

32002D0730

L 245/1

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

12.9.2002

DECYZJA KOMISJI
z dnia 30 maja 2002 r.
dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu konserwacji transeuropejskiego
systemu kolei dużych prędkości, określonej w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE

(notyfikowana jako dokument nr C(2002) 1946)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2002/730/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 6 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 2 lit. c) dyrektywy 96/48/WE transeuropejski system kolei dużych prędkości jest dzielony dalej na podsystemy strukturalne lub funkcjonalne. Podsystemy te są określone w załączniku II do dyrektywy.
- (2) Zgodnie z art. 5 ust. 1 tej dyrektywy, każdy z podsystemów objęty jest specyfikacją techniczną interoperacyjności (TSI).
- (3) Zgodnie z art. 6 ust. 1 tej dyrektywy, projekty TSI opracowywane są przez wspólny organ przedstawicielski.
- (4) Komitet ustanowiony na mocy art. 21 dyrektywy 96/48/WE wyznaczył Europejskie Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności Kolei (AEIF) jako wspólny organ przedstawicielski, zgodnie z art. 2 lit. h) tej dyrektywy.

- (5) AEIF udzielono upoważnienia do opracowywania projektu TSI podsystemu konserwacji zgodnie z art. 6 ust. 1 tej dyrektywy. Upoważnienie to zostało ustanowione zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 21 ust. 2 tej dyrektywy.

- (6) AEIF opracowało projekt TSI, wraz ze sprawozdaniem wstępnym zawierającym analizę kosztów i korzyści, jak przewidziano w art. 6 ust. 3 tej dyrektywy.

- (7) Projekt TSI został zbadany przez przedstawicieli Państw Członkowskich, w ramach Komitetu ustanowionego dyrektywą, w świetle sprawozdania wstępnego.

- (8) Jak określono w art. 1 dyrektywy 96/48/WE, warunki osiągnięcia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości dotyczą projektu, budowy, polepszenia oraz eksploatacji infrastruktury oraz taboru kolejowego przyczyniających się do funkcjonowania systemu wprowadzanego do użytku po dacie wejścia w życie dyrektywy. W odniesieniu do infrastruktury oraz taboru kolejowego użytkowanego w chwili wejścia w życie niniejszej TSI, TSI powinna znaleźć zastosowanie od momentu przewidywania prac związanych z tą infrastrukturą oraz taborem kolejowym. Jednakże stopień, w jakim TSI ma zastosowanie jest zmienny, stosownie do zakresu oraz wielkości przewidywanych prac, oraz kosztów i korzyści wpływających z zastosowań. Aby takie częściowe prace łączyły się do osiągnięcia pełnej interoperacyjności, muszą być poparte spójną strategią wdrożenia. W tym kontekście należy dokonać rozróżnienia między ulepszeniem, odnowieniem oraz wymianą związaną z konserwacją.

⁽¹⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6.

- (9) Przyjmuje się, że dyrektywa 96/48/WE i TSI nie stosują się do odnawiania lub wymiany związanych z konserwacją. Jest jednakże pożądane, aby TSI były stosowane do odnawiania, tak jak będzie w przypadku TSI tradycyjnego systemu kolei na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/16/WE⁽¹⁾. W przypadku braku obowiązkowego wymagania oraz biorąc pod uwagę zakres prac odnowienia, zachęca się Państwa Członkowskie, w przypadku gdy są do tego zdolne, do stosowania TSI do odnawiania i wymiany związanej z konserwacją.
- (10) TSI będąca przedmiotem niniejszej decyzji nie nakłada obowiązku stosowania określonych technologii lub rozwiązań technicznych, z wyjątkiem gdy jest to ściśle konieczne dla interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.
- (11) TSI będąca przedmiotem niniejszej decyzji oparta jest na najlepszej dostępnej w chwili przygotowywania właściwego projektu wiedzy specjalistycznej. Postęp technologiczny lub wymagania społeczne mogą sprawić, że będą konieczne zmiany bądź uzupełnienia niniejszej TSI. W miarę potrzeb procedura przeglądu lub aktualizacyjna zostanie zapoczątkowana zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 96/48/WE.
- (12) Przepisy dotyczące konserwacji szczególnych dla każdego podsystemu oraz te dotyczące trybów awaryjnych są wymienione w odpowiednich TSI. TSI konserwacji dotyczy zatem tylko kwestii odnoszących się do punktów logistycznych konserwacji pociągów.
- (13) W pewnych przypadkach TSI będąca przedmiotem niniejszej decyzji dopuszcza wybór między różnymi rozwiązaniami, czyniąc możliwym zastosowanie ostatecznych lub przejściowych rozwiązań interoperacyjnych, które są zgodne z istniejącą sytuacją. Ponadto dyrektywa 96/48/WE przewiduje specjalne przepisy wykonawcze w niektórych szczególnych przypadkach. Co więcej, w przypadkach przewidzianych w art. 7 tej dyrektywy należy zezwolić Państwom Członkowskim na niestosowanie niektórych specyfikacji technicznych. Dlatego jest konieczne, aby Państwa Członkowskie zapewniły, że spis infrastruktury oraz spis taboru kolejowego są publikowane i uaktualniane co roku. Spisy te określają główne dane techniczne krajowej infrastruktury oraz taboru kolejowego (np. podstawowe parametry) oraz ich zgodność z danymi technicznymi określonymi w stosowanych TSI. W tym celu TSI będąca przedmiotem niniejszej decyzji wskazuje ściśle, która informacja musi pojawić się w spisie.
- (14) Stosowanie TSI będącej przedmiotem niniejszej decyzji musi brać pod uwagę szczególne kryteria odnoszące się do technicznej i operacyjnej zgodności między infrastrukturą i taboru kolejowym, które mają być wprowadzone do użytku a systemem, z którym mają być zintegrowane. Niniejsze wymogi zgodności pociągają za sobą złożoną analizę techniczną i ekonomiczną, którą należy sporządzić osobno dla każdego przypadku. Analiza powinna uwzględniać:
- połączenia między różnymi podsystemami określonymi w dyrektywie 96/48/WE,
 - różne kategorie linii i taboru kolejowego wymienione w tej dyrektywie, oraz
 - techniczne i operacyjne środowisko istniejącego systemu.
- Dlatego dla TSI będącej przedmiotem niniejszej decyzji zasadnicze jest uchwalenie strategii wdrażania, która powinna wskazywać techniczne etapy przejścia od obecnych warunków systemu do sytuacji gdy system staje się interoperacyjny.
- (15) Przepisy niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego dyrektywą 96/48/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

TSI odnoszącą się do podsystemu „konserwacja” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości wymienionego w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE zostaje niniejszym przyjęta przez Komisję. TSI jest ustanowiona w Załączniku do niniejszej decyzji. TSI ma w pełni zastosowanie do infrastruktury oraz taboru kolejowego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości określonego w załączniku I dyrektywy 96/48/WE, uwzględniając poniższy art. 2.

Artykuł 2

1. Do celów niniejszego artykułu:

- „ulepszenie” oznacza poważną pracę zmieniającą podsystem lub część podsystemu zmieniającą osiągi tego podsystemu,
- „odnowienie” oznacza poważną pracę zmieniającą podsystem lub część podsystemu, która nie zmienia osiągnięć tego podsystemu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1.

— „wymiana związana z konserwacją” oznacza zastąpienie składników częściami o identycznej funkcji oraz osiąгах w ramach zapobiegawczej lub naprawczej konserwacji.

2. W przypadku ulepszenia podmiot zamawiający przedstawi zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu akta określające projekt. Państwo Członkowskie zbada te akta oraz uwzględniając strategię wdrożenia określoną w rozdziale 7 załączonej TSI, zdecydować (gdzie właściwe), czy konieczne jest zastosowanie załączonej TSI. Jeśli tak, poinformuje o tym Komitet ustanowiony na mocy dyrektywy 96/48/WE.

