηση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την παραγωγή, τη συντήρηση ή τη λειτουργία του υποσυστήματος·

— τα αποτελέσματα των υπολογισμών μελέτης, των εξετάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί κτλ.·

— όλα τα λοιπά ενδεδειγμένα τεχνικά στοιχεία που αποδεικνύουν ότι οι προηγούμενοι έλεγχοι ή δοκιμές έχουν διεξαχθεί επιτυχώς, υπό παρόμοιες συνθήκες, από ανεξάρτητους και εξειδικευμένους φορείς.

Εάν η ΤΠΔ απαιτεί περαιτέρω στοιχεία για τον τεχνικό φάκελο, αυτά θα πρέπει να συμπεριληφθούν.

4. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει την αίτηση και τον τεχνικό φάκελο, προσδιορίζει δε τα στοιχεία που έχουν σχεδιασθεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της ΤΠΔ και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, καθώς και τα στοιχεία που έχουν σχεδιασθεί χωρίς την εφαρμογή των διατάξεων των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει το υποσύστημα και βεβαιώνεται ότι έχουν πραγματοποιηθεί οι κατάλληλες και αναγκαίες δοκιμές για να διαπιστωθεί αν, οσάκις έχουν επιλεγεί οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές, αυτές έχουν πράγματι εφαρμοσθεί, ή αν οι επιλεγείσες λύσεις ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ΤΠΔ εφόσον δεν έχουν εφαρμοσθεί οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Οι εξετάσεις, οι δοκιμές και οι έλεγχοι καλύπτουν τα ακόλουθα στάδια, όπως αυτά προβλέπονται στην ΤΠΔ:

— τον συνολικό σχεδιασμό·

— την κατασκευή του υποσυστήματος, ιδίως, όταν αυτά προβλέπονται, τα έργα πολιτικού μηχανικού, τη συναρμολόγηση των συστατικών στοιχείων και την τελική ρύθμιση·

— τις τελικές δοκιμές του υποσυστήματος· και,

— εφόσον προβλέπεται στην ΤΠΔ, τη διακρίβωση υπό συνθήκες πλήρους λειτουργίας.

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα των εξετάσεων, ελέγχων και δοκιμών που έχουν πραγματοποιηθεί, επιτυχώς και υπό παρόμοιες συνθήκες, από άλλους οργανισμούς ([17]) ή από τον αιτούντα (ή για λογαριασμό του), εφόσον τούτο προβλέπεται στην ΤΠΔ. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός αποφασίζει τότε αν θα χρησιμοποιήσει τα ως άνω αποτελέσματα.

Τα αποδεικτικά στοιχεία που συγκεντρώνονται από τον γνωστοποιημένο οργανισμό πρέπει να είναι κατάλληλα και επαρκή για να αποδεικνύεται ότι έχουν ικανοποιηθεί οι απαιτήσεις της ΤΠΔ και ότι έχουν πραγματοποιηθεί όλοι οι απαιτούμενοι και ενδεδειγμένοι έλεγχοι και δοκιμές.

Κάθε αποδεικτικό στοιχείο προς χρήση το οποίο προέρχεται από τρίτους εξετάζεται πριν από τη διεξαγωγή οποιουδήποτε ελέγχου ή δοκιμής, καθώς ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να επιθυμεί τη διεξαγωγή αξιολόγησης, την παρακολούθηση ή την επανεξέταση των δοκιμών ή ελέγχων κατά τη διεξαγωγή τους.

([17]) Οι προϋποθέσεις για την παροχή εμπιστοσύνης στους ελέγχους και στις δοκιμές πρέπει να είναι παρόμοιες με εκείνες για την εμπιστοσύνη που παρέχει ένας γνωστοποιημένος οργανισμός σε υπεργολάβο (βλέπε παρ. 6.5 του μπλε οδηγού για τη νέα προσέγγιση — Blue Guide on the New Approach).

Το εύρος αυτών των επιπλέον αποδεικτικών στοιχείων πρέπει να αιτιολογείται με τεκμηριωμένη ανάλυση βασιζόμενη, μεταξύ άλλων, στους παράγοντες που απαριθμούνται στη συνέχεια ([18]). Η σχετική αιτιολόγηση εντάσσεται στον τεχνικό φάκελο.

Σε κάθε περίπτωση, ο γνωστοποιημένος οργανισμός υπέχει την τελική ευθύνη.

5. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός συμφωνεί με τον αναθέτοντα φορέα ως προς τους τόπους όπου θα διεξαχθούν οι δοκιμές, καθώς και ότι οι τελικές δοκιμές του υποσυστήματος και, εφόσον προβλέπονται στην ΤΠΔ, οι δοκιμές υπό συνθήκες πλήρους λειτουργίας θα διεξαχθούν από τον αναθέτοντα φορέα υπό την άμεση εποπτεία και φροντίδα του γνωστοποιημένου οργανισμού.

6. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός διαθέτει δικαίωμα πρόσβασης, για σκοπούς δοκιμών και ελέγχου, σε χώρους μελετών, εργοτάξια, εργαστήρια κατασκευής, χώρους συναρμολόγησης και εγκατάστασης, και, ενδεχομένως, σε εγκαταστάσεις προκατασκευής και δοκιμών, για να εκπληρώσει τα καθήκοντά του που προβλέπονται στην ΤΠΔ.

7. Οσάκις το υποσύστημα ικανοποιεί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός, βασιζόμενος στις εξετάσεις, δοκιμές και ελέγχους που απαιτούνται από την ΤΠΔ και/ή τις σχετικές ευρωπαϊκές προδιαγραφές, εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης προοριζόμενο για τον αναθέτοντα φορέα, ο οποίος με τη σειρά του συντάσσει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ», προοριζόμενη για την εποπτεύουσα αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ή/και λειτουργεί το υποσύστημα.