3. W przypadku odnowienia oraz wymiany związanej z konserwacją zastosowanie załączonej TSI jest dobrowolne.

Artykuł 3

Załączona TSI wchodzi w życie sześć miesięcy po notyfikacji niniejszej decyzji.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 maja 2002 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

SPECYFIKACJA TECHNICZNA INTEROPERACYJNOŚCI ODNOSZĄCA SIĘ DO PODSYSTEMU
KONSERWACJI

	„Strona
1. WPROWADZENIE	8
1.1. ZAKRES TECHNICZNY	8
1.2. ZAKRES GEOGRAFICZNY.....	8
1.3. TREŚĆ NINIEJSZEJ TSI	8
2. DEFINICJA I ZAKRES PODSYSTEMU	8
3. ZASADNICZE WYMOGI	9
4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU	12
4.1. PODSTAWOWE PARAMETRY PODSYSTEMU „KONSERWACJA”	12
4.2. POŁĄCZENIA PODSYSTEMU KONSERWACJI	12
4.2.1. Połączenia podsystemu	12
4.2.2. Niniejsze połączenia odznaczają się	12
4.2.2.1. <i>Połączeniem z podsystemem infrastruktury</i>	12
4.2.2.2. <i>Połączeniem z podsystemem taboru kolejowego</i>	13
4.2.3. Przepisy regulacyjne i eksploatacyjne	14
4.3. OKREŚLONE OSIĄGI PODSYSTEMU KONSERWACJI	14
5. ELEMENTY INTEROPERACYJNOŚCI	14
6. OCENA ZGODNOŚCI I/LUB PRZYDATNOŚCI DO UŻYTKU	15
6.1. ELEMENTY INTEROPERACYJNOŚCI	15
6.1.1. Procedura oceny zgodności (moduły)	15
6.1.2. Zastosowanie modułów	16
6.2. PODSYSTEM KONSERWACJI	16
6.2.1. Procedury oceny (moduły)	16
6.2.2. Zastosowanie modułów	16
6.2.2.1. <i>Instalacje stałe</i>	16
6.2.2.2. <i>Instalacje pokładowe</i>	17

7.	WDRAŻANIE TSI KONSERWACJI	17
7.1.	PROCEDURA WDRAŻANIA I KOORDYNACJA	17
7.1.1.	Procedura.....	17
7.1.2.	Koordinacja	17
7.1.3.	Stosowanie urządzeń do konserwacji (linie wszystkich kategorii)	18
7.1.3.1.	<i>Bocznice</i>	18
7.1.3.2.	<i>Punkty zaopatrzenia w wodę</i>	18
7.1.3.3.	<i>Ruchome wózki do usuwania nieczystości z toalet</i>	18
7.2.	SZCZEGÓLNE PRZYPADKI: SZCZEGÓŁY WDROŻENIA	18
7.3.	ZALECENIE	18
ZAŁĄCZNIK I	SYTUACJE SZCZEGÓLNE	19
ZAŁĄCZNIK II	OCENA ZGODNOŚCI.....	20
ZAŁĄCZNIK III	PROCEDURY OCENY (MODUŁY)	23
ZAŁĄCZNIK IV	PRZYŁĄCZENIA SYSTEMU USUWANIA NIECZYSTOŚCI Z TOALET	39
ZAŁĄCZNIK V	PRZYŁĄCZENIA DOPŁYWU REZERWUARÓW WODY	40"

1. WPROWADZENIE

1.1. ZAKRES TECHNICZNY

Niniejsza TSI dotyczy podsystemu konserwacji, będącego jednym z podsystemów wymienionych w załączniku II.1 do dyrektywy 96/48/WE.

Niniejsza TSI jest częścią zbioru sześciu TSI, które obejmują wszystkie osiem podsystemów określonych w dyrektywie. Specyfikacje dotyczące podsystemów „użytkownik” oraz „środowisko”, koniecznych do zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości zgodnie z zasadniczymi wymogami wymienione zostały w odpowiednich TSI.

Więcej informacji na temat podsystemu konserwacji znajduje się w rozdziale 2.

1.2. ZAKRES GEOGRAFICZNY

Zakres geograficzny niniejszej TSI obejmuje transeuropejski system kolei dużych prędkości określony w załączniku I do dyrektywy 96/48/WE.

Dokonuje się odniesienia w szczególności do linii sieci kolei transeuropejskich określonych w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej lub w jakimkolwiek uaktualnieniu tej decyzji w rezultacie rewizji przewidzianej w art. 21 tej decyzji.

1.3. TREŚĆ NINIEJSZEJ TSI

Zgodnie z art. 5 ust. 3 i z pkt 1 lit. b) załącznika I do dyrektywy 96/48/WE, niniejsza TSI:

- a) określa zasadnicze wymogi podsystemów oraz ich połączeń (rozdział 3);
- b) ustanawia podstawowe parametry opisane w pkt 3 załącznika II do tej dyrektywy, konieczne do spełnienia zasadniczych wymogów (rozdział 4);
- c) ustanawia warunki jakie należy spełnić w celu osiągnięcia szczególnych osiągnięć dla każdej z następujących kategorii linii (rozdział 4):
 - kategoria I: specjalnie wybudowane szybkie linie z wyposażeniem do prędkości zwykle większych lub równych 250 km/h,
 - kategoria II: specjalnie ulepszone szybkie linie z wyposażeniem do prędkości rzędu 200 km/h,
 - kategoria III: specjalnie ulepszone linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy w rezultacie ograniczeń topograficznych, rzeźby terenu lub urbanistycznych, na których prędkość powinna być dostosowana do każdego przypadku.
- d) ustanawia przepisy wykonawcze w niektórych szczególnych przypadkach (rozdział 7);
- e) ustala elementy interoperacyjności oraz interfejsy, jakie powinny być objęte przez specyfikacje europejskie, włączając normy europejskie, konieczne do osiągnięcia interoperacyjności w ramach transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości przy zachowaniu zasadniczych wymogów (rozdział 5);
- f) stwierdza, w każdym rozważanym przypadku, który z modułów określonych w decyzji 93/465/EWG lub, gdzie to właściwe, jakie szczególne procedury mają być zastosowane w celu oceny albo zgodności albo przydatności elementów interoperacyjności, jak również weryfikacji „WE” podsystemów (rozdział 6).

2. DEFINICJA I ZAKRES PODSYSTEMU

Celem niniejszej specyfikacji technicznej jest określenie przepisów technicznych i regulacyjnych wraz z koniecznymi oraz właściwymi procedurami, w odniesieniu do elementów podsystemu „konserwacja” oraz połączeń wymaganych do zagwarantowania interoperacyjności europejskiego systemu kolei dużych prędkości zgodnie z zasadniczymi wymogami podsystemu „konserwacja”.

Określenie dziedziny, jakiej dotyczy podsystem konserwacji, wraz z polem zastosowania związanej z nim specyfikacji technicznej, wpływa z operacji konserwacji lub czynności monitorowania, które powinny być stosowane w powszechnej praktyce w celu spełnienia wymogów interoperacyjności.

W świetle struktury geograficznej europejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz prędkości komercyjnych z jakimi poruszają się pociągi, będzie możliwe ułożenie list tak, aby każdy pociąg mógł wracać w rozłożonych w czasie przedziałach do wyznaczonej bazy w swoim kraju pochodzenia gdzie będą przeprowadzane czynności kompleksowej konserwacji z częstotliwością zgodną z projektem oraz niezawodnością kolei dużych prędkości. Rzeczywiście projekt szybkich pociągów obejmuje wysoce niezawodne rozwiązania techniczne i strukturę funkcjonalną obejmującą redundancję o bardzo wysokim stopniu gotowości, znacznie przewyższającym tradycyjny odpręg wagonów z jedną lub dwiema lokomotywami. Ponadto urządzenia monitorujące lub testujące wykorzystujące narzędzia automatycznego wykrywania ułatwiają ustalenie bieżącego stanu funkcjonalnego składu pociągu tak, że może on być zestawiony w taki sposób, aby kontynuować eksploatację handlową do jego powrotu do punktu konserwacji.

Warunki pod jakimi można podejmować pewne prace naprawcze pozwalające na bezpieczny powrót taboru kolejowego do ustalonej lokomotywni oraz specjalne warunki eksploatacji taboru kolejowego w stanie awaryjnym, ustalane są oddzielnie dla każdego przypadku, między zarządcami infrastruktury oraz przedsiębiorstwami kolejowymi, stosownie do szczególnych danych technicznych taboru kolejowego oraz do przepisów lub rozporządzeń ruchu danych krajów.

W żadnym wypadku żadna poważna operacja naprawcza konserwacji (z wyjątkiem tych wymaganych w szczególnych sytuacjach, patrz załącznik I do niniejszej TSI) lub inspekcja nie może być dokonana poza wyznaczonymi punktami i urządzeniami konserwacji składu pociągów. W rezultacie punkty logistyczne konserwacji składu pociągów objęte niniejszą TSI są wyraźnie ograniczone do czynności zapewniających interoperacyjność. Chodzi o czynności takie jak uzupełnianie zużywanych materiałów (woda i piasek), sprzątanie (wewnątrz i na zewnątrz składów pociągów) oraz opróżnianie toalet.

Ogólnie mówiąc, ustalenia konserwacji właściwe dla każdego podsystemu objętego przez TSI, jeśli jest to w ogóle konieczne, wymienione są w odpowiednim TSI.

W odniesieniu do niezawodności oraz struktury funkcjonalnej składów pociągów jak również stosowanej organizacji konserwacji, konserwacja i obsługa techniczna jest organizowana w sposób zgodny z możliwą do przyjęcia ekonomicznie i korzystną eksploatacją składu pociągów.

Z tego punktu widzenia urządzenia objęte zakresem stosowania specyfikacji technicznej interoperacyjności (TSI) „konserwacja” są tymi, które są wymagane do:

- sprzątania wewnątrz i na zewnątrz składów pociągów,
- obsługi toalet retencyjnych,
- uzupełniania zapasów wody i piasku.

3. ZASADNICZE WYMOGI

3.1. Zgodnie z art. 4 ust. 1 dyrektywy 96/48/WE, transeuropejski system kolei dużych prędkości, jego podsystemy oraz ich elementy interoperacyjności powinny spełniać stosowne zasadnicze wymogi określone w załączniku III do dyrektywy.

3.2. Zasadnicze wymogi odnoszą się do:

- bezpieczeństwa,
- niezawodności oraz gotowości technicznej,
- zdrowia,
- ochrony środowiska,
- zgodności technicznej.

Zgodnie z dyrektywą 96/48/WE, zasadnicze wymogi mogą mieć zakres ogólny oraz mają zastosowanie przekrojowo do całego transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i mogą obejmować cechy szczególne dla każdego podsystemu oraz jego elementów.

- 3.3. Wymogi właściwe dla podsystemu „konserwacja” (urządzenia i procedury stosowane w punktach konserwacji obsługujących interoperacyjne składy pociągów dużych prędkości), odpowiadające i dodatkowe do względów ustanowionych w załączniku III do dyrektywy, są określone w sposób następujący:

— **Bezpieczeństwo**

Zasadniczy wymóg 1.1.1:

„Projekt, budowa lub montaż, konserwacja oraz monitorowanie składników mających decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa, oraz bardziej szczegółowo składników wiążących się z ruchem pociągów, musi gwarantować bezpieczeństwo na poziomie odpowiadającym celom ustalonym dla sieci, w tym obejmujących szczególne sytuacje awaryjne.”

Spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy poświadczona jest zgodność wymagań ppkt 4.2.2.2.5 (sprzęt do uzupełniania piasku) niniejszej TSI.

Zasadniczy wymóg 1.1.2:

„Parametry wiążące się z kontaktem koło/szyna powinny spełniać wymagania stateczności niezbędne do zapewnienia bezpiecznego przemieszczania przy maksymalnej dopuszczalnej prędkości”

Niniejszy zasadniczy wymóg nie jest stosowny do podsystemu konserwacji.

Zasadniczy wymóg 1.1.3:

„Stosowane składniki muszą wytrzymywać wszystkie naciski występujące normalnie lub wyjątkowo, które zostały określone w okresie ich eksploatacji. Następstwa wszelkich przypadkowych awarii, dotyczące bezpieczeństwa, muszą być ograniczone przez właściwe środki.”

Niniejszy zasadniczy wymóg nie jest stosowny do podsystemu konserwacji.

Zasadniczy wymóg 1.1.4:

„Projekt instalacji stałych i taboru oraz wybór wykorzystywanych materiałów musi mieć na celu ograniczanie powstawania, rozszerzania się i skutków ognia oraz dymu w przypadku pożaru.”

W odniesieniu do stałych instalacji podsystemu konserwacji, spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy wykazano zgodność tych instalacji z przepisami krajowymi.

Zasadniczy wymóg 1.1.5:

„Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby nie osłabiały ich bezpieczeństwa, jeśli są wykorzystywane w sposób możliwy do przewidzenia niezgodnie z zaleconą instrukcją”

Niniejszy zasadniczy wymóg nie jest stosowny do podsystemu „konserwacja”.

— **Niezawodność i dostępność**

Zasadniczy wymóg 1.2:

„Monitorowanie oraz konserwacja elementów o charakterze środków trwałych i ruchomości, które są związane z ruchem pociągów muszą być zorganizowane, przeprowadzane i oceniane w taki sposób, aby utrzymać działanie w zamierzonych warunkach.”

Składy pociągów dużych prędkości łączą rozwiązania techniczne o wysokiej niezawodności oraz strukturę funkcjonalną z nieodłączną redundancją zapewniającą najwyższą dostępność składu pociągów. Ponadto urządzenia monitorujące/kontrolujące połączone z urządzeniami automatycznego odłączania czynią łatwiejszym znajomość stanu funkcjonalnego składów pociągów oraz umożliwiają ich zestawienie gwarantujące nieprzerwaną eksploatację handlową składu pociągów do jego powrotu do lokomotywni.

W konsekwencji nie trzeba przyjmować żadnych szczególnych środków w odniesieniu do podsystemu „konserwacja” w celu zapewnienia niezawodności oraz gotowości technicznej składu pociągów w kontekście niniejszego zasadniczego wymogu.

— Zdrowie*Zasadniczy wymóg 1.3.1:*

„Materiały, które prawdopodobnie - ze względu na sposób ich wykorzystywania - stwarzają zagrożenie dla zdrowia osób mających do nich dostęp nie mogą być stosowane w pociągach i infrastrukturze kolejowej.”

W odniesieniu do stałych instalacji podsystemu konserwacji spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu może być uznane za osiągnięte, gdy wykazano zgodność tych instalacji z dyrektywami WE oraz przepisami krajowymi.

Zasadniczy wymóg 1.3.2:

„Te materiały muszą być dobrane, wprowadzane do użytku i wykorzystywane w taki sposób, aby ograniczyć emisję szkodliwych i niebezpiecznych dymów lub gazów, szczególnie w przypadku pożaru.”

W odniesieniu do stałych instalacji podsystemu konserwacji, spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy wykazano zgodność tych instalacji z przepisami krajowymi.

Zasadniczy wymóg 2.5.1:

„Urządzenia techniczne i procedury wykorzystywane w punktach konserwacji nie mogą stanowić zagrożenia dla zdrowia ludzkiego.”

W odniesieniu do stałych instalacji podsystemu „konserwacja” spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy wykazano zgodność tych instalacji z przepisami krajowymi.

— Ochrona środowiska*Zasadniczy wymóg 1.4.1:*

„Następstwa ustanowienia i eksploatacji transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości dla środowiska naturalnego powinny zostać ocenione i wzięte pod uwagę na etapie projektowania systemu, zgodnie z obowiązującymi przepisami wspólnotowymi.”

Niniejszy zasadniczy wymóg nie jest stosowny do podsystemu „konserwacja”.

Zasadniczy wymóg 1.4.2:

„Materiały wykorzystywane w pociągach i infrastrukturze muszą zapobiegać emisji dymów i gazów, które są szkodliwe i niebezpieczne dla środowiska naturalnego, w szczególności w przypadku pożaru.”