Η δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή. Η δήλωση αυτή πρέπει να είναι γραπτή, στην ίδια γλώσσα με εκείνη του τεχνικού φακέλου, και να περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα V της οδηγίας.

8. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ». Ο τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει τουλάχιστον τις πληροφορίες που καθορίζονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας, και ιδίως τα εξής:

— όλα τα αναγκαία έγγραφα τα αναφερόμενα στα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος·

— τον κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης και, εφόσον απαιτείται, των δηλώσεων «ΕΚ» καταλληλότητας προς χρήση, που πρέπει να συνοδεύουν τα υπόψη στοιχεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας, μαζί, ανάλογα με την περίπτωση, με τα αντίστοιχα έγγραφα (πιστοποιητικά, έγκριση συστήματος διαχείρισης ποιότητας και έγγραφα επιτήρησης) που έχουν εκδοθεί από γνωστοποιημένους οργανισμούς·

— όλα τα στοιχεία τα σχετικά με τη συντήρηση, τις προϋποθέσεις και τα όρια για τη χρήση του υποσυστήματος·

— όλα τα στοιχεία τα σχετικά με τις οδηγίες για την τεχνική εξυπηρέτηση, τη διαρκή ή κατά τακτά διαστήματα επιτήρηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση·

— το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του γνωστοποιημένου οργανισμού όπως αναφέρεται στην παράγραφο 7, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμών και/ή διακρίβωσης και θεωρημένο από τον ίδιο, όπου δηλώνεται ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της οδηγίας και την ΤΠΔ και αναφέρονται τυχόν επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων και δεν ανακλήθηκαν. Το ως άνω πιστοποιητικό πρέπει να συνοδεύεται και από τις σχετικές εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου που έχει συντάξει ο οργανισμός σε σχέση με τη διακρίβωση·

— αποδεικτικά συμμόρφωσης προς τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανομένων πιστοποιητικών)·

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που καθορίζονται στην ΤΠΔ.

([18]) Ο γνωστοποιημένος οργανισμός διερευνά τα διάφορα μέρη του έργου του υποσυστήματος και διαπιστώνει πριν, κατά τη διάρκεια και κατά την ολοκλήρωση του έργου:
- την επίδραση του έργου του υποσυστήματος και των διαφόρων μερών του στους κινδύνους και στην ασφάλεια·
- τη χρήση των υφιστάμενων συστημάτων και εξοπλισμού:
  - ακριβώς όπως πριν,
  - με προσαρμογή στο νέο έργο·
- τη χρήση των υφιστάμενων τεχνικών σχεδιασμού, τεχνολογίας, υλικών και παραγωγής·
- τις ρυθμίσεις για τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τις δοκιμές και την έναρξη λειτουργίας·
- τα καθήκοντα ως προς τη λειτουργία και την εξυπηρέτηση·
- τις προηγούμενες εγκρίσεις από άλλους αρμόδιους οργανισμούς·
- τις διαπιστεύσεις των άλλων εμπλεκόμενων οργανισμών:
  - Ο γνωστοποιημένος οργανισμός επιτρέπεται να λαμβάνει υπόψη διαπιστεύσεις κατά το πρότυπο EN45004, το οποίο διασφαλίζει ότι δεν υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων, ότι η διαπίστευση καλύπτει τις διεξαχθείσες δοκιμές και ότι η διαπίστευση εξακολουθεί να ισχύει.
  - Οσάκις δεν υπάρχει επίσημη διαπίστευση, ο γνωστοποιημένος οργανισμός επιβεβαιώνει ότι τα συστήματα ελέγχου της αρμοδιότητας, της ανεξαρτησίας, των διαδικασιών δοκιμών και διακίνησης των υλικών, οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός, καθώς και κάθε άλλη διαδικασία σχετική με τη συμμετοχή στο υποσύστημα έχουν ελεγχθεί.
  - Σε κάθε περίπτωση, ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει την καταλληλότητα των ρυθμίσεων και αποφασίζει κατά πόσο απαιτείται επιστασία·
- τη χρήση ομοιογενών μερών και συστημάτων σύμφωνων με την ενότητα ΣΤ.

9. Τα στοιχεία που συνοδεύουν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης πρέπει να κατατίθενται στον αναθέτοντα φορέα.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου για όλη τη διάρκεια λειτουργίας του υποσυστήματος, και επί τρία επιπλέον έτη. Ο φάκελος κοινοποιείται στα κράτη μέλη κατόπιν σχετικού αιτήματος.

ΣΤ.3.5 Ενότητα SH2: Σύστημα πλήρους διαχείρισης ποιότητας με εξέταση του σχεδιασμού

1. Η ενότητα αυτή περιγράφει τη διαδικασία διακρίβωσης «ΕΚ» με την οποία ο γνωστοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον ζητηθεί από αναθέτοντα φορέα ή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα, ότι ένα υποσύστημα ενέργειας, ελέγχου-χειρισμού ή τροχαίου υλικού:

— είναι σύμφωνο προς την παρούσα ΤΠΔ και κάθε άλλη ισχύουσα ΤΠΔ, πράγμα που αποδεικνύει ότι ικανοποιούνται οι ουσιώδεις απαιτήσεις ([19]) της οδηγίας 01/16/ΕΚ·

— είναι σύμφωνο προς τις λοιπές κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

2. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εφαρμόζει τη διαδικασία, συμπεριλαμβανόμενης της εξέτασης του σχεδιασμού του υποσυστήματος, υπό την προϋπόθεση ότι ο αναθέτων φορέας ([20]) και ο κύριος ανάδοχος που συμμετέχουν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις της παραγράφου 3.