W odniesieniu do stałych instalacji podsystemu konserwacji, spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy wykazano zgodność tych instalacji z przepisami krajowymi.

Zasadniczy wymóg 1.4.3:

„Systemy taboru kolejowego i zasilania energetycznego muszą być projektowane i produkowane w taki sposób, żeby były elektromagnetycznie kompatybilne z instalacjami, urządzeniami oraz państwowymi lub prywatnymi sieciami, których funkcjonowanie mogłyby zakłócać.”

Niniejszy zasadniczy wymóg nie jest stosowny do podsystem konserwacji.

Zasadniczy wymóg 2.5.2:

„Urządzenia techniczne i procedury wykorzystywane w punktach konserwacji nie mogą przekraczać dopuszczalnych poziomów uciążliwości dla otaczającego środowiska.”

W odniesieniu do stałych instalacji podsystemu konserwacji, spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy wykazano zgodność tych instalacji z przepisami krajowymi.

— **Zgodność techniczna**

Zasadniczy wymóg 1.5:

„Charakterystyka techniczna infrastruktury i instalacji stałych muszą być wzajemnie zgodne, a także zgodne z charakterystykami technicznymi pociągów, które mają być wykorzystywane w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości.

Jeżeli dostosowanie do tych charakterystyk technicznych okaże się trudne na niektórych odcinkach sieci, mogą być stosowane rozwiązania tymczasowe, które zapewnią zgodność w przyszłości .”

Spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy poświadczona jest zgodność z wymaganiami ppkt 4.2.2.1, 4.2.2.2.1, 4.2.2.2.2 oraz 4.2.2.2.4 rozdziału 4, jak również ppkt 5.3.1 oraz 5.3.5 rozdziału 5 niniejszej TSI.

Zasadniczy wymóg 2.5.3:

„Instalacje konserwacji (do obsługi) szybkich pociągów muszą być takie, że umożliwiają bezpieczne, niezagrażające zdrowiu i komfortowe operacje, które mają być wykonywane we wszystkich pociągach, do których zostały zaprojektowane .”

Spełnienie niniejszego zasadniczego wymogu można uznać za osiągnięte, gdy jest poświadczona zgodność z wymaganiami ppkt 4.2.2.1, 4.2.2.2.1, 4.2.2.2.2, 4.2.2.2.4, 4.2.2.2.5 oraz 4.2.2.2.6 rozdziału 4, jak również ppkt 5.3.1 oraz 5.3.5 rozdziału 5 niniejszej TSI.

- 3.4. Weryfikacja, że zasadnicze wymogi dotyczące podsystemu oraz jego elementów zostały spełnione jest ustanowiona zgodnie z przepisami ustanowionymi dyrektywą 96/48/WE.

4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU

Transeuropejski system kolei dużych prędkości objęty przepisami dyrektywy 96/48/WE, którego część stanowi podsystem konserwacji, jest zintegrowanym systemem, którego spójność musi być weryfikowana szczególnie w odniesieniu do podstawowych parametrów, połączeń oraz poziomów osiągnięć w celu zapewnienia interoperacyjności systemu z zachowaniem zasadniczych wymogów.

W odniesieniu do interoperacyjności podsystem konserwacji ma następujące cechy:

4.1. **PODSTAWOWE PARAMETRY PODSYSTEMU „KONSERWACJA”**

Podsystemu konserwacji nie cechują podstawowe parametry wymienione w załączniku II (sekcja 3) do dyrektywy 96/48/WE.

4.2. **INTERFEJSY PODSYSTEMU KONSERWACJI**

4.2.1. **Połączenia podsystemu**

W odniesieniu do zgodności technicznej, połączenia podsystemu konserwacji dotyczą:

- podsystemu infrastruktury,
- podsystemu taboru kolejowego.

4.2.2. **Niniejsze połączenia odznaczają się:**

4.2.2.1. *Połączenie z podsystem infrastruktury*

- Bocznice
 - Bocznice powinny posiadać napowietrzną linię dostarczającą do pociągu zasilanie.
 - Ich geometryczne charakterystyki (włączając długość) powinny być zgodne z wymaganiami ppkt 4.3.3.5 TSI infrastruktury.
 - Jeśli stosuje się wózki usuwania nieczystości z toalet, minimalny odstęp między środkami szyn powinien wynosić 6 m i należy zapewnić ścieżkę jezdnią dla wózków.

4.2.2.2. Połączenie z podsystemem taboru kolejowego

4.2.2.2.1. Zewnętrzne urządzenia do sprzątania składu pociągów

- Musi być możliwe mycie przednich szyb w kabinie maszynisty zarówno z ziemi oraz z peronów wysokości 550 mm i 760 mm z pomocą odpowiedniego (ze szczególnym uwzględnieniem zdrowia i bezpieczeństwa) sprzętu czyszczącego, na wszystkich stacjach oraz punktach, na których pociąg się zatrzymuje, lub w których ma postój.
- W przypadku gdy stosowane są maszyny myjące powinny móc czyścić zewnętrzną stronę składów pociągów jedno lub dwupiętrowego na wysokości:
 - 1 000-3 500 mm dla jednopiętrowego składu pociągów,
 - 500-4 300 mm dla dwupiętrowego składu pociągów.

Musi być możliwe dostosowanie prędkości z jaką skład pociągów przemieszcza się przez myjnię pociągów odpowiednio dla każdej myjni, tj. między 4 a 6 km/h.

- Produkty stosowane do mycia pociągów powinny być zgodne z miejscowymi przepisami ochrony środowiska.

4.2.2.2.2. Systemy usuwania nieczystości z toalet

- Technologia toalet składu pociągów zezwala na opróżnianie szczelnych toalet (wykorzystujących świeżą lub odzyskiwaną wodę) w odstępach trzydniowych, tak by czynności opróżniania można było dokonywać według harmonogramu w wyznaczonych wagonowniach.
- Instalacja usuwania nieczystości z toalet (stała lub ruchoma) jest zgodna z charakterystyką albo jednego z systemów szczelnych toalet albo drugiego.
- Ruchomy wózek może w razie potrzeby być dostarczony, aby umożliwić opróżnianie, tym samym pozwalając na kontynuację eksploatacji handlowej taboru kolejowego do jego powrotu do macierzystej wagonowni.
- Wszystkie potrzebne ruchome wózki usuwania nieczystości wykonują wszystkie następujące funkcje:
 - ssanie (wartość graniczną podciśnienia ssania ustanawia się na 0,2 bara),
 - splukiwanie (stosuje się tylko do urządzeń usuwania nieczystości z toalet retencyjnych),
 - ładowanie dodatków (stosuje się tylko do urządzeń usuwania nieczystości z toalet retencyjnych),
 - usuwanie nieczystości.

4.2.2.2.3. Wewnętrzne urządzenia do sprzątania składu pociągów

- W każdym wagonie zapewnia się podłączenie do źródła energii elektrycznej 3 000 VA, 230 V o częstotliwości 50 Hz do zasilania przemysłowego urządzeń do sprzątania. Zasilanie to powinno być równocześnie dostępne we wszystkich wagonach składu pociągów. Gniazodka energii elektrycznej wewnątrz pociągu muszą być rozmieszczone tak, aby żadna część wagonu, którą należy sprzątnąć, nie była odległa od jednego z gniazdek o więcej niż 12 m.

4.2.2.2.4. Urządzenia do uzupełniania wody

- Nowe urządzenie do dostarczania wody w sieci interoperacyjnej jest zaopatrywane w wodę pitną zgodnie z dyrektywą 98/83/WE, i jego tryb działania musi zapewniać, że woda dostarczana z ostatniego elementu stałej części tych instalacji jest zgodna z jakością określoną tą dyrektywą dla wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi.

4.2.2.2.5. Urządzenia do uzupełniania piasku

- Skrzynki z piaskiem są zwykle napełniane podczas zgodnych z harmonogramem czynności konserwacji w wyspecjalizowanych warsztatach odpowiedzialnych za konserwację składu pociągów. Jednakże jeśli jest to wymagane, piasek do tych celów, odpowiadający miejscowym specyfikacjom, zostaje udostępniony do napełniania skrzynek z piaskiem tak, aby tabor kolejowy mógł kontynuować eksploatację handlową do jego powrotu do miejsca konserwacji.

4.2.2.2.6. Szczególne wymagania w odniesieniu do postoju pociągów

Pociągi muszą być zaprojektowane tak, aby:

- składy pociągów zachowywały podczas postoju poziom hałasu przewidziany w TSI taboru kolejowego,
- nie było konieczne okresowe monitorowanie, gdy są na postoju pod napięciem,
- mogły być zestawiane w odniesieniu do różnych poziomów działania (stan oczekiwania, przygotowywania, itd.),
- brak napięcia nie niszczył żadnej części składowej pociągu,
- pociągi na postoju mogły być pewnie zabezpieczone przed wszystkimi niebezpieczeństwami nieoczekiwanego ruchu.

W szczególności muszą posiadać hamulce postojowe gwarantujące, że w każdym przypadku kiedy użycie takich hamulców jest wymagane, mogą być przestrzegane mające zastosowanie miejscowe zasady eksploatacji.

4.2.3. Przepisy regulacyjne i eksploatacyjne

Aby zapewnić spójność transeuropejskiego systemu kolejowego, wymienione powyżej połączenia podlegają następującym wymogom regulacyjnym i eksploatacyjnym:

(Brak)

4.3. OKREŚLONE OSIĄGI PODSYSTEMU KONSERWACJI

Kryteria osiągnięć jakie podsystem konserwacji musi spełniać odpowiadają osiągom określonym odpowiednio dla każdej z następujących kategorii linii transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości:

- linie specjalnie wybudowane dla ruchu z dużymi prędkościami,
- linie specjalnie ulepszone w celu dostosowania do dużych prędkości,
- linie specjalnie ulepszone w celu dostosowania do dużych prędkości, o specjalnych cechach.

W przypadku podsystemu konserwacji wymagania eksploatacyjne są takie same dla wszystkich trzech kategorii linii.

5. ELEMENTY INTEROPERACYJNOŚCI

5.1. Zgodnie z art. 2 lit. d) dyrektywy 96/48/WE, elementy interoperacyjności to „wszystkie podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub pełne zespoły wyposażenia włączone lub przeznaczone do włączenia do podsystemu, od których bezpośrednio albo pośrednio zależy interoperacyjność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości”.

5.2. Elementy interoperacyjności podlegają stosownym przepisom dyrektywy 96/48/WE i, w odniesieniu niniejszej TSI, są to następujące:

- systemy usuwania nieczystości z toalet: połączenia,
- urządzenia do czyszczenia wnętrza składu pociągów: gniazdka elektryczne,
- urządzenia do uzupełniania zapasów wody i piasku: złączki do napełniania wody (otwór wlotowy).

5.3. Niniejsze elementy interoperacyjności podlegają specyfikacjom w formie wymogów dotyczących funkcjonalności. Ocena zgodności i/lub przydatności do użycia jest ustalana poprzez wymagania dotyczące połączeń elementu interoperacyjności, jako z wyjątkowymi odniesieniami do projektu lub charakterystyk opisowych.

5.3.1. Specyfikacje elementu interoperacyjności połączeń w systemie usuwania nieczystości z toalet są następujące:

- Połączenia (3" do opróżniania oraz 1" do spłukiwania) oraz ich uszczelnienia muszą być zgodne z rysunkami 1 i 2 odpowiednio załącznika IV.

5.3.2. Styki połączeń elementu interoperacyjności systemu usuwania nieczystości z toalet odznaczają się:

(Brak)

5.3.3. Specyfikacje elementu interoperacyjności urządzenia do czyszczenia wnętrza składu pociągów, gniazdek elektrycznych, są następujące:

- Wewnętrzne gniazdka muszą odpowiadać wymiarom ustanowionym w normie EN 60 309.1, oraz muszą wypełniać charakterystyki wymiarów gniazdek określone na stronie 22 normy EN 60 309.2 (gniazdko z dwoma biegunami + uziemienie) oraz charakterystyki określone w sekcji 8.3.1 oraz 8.3.1.1 normy EN 50 153.

5.3.4. Połączenia elementu interoperacyjności urządzenia do czyszczenia wnętrza składu pociągów, gniazdek elektrycznych, odznaczają się:

(Brak)

W zakresie w jakim specyfikacje elementu interoperacyjności urządzenia do czyszczenia wnętrza składu pociągów, gniazdek elektrycznych czynią odniesienie do europejskich specyfikacji przygotowanych przez europejskie organy normalizacyjne - CEN, CENELEC oraz ETSI - polecane przez Komisję, te ostatnie specyfikacje muszą być przygotowane na podstawie osiągnięć, oraz tylko wyjątkowo na podstawie przepisów.

Stosownymi specyfikacjami europejskimi są:

- norma EN 60 309.1,
- norma EN 60 309.2 (str. 22),
- norma EN 50 153 (sekcja 8.3.1 oraz 8.3.1.1),
- dyrektywa 98/83/WE (jakość wody).

5.3.5. Specyfikacja elementu interoperacyjności złązek napełniania wody jest następująca:

- złączki napełniania wody są pokazane na rysunku 3 załącznika V.

5.3.6. Połączenia elementu interoperacyjności złązek napełniania wody odznaczają się:

(Brak)

6. OCENA ZGODNOŚCI I/LUB PRZYDATNOŚCI DO UŻYTKU

6.1. ELEMENTY INTEROPERACYJNOŚCI

6.1.1. **Procedura oceny zgodności (moduły)**

Procedura oceny zgodności elementów interoperacyjności określona w rozdziale 5 niniejszej TSI jest przeprowadzana przez zastosowanie modułów określonych w załączniku III do niniejszej TSI.

Procedury oceny zgodności, opisy metod badania elementów interoperacyjności: połączeń systemu usuwania nieczystości z toalet, urządzeń do czyszczenia wnętrza składu pociągów (gniazdek elektrycznych) oraz złązek napełniania wody, określone w rozdziale 5 niniejszej TSI, są wskazane w tabelach II.1, II.2 i II.3 załącznika II do niniejszej TSI.

W zakresie wymaganym przez moduły określone w załączniku III do niniejszej TSI, ocena zgodności elementu interoperacyjności jest oceniana przez jednostkę notyfikowaną, kiedy wskazane jest to w procedurze, na podstawie której producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie wniósł wniosek.

Producent elementu interoperacyjności lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie opracowuje deklarację zgodności WE zgodnie z art. 13 ust. 1 oraz rozdziałem 3 załącznika IV do dyrektywy 96/48/WE przed wprowadzeniem elementu interoperacyjności do obrotu. Deklaracja WE przydatności do użytku nie jest wymagana dla elementów interoperacyjności podsystemu konserwacji.

6.1.2. **Zastosowanie modułów**

Ocena zgodności

W odniesieniu do procedury oceny każdego elementu interoperacyjności podsystemu konserwacji, producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie stosuje wewnętrzną kontrolę procedury produkcji (moduł A) wskazaną w załączniku III (III.1) do niniejszej TSI.

Definicja procedur oceny

Procedury oceny zdefiniowano w załączniku III do niniejszej TSI.

Ocena zgodności obejmuje fazy i charakterystyki zaznaczone przez „X” w tabelach II.1, II.2 oraz II.3 załącznika II do niniejszej TSI.

6.2. **PODSYSTEM KONSERWACJI**

6.2.1. **Procedury oceny (moduły)**

Na żądanie podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, jednostka notyfikowana przeprowadza weryfikację WE zgodnie z art. 18 ust. 1 oraz załącznikiem VI do dyrektywy 96/48/WE oraz zgodnie z przepisami stosownych modułów określonych w załączniku III do niniejszej TSI.

Jeśli podmiot orzekający może wykazać, że badania lub weryfikacje poprzednich wniosków pozostają ważne w nowym wniosku, jednostka notyfikowana uwzględnia je w ocenie zgodności.