Ο όρος «κύριος ανάδοχος» αναφέρεται σε επιχειρήσεις των οποίων οι δραστηριότητες συμβάλλουν στην πλήρωση των βασικών απαιτήσεων της ΤΠΔ. Πρόκειται για:

— την επιχείρηση την υπεύθυνη για το έργο του υποσυστήματος στο σύνολό του (συμπεριλαμβανόμενης ιδίως της ευθύνης για την ολοκλήρωση του υποσυστήματος)·

— άλλες επιχειρήσεις που συμμετέχουν μόνο εν μέρει στο έργο του υποσυστήματος (παραδείγματος χάρη, στον σχεδιασμό, στη συναρμολόγηση ή στην εγκατάσταση του υποσυστήματος).

Δεν αναφέρεται στους υπεργολάβους του κατασκευαστή οι οποίοι προμηθεύουν εξαρτήματα και συστατικά στοιχεία διαλειτουργικότητας.

3. Για το υποσύστημα το οποίο υπόκειται στη διαδικασία διακρίβωσης «ΕΚ», ο αναθέτων φορέας ή ο τυχόν κύριος ανάδοχος εφαρμόζουν εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την επιθεώρηση και δοκιμή του τελικού προϊόντος κατά την παράγραφο 5, το οποίο υπόκειται σε επιτήρηση κατά την παράγραφο 6.

Ο κύριος ανάδοχος ο υπεύθυνος για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος (συμπεριλαμβανόμενης ιδίως της ευθύνης για την ολοκλήρωση του υποσυστήματος) πρέπει να εφαρμόζει οπωσδήποτε εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τη μελέτη, την κατασκευή και την επιθεώρηση και τις δοκιμές του τελικού προϊόντος, υποκείμενο σε επιτήρηση κατά την παράγραφο 6.

Όταν ο αναθέτων φορέας είναι ο ίδιος υπεύθυνος για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος (συμπεριλαμβανομένης ιδίως της ευθύνης για την ολοκλήρωση του υποσυστήματος) ή συμμετέχει άμεσα στη μελέτη ή/και στην παραγωγή (συμπεριλαμβανομένης της συναρμολόγησης και της εγκατάστασης), πρέπει να εφαρμόζει εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τις δραστηριότητες αυτές, το οποίο υπόκειται σε επιτήρηση κατά την παράγραφο 6.

Αιτούντες οι οποίοι συμμετέχουν μόνο στη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση είναι δυνατόν απλώς να εφαρμόζουν εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας για την κατασκευή καθώς και την επιθεώρηση και δοκιμή του τελικού προϊόντος.

4. Διαδικασία διακρίβωσης ΕΚ

4.1. Ο αναθέτων φορέας υποβάλλει αίτηση για διακρίβωση «ΕΚ» του υποσυστήματος (μέσω πλήρους συστήματος διαχείρισης ποιότητας με εξέταση του σχεδιασμού), συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού της επιτήρησης των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας όπως προβλέπεται στις παραγράφους 5.4 και 6.6, σε γνωστοποιημένο οργανισμό της επιλογής του. Ο αναθέτων φορέας πρέπει να ενημερώσει τους συμμετέχοντες κατασκευαστές σχετικά με την επιλογή αυτή και την αίτηση.

4.2. Η ως άνω αίτηση πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα κατανόησης της μελέτης, της κατασκευής, της εγκατάστασης, της συντήρησης και της λειτουργίας του υποσυστήματος, καθώς επίσης και αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— την ονομασία και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του·

([19]) Οι ουσιώδεις απαιτήσεις αποτυπώνονται στις τεχνικές παραμέτρους, διεπαφές και απαιτήσεις απόδοσης που τίθενται στο κεφάλαιο 4 της ΤΠΔ.

([20]) Στην ενότητα αυτή, ως «αναθέτων φορέας» νοείται η συμβαλλόμενη οντότητα κατά τον ορισμό της οδηγίας, ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός της που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

— τον τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιλαμβάνει:

— γενική περιγραφή του υποσυστήματος, την εν γένει μελέτη και την κατασκευαστική δομή·

— τις τεχνικές προδιαγραφές, για τη μελέτη, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ([21]) που έχουν εφαρμοστεί·

— κάθε αναγκαίο υποστηρικτικό αποδεικτικό στοιχείο για τη χρησιμοποίηση των ανωτέρω προδιαγραφών, ιδίως στις περιπτώσεις όπου δεν έχουν εφαρμοστεί πλήρως οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές και οι σχετικές ρήτρες·

— το πρόγραμμα δοκιμών·

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που ορίζονται στην ΤΠΔ·

— τον τεχνικό φάκελο για την κατασκευή και τη συναρμολόγηση του υποσυστήματος·

— κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας προς ενσωμάτωση στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης ή καταλληλότητας προς χρήση, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα συστατικά στοιχεία, και όλα τα αναγκαία στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα VI των οδηγιών·

— αποδεικτικά συμμόρφωσης προς άλλες κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανομένων πιστοποιητικών)·

— κατάλογο όλων των κατασκευαστών των εμπλεκομένων στη μελέτη, την κατασκευή, τη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση του υποσυστήματος·

— τις προϋποθέσεις για τη χρήση του υποσυστήματος (περιορισμοί χρόνου λειτουργίας ή απόστασης, όρια φθοράς κλπ.)·

— τις προϋποθέσεις για τη συντήρηση και τον τεχνικό φάκελο για τη συντήρηση του υποσυστήματος·

— κάθε τεχνική απαίτηση που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την παραγωγή, τη συντήρηση ή τη λειτουργία του υποσυστήματος·

— την εξήγηση του τρόπου με τον οποίο όλες οι φάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2 καλύπτονται από συστήματα διαχείρισης ποιότητας του κυρίου αναδόχου ή/και του αναθέτοντα φορέα, εφόσον συμμετέχουν, και αποδεικτικά της αποτελεσματικότητάς τους·

— στοιχεία του (των) γνωστοποιημένου (-ων) οργανισμού (-ών) που είναι αρμόδιος (-οι) για την έγκριση και την επιτήρηση των εν λόγω συστημάτων διαχείρισης ποιότητας.