Procedury oceny weryfikacji WE podsystemu konserwacji, wykaz specyfikacji oraz opisy procedur badania są wskazane w tabeli II.4 w załączniku II do niniejszej TSI.

W zakresie określonym w niniejszej TSI weryfikacja WE podsystemu konserwacji uwzględnia jego połączenia z pozostałymi podsystemami transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości.

Podmiot orzekający opracowuje deklarację weryfikacji WE podsystemu konserwacji zgodnie z art. 18 ust. 1 oraz załącznikiem V do dyrektywy 96/48/WE.

6.2.2. **Zastosowanie modułów**

6.2.2.1. *Instalacje stałe*

W odniesieniu do procedury weryfikacji podsystemu konserwacji (stałe instalacje), podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie może wybrać albo:

- procedurę weryfikacji jednostki (moduł SG) wskazaną w załączniku III (III.5) do niniejszej TSI, albo
- pełne zapewnienie jakości z procedurą badania projektu (moduł SH2) wskazaną w załączniku III (III.6) do niniejszej TSI.

Moduł SH2 można wybrać tylko w przypadku gdy wszystkie działania przyczyniające się do projektu podsystemu, które mają być weryfikowane (projektowanie, produkcja, montaż, instalacja) podlegają systemowi jakości projektowania, produkcji, końcowej kontroli produktu oraz badania, zatwierdzonemu i nadzorowanemu przez jednostkę notyfikowaną.

Ocena obejmuje fazy oraz charakterystyki wskazane w tabeli II.4 załącznika II do niniejszej TSI.

6.2.2.2. Instalacje pokładowe

W odniesieniu do procedury weryfikacji podsystemu konserwacji (instalacje pokładowe), podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie mogą wybrać między:

- procedurą badania typu (moduł SB) wskazaną w załączniku III (III.2) do niniejszej TSI, w odniesieniu do faz projektu i rozwoju, w połączeniu z:
- albo procedurą zapewnienia jakości produkcji (moduł SD) wskazaną w załączniku III (III.3), lub procedurą weryfikacji produktu (moduł SF) wskazaną w załączniku III (III.4) do niniejszej TSI, w odniesieniu do fazy produkcji, lub
- pełnym zapewnieniem jakości z procedurą badania projektowania (moduł SH2) wskazaną w załączniku III (III.6) do niniejszej TSI, w odniesieniu do wszystkich faz.

Moduł SD można wybrać tylko w przypadku gdy wszystkie weryfikowane działania przyczyniające się do projektu podsystemu (produkcja, montaż, instalacja) podlegają systemowi jakości produkcji, kontroli końcowej produktu oraz badania, zatwierdzonemu oraz nadzorowanemu przez jednostkę notyfikowaną.

Moduł SH2 można wybrać tylko w przypadku gdy wszystkie weryfikowane działania przyczyniające się do projektu podsystemu (projektowanie, produkcja, montaż, instalacja) podlegają systemowi jakości projektowania, produkcji, kontroli końcowej produktu oraz badania, zatwierdzonemu oraz nadzorowanemu przez jednostkę notyfikowaną.

Ocena obejmuje fazy oraz charakterystyki wskazane w tabeli II.5 załącznika II do niniejszej TSI.

7. WDRAŻANIE TSI KONSERWACJI

7.1. PROCEDURA WDRAŻANIA I TERMINARZ

7.1.1. Procedura

Wdrażanie specyfikacji na urządzenia do konserwacji opierają się na następujących czynnościach podstawowych:

Krok 1:

Projekt planu taboru kolejowego jest badany zarówno przez zarządcę infrastruktury jak i przedsiębiorstwo kolejowe.

Krok 2:

Analiza ekonomiczna prowadzona jest zarówno przez zarządcę infrastruktury jak i przedsiębiorstwo kolejowe, na jej podstawie można zmienić początkowy plan.

7.1.2. Koordynacja

Z powodu:

- czasu potrzebnego na budowę lub zmianę stałych instalacji, oraz wprowadzenia ruchomych wózków usuwania nieczystości z toalet,
- zasady, że zgodność z wymogami interoperacyjności już istniejących stałych instalacji jest możliwa tylko w ramach długoterminowego harmonogramu odnawiania i napraw,

koordynacja wdrożenia będzie musiała być uzgadniana między zarządcą infrastruktury a przedsiębiorstwem kolejowym.

W szczególności jeśli przedsiębiorstwo kolejowe zamierza rozpocząć eksploatację interoperacyjnej trasy w terminie niezgodnym z tymi ograniczeniami, zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe uzgodnią czasowe rozwiązania (na przykład sporządzanie tymczasowych planów taboru kolejowego).

7.1.3. Stosowanie urządzeń do konserwacji (linie wszystkich kategorii)**7.1.3.1. Bocznice**

Pierwszy krok: zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe badają wspólnie projekt planu taboru kolejowego zaproponowany przez przedsiębiorstwo kolejowe, oraz określają obszary interoperacyjnej sieci, na rozważanej trasie, gdzie skład pociągów powinny być (zgodnie z tym projektem planu taboru kolejowego) trzymane na bocznicach oraz gdzie nie ma (lub jest niewystarczająca ilość) bocznic odpowiadających wymogom niniejszej TSI.

Drugi krok: zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe przeprowadzają wspólnie analizę ekonomiczną, mogącą prowadzić do zmiany planu taboru kolejowego. Te zmiany, dotyczące liczby i/lub umiejscowienia obszarów postoju składów pociągów, minimalizują liczbę nowych (zgodnych z TSI konserwacji) bocznic, jakie będą musiały być wybudowane, oraz liczbę istniejących bocznic, jakie będą musiały być doprowadzone do zgodności z niniejszą TSI.

7.1.3.2. Punkty zaopatrzenia w wodę

Pierwszy krok: zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe badają wspólnie projekt planu taboru kolejowego zaproponowany przez przedsiębiorstwo kolejowe, oraz ustalają obszary interoperacyjnej sieci, na rozważanej trasie, gdzie skład pociągów powinny (zgodnie z tym projektem planu taboru kolejowego) być zaopatrywane w wodę, oraz gdzie nie ma (lub jest niewystarczająca ilość) punktów zaopatrzenia w wodę odpowiadających wymogom niniejszej TSI.

Drugi krok: zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe przeprowadzają wspólnie analizę ekonomiczną mogącą prowadzić do zmiany planu taboru kolejowego. Te zmiany, dotyczące liczby i/lub umiejscowienia obszarów, gdzie skład pociągów będą zaopatrywane w wodę, minimalizują liczbę nowych (zgodnych z TSI konserwacji) punktów zaopatrzenia w wodę, jakie będą musiały być wybudowane, oraz liczbę istniejących punktów, jakie będą musiały być doprowadzone do zgodności z niniejszą TSI.

7.1.3.3. Ruchome wózki do usuwania nieczystości z toalet

Pierwszy krok: zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe badają wspólnie projekt planu taboru kolejowego zaproponowany przez przedsiębiorstwo kolejowe, oraz ustalają obszary interoperacyjnej sieci, na rozważanej trasie, gdzie w razie potrzeby powinno być możliwe (zgodnie z tym projektem planu taboru kolejowego) usuwanie nieczystości z toalet składów pociągów, oraz gdzie nie ma (lub jest niewystarczająca ilość) stałych punktów opróżniania toalet pozwalających na tę operację wobec tych składów pociągów.

Drugi krok: zarządca infrastruktury oraz przedsiębiorstwo kolejowe przeprowadzają wspólnie analizę ekonomiczną prowadzącą do zmiany planu taboru kolejowego. Te zmiany, dotyczące liczby i/lub umiejscowienia obszarów gdzie w razie potrzeby będzie możliwe usuwanie nieczystości z toalet składu pociągów, minimalizują liczbę ruchomych wózków usuwania nieczystości z toalet (zgodnych z TSI konserwacji), jakie będą musiały być umieszczone na tych obszarach.

7.2. SZCZEGÓLNE PRZYPADKI: SZCZEGÓŁY WDROŻENIA

(Brak).

7.3. ZALECENIE

W celu stałej poprawy jakości wody w pojazdach ruchu o dużej prędkości, zalecane jest, aby instalacje określone w ppkt 4.2.2.4 były wykorzystywane w taki sposób, że pojazdy są napełniane wodą o jakości zgodnej z dyrektywą 83/18/WE. W tym przypadku instalacje niestałe, węże i końcówki powinny być ostrożnie używane w celu utrzymania jakości wody.

ZAŁĄCZNIK I

SYTUACJE SZCZEGÓLNE

Jak określono w TSI, redundancje włączone do składów pociągów dużych prędkości na etapie projektu powinny umożliwiać przeprowadzanie prac zapobiegawczych oraz naprawczych konserwacji przede wszystkim we wskazanej wagonowni taboru kolejowego.

Jednakże niektóre rodzaje uszkodzeń, których przykłady wymieniono poniżej, mogą prowadzić:

- albo do trybów działania awaryjnego taboru kolejowego oraz ograniczeń eksploatacji (ograniczenia prędkości, zamknięcia wagonów etc.),
- albo do konieczności przeprowadzenia naprawczych czynności konserwacji na końcowej stacji pociągu.

Ponieważ z powodów finansowych ważne jest, aby nie wyposażać wszystkich stacji końcowych w specjalne urządzenia, ani zamrażać zapasów rzadko stosowanych części zamiennych, oraz wobec trudności utrzymania personelu przyuczonego do kilku typów taboru kolejowego, czynności naprawcze konserwacji powinny być traktowane zgodnie z jednym z następujących czterech ustaleń:

- podstawowe naprawy możliwe do przeprowadzenia przez personel pociągu niemający żadnej szczególnej wiedzy na temat typu taboru kolejowego,
- naprawy prowadzone ze wsparciem specjalisty z macierzystej wagonowni przez połączenie telefoniczne,
- naprawy prowadzone przez zespół z macierzystej wagonowni przysłany niezwłocznie na miejsce,
- wyłączenie uszkodzonego składnika oraz powrót składu pociągów do bazy poza eksploatacją komercyjną.

Szczególne warunki działalności w trybie awaryjnym lub w następstwie częściowych lub tymczasowych napraw powinny być zatwierdzone osobno dla każdego przypadku stosownie do właściwości taboru kolejowego oraz przepisów lub rozporządzeń dotyczących pracy pociągów w mijanych krajach (wymagane umowy dwustronne).

Przykłady możliwych uszkodzeń:

- objawy spłaszczeń na kołach
 - rozgrzanie łożyska osi zestawu kół
 - zablokowana oś
 - blokada drzwi wejściowych
 - awaria klimatyzacji
 - rozbite okna
 - odłączony pantograf
 - nieczynne toalety
 - uszkodzone układy sterowania pociągiem (symbole TVM, LZB, RS 4...)
 - uszkodzenie sygnału dźwiękowego lub świateł przednich
 - uszkodzenie sprężyny zawieszenia
 - uszkodzenie wózka
 - uszkodzenie amortyzatorów
 - uszkodzenie urządzenia sprzęgowego
 - awaria zasilania składu pociągów
 - awaria oświetlenia
 - ...
-

ZAŁĄCZNIK II

OCENA ZGODNOŚCI

OCENA ELEMENTÓW INTEROPERACYJNOŚCI

II.1. Zakres

Niniejszy załącznik wskazuje ocenę zgodności elementów interoperacyjności: połączenia systemu usuwania nieczystości z toalet, urządzenia do sprzątania wnętrza składu pociągów (gniazdka elektryczne) oraz końcówki napełniania wody podsystemu konserwacji.

II.2. Charakterystyki

Charakterystyki elementów interoperacyjności oceniane w różnych fazach projektu i produkcji są zaznaczone przez „X” w tabeli II.1, tabeli II.2 oraz tabeli II.3.

Tabela II.1.

Ocena elementów interoperacyjności: połączenia systemu usuwania nieczystości z toalet

1	2	3	4	5	6
Oceniane dane techniczneOcena w następującej fazie	Ocena w następującej fazie				
Właściwości	Punkt	Faza projektowania i rozwoju			
		Badanie projektu	Badanie procesu produkcji	Test typu	Doświadczenia eksploatacyjne
Typ oraz wymiary	5.3.1	X	n.a.	n.a.	n.a.
n.a.: nie ma zastosowania.					

Tabela II.2.

Ocena elementu interoperacyjności: urządzenia do sprzątania składu pociągów — wewnątrz (gniazdka elektryczne)

1	2	3	4	5	6
Oceniane dane techniczneOcena w następującej fazie	Ocena w następującej fazie				
Właściwości	Punkt	Faza projektu i rozwoju			
		Badanie projektowania	Badanie procesu produkcji	Test typu	Doświadczenia eksploatacyjne
Typ i wymiary	5.3.3	X	n.a.	n.a.	n.a.
n.a.: nie ma zastosowania.					

Tabela II.3.

Ocena elementu interoperacyjności: końcówki napełniania wody

1	2	3	4	5	6
Dane techniczne ocenianeOcena w następującej fazie	Ocena w następującej fazie				
Właściwości	Punkt	Faza projektu i rozwoju			
		Badanie projektowania	Badanie procesu produkcji	Test typu	Doświadczenia eksploatacyjne
Typ i wymiary	5.3.5	X	n.a.	n.a.	n.a.
n.a.: nie ma zastosowania.					

OCENA PODSYSTEMU KONSERWACJI

II.3. Zakres

Niniejszy załącznik określa ocenę zgodności podsystemu konserwacji.

II.4. Charakterystyki

Charakterystyki ocenianego podsystemu w różnych fazach projektu, instalacji i eksploatacji są zaznaczone przez X w tabelach II.4 (instalacje stałe) oraz II.5 (instalacje pokładowe).

Tabela II.4.

Ocena podsystemu konserwacji (instalacje stałe)

1		2	3	4	5
Oceniane dane techniczne		Ocena w następującej fazie			
		Faza projektu i rozwoju	Faza produkcji		
		Badanie projektowania	Konstrukcja, montaż, uciążliwość	Złożone, przed oddaniem do użytku	Wypróbowanie w warunkach pełnej eksploatacji
<i>Maszyny myjące</i>					
Wysokość czyszczenia	4.2.2.2.1	X	n.a.	n.a.	X
Prędkość	4.2.2.2.1	X	n.a.	n.a.	X
<i>Ruchomy system opróżniający</i>					
Funkcje	4.2.2.2.2	X	n.a.	n.a.	X
Ciśnienie	4.2.2.2.2	X	n.a.	n.a.	X
Zgodność z toaletami pokładowymi	4.2.2.2.2	X	n.a.	n.a.	X
<i>Bocznice</i>					
Długość oraz geometryczne dane techniczne		X	n.a.	n.a.	X
<i>Punkty zaopatrzenia w wodę i piasek</i>					
Jakość wody	4.2.2.2.4	X	n.a.	n.a.	X
Dostępność piasku	4.2.2.2.5	X	n.a.	n.a.	X
Jakość piasku	4.2.2.2.5	X	n.a.	n.a.	X

n.a.: nie ma zastosowania.

Tabela II.5.