4.3. Ο αναθέτων φορέας διαβιβάζει τα αποτελέσματα των εξετάσεων, ελέγχων και δοκιμών, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπου ([22]), εφόσον απαιτείται, που εκτελούνται από κατάλληλα εργαστήριά του ή για λογαριασμό του.

4.4. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει την αίτηση όσον αφορά την εξέταση της μελέτης και αξιολογεί τα αποτελέσματα των δοκιμών. Οσάκις η μελέτη ικανοποιεί τις διατάξεις της οδηγίας και της ισχύουσας γι' αυτήν ΤΠΔ, πρέπει να χορηγήσει στον αιτούντα πιστοποιητικό εξέτασης μελέτης. Το πιστοποιητικό αυτό περιλαμβάνει τα συμπεράσματα της εξέτασης της μελέτης, τους όρους ισχύος της, τα στοιχεία τα απαραίτητα για την ταυτοποίηση της μελέτης που εξετάσθηκε, ενδεχομένως δε και περιγραφή της λειτουργίας του υποσυστήματος.

Σε περιπτώσεις άρνησης χορήγησης πιστοποιητικού έγκρισης τύπου στον αναθέτοντα φορέα, ο γνωστοποιημένος οργανισμός πρέπει να παρέχει λεπτομερή αιτιολογία για την άρνηση αυτή.

Πρέπει να προβλέπεται διαδικασία προσφυγής.

4.5. Κατά το στάδιο της παραγωγής, ο αιτών πρέπει να ενημερώσει τον γνωστοποιημένο οργανισμό ότι κατέχει τον τεχνικό φάκελο ο οποίος αφορά το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου για όλες τις τροποποιήσεις οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάζουν τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της ΤΔΠ ή τις προϋποθέσεις για τη χρήση του υποσυστήματος. Στις περιπτώσεις αυτές το υποσύστημα πρέπει να λαμβάνει συμπληρωματική έγκριση. Στην περίπτωση αυτή, ο γνωστοποιημένος οργανισμός διενεργεί μόνο τις εξετάσεις και δοκιμές που είναι σχετικές και απαραίτητες για τις εν λόγω τροποποιήσεις. Η συμπληρωματική αυτή έγκριση είναι δυνατόν να παρέχεται είτε με τη μορφή προσθήκης στο αρχικό πιστοποιητικό εξέτασης μελέτης είτε με την έκδοση νέου πιστοποιητικού αφού αποσυρθεί το προηγούμενο.

([21]) Ο ορισμός της ευρωπαϊκής προδιαγραφής δίδεται στις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 01/16/ΕΚ. Ο οδηγός για τις ΤΠΔ των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας εξηγεί τον τρόπο χρήσης των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

([22]) Η παρουσίαση των αποτελεσμάτων των δοκιμών μπορεί να γίνει κατά την υποβολή της αίτησης ή και αργότερα.

5. Σύστημα διαχείρισης ποιότητας

5.1. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο τυχόν κύριος ανάδοχος πρέπει να καταθέτουν σε γνωστοποιημένο φορέα της επιλογής τους αίτηση για αξιολόγηση των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας που εφαρμόζουν.

Η αίτηση περιλαμβάνει:

— όλες τις σχετικές πληροφορίες για το υπόψη υποσύστημα·

— τον φάκελο για το σύστημα διαχείρισης ποιότητας.

— Για τους συμμετέχοντες απλώς σε μέρος του έργου του υποσυστήματος, οι πληροφορίες που πρέπει να δίδονται αφορούν μόνο το σχετικό μέρος.

5.2. Για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κύριο ανάδοχο που είναι υπεύθυνος για ολόκληρο το έργο του υποσυστήματος, το σύστημα διαχείρισης ποιότητας θα πρέπει να διασφαλίζει την εν γένει συμμόρφωση του υποσυστήματος με τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.

Για τους άλλους κυρίους αναδόχους, το (τα) σύστημα (-τα) διαχείρισης ποιότητας πρέπει να διασφαλίζει (-ουν) τη συμμόρφωση της σχετικής συμβολής τους στο υποσύστημα προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ.

Όλα τα στοιχεία, απαιτήσεις και διατάξεις που εφαρμόζουν οι αιτούντες συγκεντρώνονται με συστηματικό τρόπο σε φάκελο υπό τη μορφή γραπτών κανόνων, διαδικασιών και οδηγιών. Ο εν λόγω φάκελος για το σύστημα διαχείρισης ποιότητας εξασφαλίζει την κατανόηση από όλους των μέτρων και διαδικασιών για την ποιότητα, όπως προγραμμάτων, σχεδίων, εγχειριδίων και εκθέσεων.

Το σύστημα πρέπει να περιέχει ιδίως επαρκή περιγραφή για τα ακόλουθα σημεία:

— για όλους τους αιτούντες:

— τους στόχους ποιότητας και την οργανωτική δομή·

— τις αντίστοιχες τεχνικές, διαδικασίες και συστηματικές ενέργειες που θα εφαρμοστούν για την κατασκευή, τον έλεγχο ποιότητας και τη διαχείριση ποιότητας·

— τις εξετάσεις, ελέγχους και δοκιμές που θα διενεργηθούν πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την κατασκευή, τη συναρμολόγηση και την εγκατάσταση, καθώς και τη συχνότητα με την οποία θα διενεργούνται·

— τους φακέλους ποιότητας, όπως εκθέσεις επιθεώρησης και αποτελέσματα δοκιμών, αποτελέσματα βαθμονόμησης, εκθέσεις καταλληλότητας του αρμόδιου προσωπικού κτλ.·

— για τον κύριο ανάδοχο, στον βαθμό που συμμετέχει στη μελέτη του υποσυστήματος:

— τις τεχνικές προδιαγραφές σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα εφαρμόζονται, και, οσάκις οι ευρωπαϊκές προδιαγραφές δεν θα εφαρμόζονται πλήρως, τα μέσα που θα χρησιμοποιηθούν ώστε να τηρούνται οι απαιτήσεις της ΤΠΔ που ισχύουν για το υποσύστημα·

— τον έλεγχο της μελέτης και τις τεχνικές, διαδικασίες και συστηματικές ενέργειες ελέγχου της μελέτης που θα εφαρμοστούν κατά τη μελέτη του υποσυστήματος·

— τα μέσα επιτήρησης της επίτευξης της απαιτούμενης ποιότητας της μελέτης και του υποσυστήματος και της αποτελεσματικής λειτουργίας των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας σε όλες τις φάσεις, περιλαμβανομένης της παραγωγής·

— καθώς επίσης για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κύριο ανάδοχο τον υπεύθυνο για το σύνολο του έργου του υποσυστήματος:

— τις ευθύνες και εξουσίες της διοίκησης όσον αφορά την εν γένει ποιότητα του υποσυστήματος, συμπεριλαμβανομένης ιδίως της διαχείρισης της ολοκλήρωσης του υποσυστήματος.

Οι εξετάσεις, δοκιμές και έλεγχοι καλύπτουν όλα τα ακόλουθα στάδια:

— την εν γένει μελέτη·

— τη δομή του υποσυστήματος, συμπεριλαμβανόμενων ιδίως των έργων πολιτικού μηχανικού, της συναρμολόγησης των συστατικών στοιχείων και της τελικής ρύθμισης·

— την τελική δοκιμή του υποσυστήματος· και,

— οσάκις τούτο ορίζεται στην ΤΠΔ, τη διακρίβωση υπό συνθήκες πλήρους λειτουργίας.

5.3. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός που έχει επιλεγεί από τον αναθέτοντα φορέα εξετάζει κατά πόσον όλα τα στάδια των υποσυστημάτων όπως αναφέρονται στην παράγραφο 5.2 καλύπτονται επαρκώς και κατάλληλα από την έγκριση και την επιτήρηση του (των) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας του (των) αιτούντα (-ων) ([23]).

Εάν η συμμόρφωση του υποσυστήματος προς τις απαιτήσεις της ΤΠΔ βασίζεται σε περισσότερα από ένα συστήματα διαχείρισης ποιότητας, ο γνωστοποιημένος οργανισμός εξετάζει ιδίως:

— εάν οι σχέσεις και διεπαφές μεταξύ των συστημάτων διαχείρισης ποιότητας τεκμηριώνονται σαφώς· και

εάν οι εν γένει ευθύνες και εξουσίες της διοίκησης για τη συμμόρφωση ολόκληρου του υποσυστήματος ως προς τους κύριους αναδόχους ορίζονται επαρκώς και κατάλληλα.

5.4. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός στον οποίο αναφέρεται η παράγραφος 5.1 αξιολογεί το σύστημα διαχείρισης ποιότητας με σκοπό να κρίνει εάν αυτό ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.2. Θεωρείται ότι οι απαιτήσεις αυτές ικανοποιούνται εάν ο κατασκευαστής εφαρμόζει ένα σύστημα ποιότητας για τον σχεδιασμό, την παραγωγή, την επιθεώρηση και τη δοκιμή του τελικού προϊόντος κατά το πρότυπο EN/ISO 9001-2000, το οποίο λαμβάνει υπόψη την ιδιαιτερότητα του υποσυστήματος για το οποίο εφαρμόζεται.

Σε περίπτωση που αιτών εφαρμόζει πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας, ο γνωστοποιημένος οργανισμός λαμβάνει στην αξιολόγησή του υπόψη το στοιχείο αυτό.

Ο διαχειριστικός έλεγχος πρέπει να είναι εξειδικευμένος ως προς το εξεταζόμενο υποσύστημα, συνεκτιμώντας παράλληλα τη συγκεκριμένη συμβολή του αιτούντα στο υποσύστημα. Η ομάδα ελεγκτών περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον μέλος το οποίο έχει, ως αξιολογητής, πείρα της τεχνολογίας του σχετικού υποσυστήματος. Η διαδικασία αξιολόγησης περιλαμβάνει επίσκεψη αξιολόγησης στις εγκαταστάσεις του αιτούντα.

Η απόφαση κοινοποιείται στον αιτούντα και περιλαμβάνει τα συμπεράσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

5.5. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος αναλαμβάνουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το σύστημα διαχείρισης ποιότητας όπως αυτό έχει εγκριθεί και να το αναβαθμίζουν έτσι ώστε να παραμένει επαρκές και αποτελεσματικό.

Πρέπει να τηρούν τον γνωστοποιημένο οργανισμό ο οποίος έχει εγκρίνει το σύστημα διαχείρισης ποιότητας ενήμερο σχετικά με κάθε σημαντική μεταβολή η οποία επηρεάζει την ικανοποίηση των απαιτήσεων από το υποσύστημα.

Ο γνωστοποιημένος οργανισμός αξιολογεί τυχόν προτεινόμενες τροποποιήσεις και αποφασίζει κατά πόσον το τροποποιημένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας εξακολουθεί να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5.2, ή κατά πόσον απαιτείται επαναξιολόγηση.

Ο οργανισμός κοινοποιεί την απόφασή του στον αιτούντα. Η κοινοποίηση περιέχει τα συμπεράσματα του ελέγχου και την αιτιολογημένη απόφαση αξιολόγησης.

6. Επιτήρηση του (των) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας υπό την ευθύνη του γνωστοποιημένου οργανισμού

6.1. Σκοπός της επιτήρησης είναι να εξασφαλίζεται ότι ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος εκπληρώνουν δεόντως τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το εγκεκριμένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας.

6.2. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος διαβιβάζουν στον γνωστοποιημένο οργανισμό της παραγράφου 5.1 (ή να έχουν διαβιβάσει) όλα τα έγγραφα τα απαιτούμενα για τον σκοπό αυτό, και ιδίως τα σχέδια εφαρμογής και τα τεχνικά στοιχεία που αφορούν το υποσύστημα (στον βαθμό που έχουν σχέση με τη συγκεκριμένη συμβολή του αιτούντα στο υποσύστημα), και ειδικότερα:

— τον φάκελο για το σύστημα διαχείρισης ποιότητας, συμπεριλαμβανομένων των συγκεκριμένων μέσων που εφαρμόζονται για να εξασφαλίζεται ότι:

— για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κύριο ανάδοχο τον υπεύθυνο για το σύνολο του έργου του υποσυστήματος:

οι συνολικές ευθύνες και εξουσίες της διοίκησης όσον αφορά τη συμμόρφωση του όλου υποσυστήματος είναι καθορισμένες με ικανοποιητικό και ενδεδειγμένο τρόπο·

([23]) Για το τροχαίο υλικό της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να λάβει μέρος στην τελική δοκιμή εν λειτουργία των αυτοκινηταμαξών και των αμαξοστοιχιών υπό τις συνθήκες που προσδιορίζονται στο σχετικό κεφάλαιο της ΤΠΔ.

— για κάθε αιτούντα:

η διαχείριση του συστήματος διαχείρισης ποιότητας είναι η ενδεδειγμένη για να εξασφαλίζεται η ολοκλήρωση του υποσυστήματος·

— τους φακέλους ποιότητας που προβλέπονται στο μελετητικό μέρος του συστήματος διαχείρισης ποιότητας, όπως αποτελέσματα αναλύσεων, υπολογισμούς, δοκιμές κ.λπ.·

— τους φακέλους ποιότητας που προβλέπονται στο κατασκευαστικό μέρος (συμπεριλαμβανόμενων της συναρμολόγησης, της εγκατάστασης και της ολοκλήρωσης) του συστήματος διαχείρισης ποιότητας, όπως εκθέσεις επιθεώρησης και αποτελέσματα δοκιμής, αποτελέσματα βαθμονόμησης, εκθέσεις καταλληλότητας του οικείου προσωπικού κλπ.

6.3. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός διεξάγει περιοδικούς διαχειριστικούς ελέγχους για να βεβαιώνεται ότι ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος διατηρούν και εφαρμόζουν το σύστημα διαχείρισης ποιότητας, και τους διαβιβάζει έκθεση ελέγχου. Σε περίπτωση που αυτοί εφαρμόζουν πιστοποιημένο σύστημα διαχείρισης ποιότητας, ο γνωστοποιημένος οργανισμός λαμβάνει το στοιχείο αυτό υπόψη του στην επιτήρηση.

Η συχνότητα των διαχειριστικών ελέγχων είναι τουλάχιστον μία φορά το έτος με τουλάχιστον ένα έλεγχο κατά τη χρονική περίοδο άσκησης των συναφών δραστηριοτήτων (μελέτη, παραγωγή, συναρμολόγηση ή εγκατάσταση) του υποσυστήματος που αποτελεί το αντικείμενο της διαδικασίας διακρίβωσης «ΕΚ» κατά την παράγραφο 4.

6.4. Επιπλέον, ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να πραγματοποιεί χωρίς προειδοποίηση επισκέψεις στους χώρους του (των) αιτούντα (-ων) κατά την παράγραφο 5.2. Κατά τις επισκέψεις αυτές, ο γνωστοποιημένος οργανισμός είναι δυνατόν να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς διαχειριστικούς ελέγχους και να πραγματοποιεί ή να φροντίζει να πραγματοποιηθούν δοκιμές για να ελέγχεται η ορθή λειτουργία του συστήματος διαχείρισης ποιότητας, όταν αυτό είναι αναγκαίο. Διαβιβάζει στον (στους) αιτούντα (-ες) έκθεση επιθεώρησης καθώς και ελέγχου ή/και δοκιμών, ανάλογα με την περίπτωση.

6.5. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός που έχει επιλεγεί από τον αναθέτοντα φορέα και ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη διακρίβωση «ΕΚ», εάν δεν εκτελεί την επιτήρηση του συνόλου του (των) οικείου (-ων) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας κατά την παράγραφο 5 πρέπει να συντονίζει τις ενέργειες επιτήρησης από κάθε άλλο γνωστοποιημένο οργανισμό υπεύθυνο για την εργασία αυτή, ώστε:

— να εξασφαλίζεται ότι ακολουθήθηκε η ορθή διαχείριση των διεπαφών μεταξύ των διαφόρων συστημάτων διαχείρισης ποιότητας όσον αφορά την ολοκλήρωση του υποσυστήματος·

— να συλλέγονται, σε συνεννόηση με τον αναθέτοντα φορέα, τα στοιχεία τα αναγκαία για την αξιολόγηση, ώστε να είναι εξασφαλισμένη η συνεκτικότητα και η συνολική επιτήρηση των διαφόρων συστημάτων διαχείρισης ποιότητας.

Ο συντονισμός αυτός συμπεριλαμβάνει το δικαίωμα του γνωστοποιημένου οργανισμού:

— να λαμβάνει όλα τα έγγραφα (έγκρισης και επιτήρησης) τα προερχόμενα από τον (τους) άλλο (-ους) γνωστοποιημένο (-ους) οργανισμό (-ούς)·

— να παρίσταται στους διαχειριστικούς ελέγχους κατά την παράγραφο 5.4·

— να εισάγει επιπρόσθετους διαχειριστικούς ελέγχους σύμφωνα με την παράγραφο 5.5, υπό την ευθύνη του και από κοινού με τον (τους) άλλο (-ους) γνωστοποιημένο (-ους) οργανισμό (-ούς).

7. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός της παραγράφου 5.1 έχει τη δυνατότητα εισόδου για λόγους επιθεώρησης, διαχειριστικού ελέγχου και επιτήρησης στους χώρους μελετών, στα εργοτάξια, στους χώρους παραγωγής, συναρμολόγησης και εγκατάστασης, στους χώρους αποθήκευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής και δοκιμών και, γενικότερα, σε όλες τις εγκαταστάσεις που θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να επισκεφθεί για την εκπλήρωση του ρόλου του, ανάλογα με τη συγκεκριμένη συμβολή του αιτούντα στο έργο του υποσυστήματος.

8. Ο αναθέτων φορέας, εφόσον συμμετέχει, και ο κύριος ανάδοχος πρέπει, επί χρονικό διάστημα 10 ετών μετά την παραγωγή του τελευταίου υποσυστήματος, να διατηρούν και να θέτουν στη διάθεση των εθνικών αρχών:

— το υλικό τεκμηρίωσης που αναφέρεται στη δεύτερη περίπτωση του δευτέρου εδαφίου της παραγράφου 5.1·

— τις τροποποιήσεις κατά το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 5.5·

— τις αποφάσεις και εκθέσεις του γνωστοποιημένου οργανισμού κατά τις παραγράφους 5.4, 5.5 και 6.4.

9. Οσάκις το υποσύστημα ικανοποιεί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ, ο γνωστοποιημένος οργανισμός, βασιζόμενος στην εξέταση της μελέτης και την έγκριση και την επιτήρηση του (των) συστήματος (-ων) διαχείρισης ποιότητας, εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης προοριζόμενο για τον αναθέτοντα φορέα, ο οποίος με τη σειρά του συντάσσει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ», προοριζόμενη για την εποπτεύουσα αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ή/και λειτουργεί το υποσύστημα.

Η δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή. Η δήλωση αυτή πρέπει να είναι γραπτή, στην ίδια γλώσσα με εκείνη του τεχνικού φακέλου και να περιέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα V της οδηγίας.

10. Ο γνωστοποιημένος οργανισμός που έχει επιλεγεί από τον αναθέτοντα φορέα είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου ο οποίος πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση διακρίβωσης «ΕΚ». Ο τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει τουλάχιστον τις πληροφορίες που καθορίζονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3 της οδηγίας, και ιδίως τα εξής:

— όλα τα αναγκαία έγγραφα τα αναφερόμενα στα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος·

— τον κατάλογο των συστατικών στοιχείων διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων στο υποσύστημα·

— αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» συμμόρφωσης και, εφόσον απαιτείται, των δηλώσεων «ΕΚ» καταλληλότητας προς χρήση, που πρέπει να συνοδεύουν τα συστατικά στοιχεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 της οδηγίας, μαζί, ανάλογα με την περίπτωση, με τα αντίστοιχα έγγραφα (πιστοποιητικά, εγκρίσεις συστημάτων διαχείρισης ποιότητας και έγγραφα επιτήρησης) που έχουν εκδοθεί από γνωστοποιημένους οργανισμούς·

— αποδεικτικά συμμόρφωσης προς τις άλλες κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τη Συνθήκη (συμπεριλαμβανομένων πιστοποιητικών)·

— όλα τα στοιχεία τα σχετικά με τη συντήρηση, τις προϋποθέσεις και τα όρια για τη χρήση του υποσυστήματος·

— όλα τα συστήματα τα σχετικά με τις οδηγίες για την τεχνική εξυπηρέτηση, τη διαρκή ή κατά τακτά διαστήματα επιτήρηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση·

— το πιστοποιητικό συμμόρφωσης του γνωστοποιημένου οργανισμού κατά την παράγραφο 9, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα διακρίβωσης και/ή υπολογισμών και θεωρημένο από τον ίδιο, όπου δηλώνεται ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις της οδηγίας και την ΤΠΔ και αναφέρονται, κατά περίπτωση, επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά την εκτέλεση των δραστηριοτήτων και δεν ανακλήθηκαν.

  Ανάλογα με την περίπτωση, το πιστοποιητικό πρέπει να συνοδεύεται και από τις εκθέσεις επιθεώρησης και διαχειριστικού ελέγχου που καταρτίζονται στο πλαίσιο της διακρίβωσης κατά τις παραγράφους 6.4 και 6.5·

— το μητρώο υποδομής ή το μητρώο τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων όλων των στοιχείων που καθορίζονται στην ΤΠΔ.

11. Κάθε γνωστοποιημένος οργανισμός πρέπει να κοινοποιεί στους λοιπούς γνωστοποιημένους οργανισμούς τις πληροφορίες που αφορούν τις εγκρίσεις συστημάτων διαχείρισης της ποιότητας και τα πιστοποιητικά εξέτασης σχεδιασμού ΕΚ, τα οποία έχει εκδώσει, αποσύρει ή των οποίων έχει αρνηθεί τη χορήγηση.

Οι λοιποί γνωστοποιημένοι οργανισμοί μπορούν να λαμβάνουν, κατόπιν αιτήσεώς τους, αντίγραφα:

— των εκδοθεισών εγκρίσεων συστημάτων διαχείρισης ποιότητας και των συμπληρωματικών εγκρίσεων· και

— των εκδοθέντων πιστοποιητικών εξέτασης σχεδιασμού ΕΚ και των συμπληρωμάτων τους.

12. Τα στοιχεία που συνοδεύουν το πιστοποιητικό συμμόρφωσης πρέπει να κατατίθενται στον αναθέτοντα φορέα.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου για όλη τη διάρκεια λειτουργίας του υποσυστήματος, και επί τρία επιπλέον έτη. Ο φάκελος κοινοποιείται στα κράτη μέλη κατόπιν σχετικού αιτήματος.

ΣΤ.4 Αξιολόγηση των ρυθμίσεων για τη συντήρηση: Διαδικασία αξιολόγησης συμμόρφωσης

Το σημείο αυτό παραμένει ανοικτό.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ζ

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

Ασφαλής περιοχή	Ο ορισμός δίδεται στο σημείο 4.2.2.6.1: Ασφαλής περιοχή είναι ένας χώρος εντός ή εκτός σήραγγας, για τον οποίο ισχύουν τα ακόλουθα κριτήρια: — Οι συνθήκες επιτρέπουν την επιβίωση. — Η πρόσβαση προσώπων είναι δυνατή με ή χωρίς βοήθεια. — Τα πρόσωπα είναι δυνατόν να αυτο-διασωθούν, εφόσον τους δοθεί η ευκαιρία, ή πολλά από αυτά να αναμένουν τα σωστικά συνεργεία χρησιμοποιώντας τις διαδικασίες που περιγράφονται στο σχέδιο έκτακτης ανάγκης. Η επικοινωνία πρέπει να είναι δυνατή είτε μέσω κινητού τηλεφώνου είτε με σταθερή σύνδεση με το κέντρο ελέγχου του διαχειριστή της σήραγγας.
Γείωση	Σύνδεση των εναέριων καλωδίων και των ηλεκτροφόρων τροχιών απευθείας με τη γη, με σκοπό την αποφυγή υπερβολικά υψηλής τάσης κατά τη διάρκεια των εργασιών στις ηλεκτροφόρες γραμμές.
Διαδοχικές σήραγγες	Εάν δύο ή περισσότερες σήραγγες διαδέχονται η μία την άλλη χωρίς να μεσολαβεί διαχωριστικό ακάλυπτο διάστημα μεγαλύτερο των 500 m, και χωρίς να υπάρχει πρόσβαση σε ασφαλή περιοχή στο ακάλυπτο διάστημα, οι σήραγγες ορίζονται ως μία ενιαία σήραγγα, οπότε πρέπει να ακολουθούνται οι αντίστοιχες προδιαγραφές. Τα 500 m αποτελούν το μέγιστο μήκος αμαξοστοιχίας, με πρόσθετο διάστημα και στα δύο άκρα (για κακή πέδηση κ.λπ.).
ΔΥ	Διαχειριστής υποδομής
Εγκάρσια διάβαση	Σήραγγα μικρού μήκους που συνδέει δύο ή περισσότερες παράλληλες σήραγγες, για να χρησιμοποιείται με σκοπό την εξυπηρέτηση της διάσωσης, της συντήρησης και των τεχνικών εγκαταστάσεων
Επικοινωνία έκτακτης ανάγκης	(1) Επικοινωνία μεταξύ της εταιρείας σιδηροδρόμων και του διαχειριστή υποδομής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. (2) Ανεξάρτητο σύστημα επικοινωνιών στους σιδηροδρόμους, για την εξυπηρέτηση των σωστικών συνεργείων και των δημόσιων αρχών.
ΕΣ	Εταιρεία σιδηροδρόμων
Καμπύλη θερμοκρασίας-χρόνου	Προδιαγραφή για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση των δομικών στοιχείων. Εδώ: Προδιαγραφή για τον σχεδιασμό πυρασφάλειας, διακύμανση της θερμοκρασίας σε συνάρτηση με τη διάρκεια της πυρκαγιάς.
Κατηγορίες λειτουργίας	Ορισμός για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στα διάφορα δίκτυα για θέματα ασφαλείας.
Μήκος σήραγγας	Το μήκος μιας σήραγγας μετρείται από άνοιγμα σε άνοιγμα, στη στάθμη της άνω παρειάς των σιδηροτροχιών. Το σημείο 1.1.2 αναφέρει τις διάφορες κατηγορίες μήκους.
Μηχανοστάσιο	Χώρος με τεχνικό εξοπλισμό για σιδηροδρομικές εφαρμογές (π.χ., σηματοδότηση, παροχή ενέργειας, έλεγχο έλξης κλπ.).
Περιοχή διάσωσης	Περιοχή για τα σωστικά συνεργεία, με σκοπό την εγκατάσταση εξοπλισμού (π.χ., διαλογή θυμάτων, επιτόπιο στρατηγείο, αντλιοστάσιο κ.λπ.) Είναι δυνατόν, από την περιοχή αυτή να γίνεται και η εκκένωση των ατόμων
Πλήρωμα αμαξοστοιχίας	Μέλη του προσωπικού που συνοδεύουν αμαξοστοιχία και διαθέτουν πιστοποιημένα προσόντα, είναι δε τοποθετημένα από την οικεία εταιρεία σιδηροδρόμων για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων σε σχέση με την ασφάλεια πάνω στην αμαξοστοιχία: π.χ., ο μηχανοδηγός ή ο συνοδός.
Προστατευμένο ηλεκτρικό καλώδιο	Είναι ένα καλώδιο με προστασία που αποτρέπει την εκπομπή στο περιβάλλον προϊόντων καύσης σε περίπτωση πυρκαγιάς.

Σχέδιο συντήρησης	Κανονισμός συντήρησης, ο οποίος αναφέρεται στην επιθεώρηση, στην επισκευή και στην ανακατασκευή, μαζί με τις σχετικές προδιαγραφές
Σωστικά συνεργεία	Πρόκειται για τους πυροσβέστες, τους ιατρικούς οργανισμούς (π.χ. Ερυθρός Σταυρός), τους τεχνικούς οργανισμούς (π.χ. THW, στη Γερμανία), τις ειδικές στρατιωτικές ή αστυνομικές μονάδες (π.χ. του Μηχανικού, SAR, κ.λπ.).
Σχέδιο έκτακτης ανάγκης	Είναι το σχέδιο που εκπονείται υπό τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, σε συνεργασία, εφόσον ενδείκνυται, με τις εταιρείες σιδηροδρόμων, τα σωστικά συνεργεία και τις αρχές τις αρμόδιες για κάθε σήραγγα. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης πρέπει να είναι βασισμένο στις εγκαταστάσεις αυτο-διάσωσης, εκκένωσης και διάσωσης.
Υπόγειος σταθμός	Σταθμός μεταξύ σηράγγων, κάτω από την επιφάνεια του εδάφους, με τμήματα προσπελάσιμα από το κοινό.