Ocena podsystemu konserwacji (instalacje pokładowe)

1		2	3	4
Dane techniczne oceniane		Moduł oceny w następującej fazie		
		Faza projektu i rozwoju		Faza produkcji
		Badanie projektowania	Test typu	Serial produkcja jakość
<i>Opróżnianie toalet</i>				
Technologia toalet składu pociągów pozwalająca na opróżnianie w odstępach trzydniowych	4.2.2.2.2	X	n.a.	n.a.
<i>Zasilanie do czyszczenia wewnątrz</i>				
Zasilanie — napięcie	4.2.2.2.3	X	X	n.a.
Dostępność gniazdek elektrycznych	4.2.2.2.3	X	n.a.	n.a.
Odstępy gniazdek	4.2.2.2.3	X	n.a.	n.a.
<i>Gotowość składów pociągów</i>				
Poziom hałasu postojowego	4.2.2.2.6	X	X	n.a.
Zdolność do postoju bez personelu na pokładzie oraz z utrzymanym pomocniczym zasilaniem	4.2.2.2.6	X	n.a.	n.a.
hamulec postojowy	4.2.2.2.6	X	n.a.	n.a.
n.a.: nie ma zastosowania				

ZAŁĄCZNIK III

PROCEDURY OCENY (MODUŁY)

III.1. Moduł A (Wewnętrzna kontrola produkcji)

Ocena zgodności elementów interoperacyjności

1. Niniejszy moduł określa procedurę, zgodnie z którą producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie, który przeprowadza zobowiązania ustanowione w pkt 2, zapewnia i oświadcza, że dany element interoperacyjności odpowiada wymogom mającej do niego zastosowanie TSI.
2. Producent musi założyć dokumentację techniczną określoną w pkt 3.
3. Dokumentacja techniczna musi umożliwiać ocenę zgodności elementu interoperacyjności z wymogami niniejszej TSI. Musi ona, o ile jest to istotne dla takiej oceny, obejmować projektowanie, produkcję i działanie elementu interoperacyjności. O ile jest to istotne dla oceny, dokumentacja musi zawierać:
 - ogólne określenie elementu interoperacyjności,
 - projekt koncepcyjny rysunki i schematy wykorzystywane do produkcji składników, podzespołów, obwodów, itd.,
 - opisy i wyjaśnienia konieczne do zrozumienia wspomnianych szkiców planów oraz schematów i działania elementu interoperacyjności,
 - wykaz specyfikacji technicznych (stosownych TSI i/lub specyfikacji europejskich ze stosownymi punktami, określonymi w TSI) stosowanych w pełni lub częściowo,
 - opisy rozwiązań przyjętych w celu spełnienia wymogów niniejszej TSI, w przypadku gdy specyfikacje europejskie określone w TSI nie były w pełni zastosowane,
 - wyniki poczynionych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań, itd.,
 - sprawozdania z badań.
4. Producent musi przyjąć wszystkie środki konieczne do tego, by proces produkcji zapewniał zgodność produkowanego elementu interoperacyjności z dokumentacją techniczną określoną w pkt 2 oraz z wymogami mającej do niej zastosowanie TSI.
5. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi sporządzić pisemną deklarację zgodności. Treść tej deklaracji musi zawierać co najmniej informacje wskazane w załączniku IV (3) do dyrektywy 96/48/WE oraz w jej art. 13 ust. 3. Deklaracja zgodności WE oraz towarzyszące dokumenty muszą zawierać datę i podpis.

Deklaracja musi być napisana w tym samym języku co dokumentacja techniczna oraz powinna zawierać:

- odniesienie do dyrektywy (dyrektywy 96/48/WE oraz innych dyrektyw jakim może podlegać element interoperacyjności),
- nazwa (nazwisko) i adres producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie (podawać nazwę handlową i pełen adres oraz, w przypadku upoważnionego przedstawiciela, handlową nazwę producenta lub konstruktora),
- określenie elementu interoperacyjności (markę, typ itd.),
- określenie procedury (modułu) przyjętej w celu zadeklarowania zgodności,
- wszystkie stosowne określenia spełnione przez element interoperacyjności, w szczególności warunki jego stosowania,
- odniesienie do niniejszej TSI oraz do wszystkich pozostałych mających zastosowanie TSI, oraz gdzie stosowne, odniesienie do specyfikacji europejskich,
- wskazanie podpisującego upoważnionego do zobowiązywania producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie.

6. Producent lub jego upoważniony przedstawiciel musi przechowywać kopię deklaracji zgodności WE z dokumentacją techniczną przez okres 10 lat od daty produkcji ostatniego elementu interoperacyjności.

W przypadku gdy ani producent, ani jego upoważniony przedstawiciel nie mają siedziby we Wspólnocie, obowiązek przechowywania dostępnej dokumentacji technicznej spoczywa na osobie wprowadzającej element interoperacyjności do obrotu we Wspólnocie.

7. Jeśli oprócz deklaracji zgodności WE, TSI wymaga deklaracji przydatności do użytku WE dla elementu interoperacyjności, deklaracja ta musi być dodana po wydaniu przez producenta zgodnie z warunkami modułu V.

III.2. MODUŁ SB (Badania typu WE)

Weryfikacja WE podsystemu konserwacji

1. Niniejszy moduł określa część procedury weryfikacji WE, zgodnie z którą jednostka notyfikowana sprawdza i poświadcza, na żądanie podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, że typ podsystemu konserwacji, reprezentatywny dla przewidzianej produkcji,
 - jest zgodny z niniejszą TSI oraz wszystkimi pozostałymi mających zastosowanie TSI, co dowodzi, że zasadnicze wymogi dyrektywy 96/48/WE zostały spełnione,
 - jest zgodny z pozostałymi rozporządzeniami wynikającymi z Traktatu.
2. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi złożyć w wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej wniosek o weryfikację WE (poprzez badanie typu) podsystemu.

Wniosek zawiera:

- nazwę (nazwisko) i adres podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela,
- dokumentację techniczną określoną w pkt 3.

3. Wnioskodawca musi złożyć do dyspozycji jednostki notyfikowanej wzór podsystemu, reprezentatywny dla przewidzianej produkcji, zwanego dalej „typem”.

Jeden typ może obejmować kilka wersji podsystemu, pod warunkiem że różnice między wersjami nie wpływają na przepisy TSI.

Jednostka notyfikowana może zażądać dalszych wzorów, jeśli jest to konieczne do przeprowadzenia programu badań.

Jeśli dla określonych metod prób lub badania jest to wymagane oraz określone w TSI lub w specyfikacjach europejskich wymienionych w art. 10 dyrektywy 96/48/WE, muszą być dostarczone także wzór lub wzory podzespołów lub zespołów lub wzór podsystemu zespołów w stanie gotowym do złożenia.

Dokumentacja techniczna musi umożliwiać zrozumienie projektu, produkcji, instalacji i działania podsystemu, oraz umożliwiać ocenę zgodności z przepisami dyrektywy 96/48/WE oraz TSI. Musi, o ile to istotne dla takiej oceny, obejmować projekt, produkcję i działanie podsystemu.

Musi zawierać:

- ogólny opis podsystemu, koncepcji całościowej oraz budowy,
- projekt koncepcyjny, rysunki i schematy wykorzystywane do produkcji składników, podzespołów, zespołów, obwodów, itd.,
- opisy i wyjaśnienia konieczne do zrozumienia wspomnianych planów i schematów oraz działania produktu,
- specyfikacje projektu technicznego, włączając specyfikacje europejskie, jakie zostały zastosowane,
- konieczny dowód na poparcie ich odpowiedniości, w szczególności w przypadku, gdy specyfikacje europejskie określone w art. 10 dyrektywy 96/48/WE oraz stosowne punkty nie zostały zastosowane w pełni,
- wykaz elementów interoperacyjności, wchodzących w skład podsystemu,

- dokumentację techniczną w zakresie produkcji oraz montażu podsystemu,
- listę producentów, włączonych do projektu, produkcji, montażu i instalowania podsystemu,
- warunki stosowania i konserwacji podsystemu (ograniczenia czasu lub odległości przebiegu, limity zużycia itd.),
- wykaz specyfikacji europejskich określonych w art. 10 dyrektywy 96/48/WE lub w technicznej specyfikacji projektowej,
- wyniki dokonanych obliczeń projektowych, przeprowadzonych badań etc.,
- sprawozdania z badań.

Jeśli TSI wymaga dalszych informacji dotyczących dokumentacji technicznej, muszą one zostać włączone.

4. Jednostka notyfikowana musi:

4.1. zbadać dokumentację techniczną,

4.2. jeśli w niniejszej TSI jest wymagane badanie projektowania, wykonuje badania metod projektowych, narzędzi projektowych oraz wyników projektowych w celu oceny ich zdolności do spełniania wymogów zgodności podsystemu na zakończenie procesu jego projektowania;

4.3. jeśli w niniejszej TSI są wymagane badania typu, weryfikuje, czy dany wzór(wzory) podsystemu lub zespołów bądź podzespołów podsystemu, wymagane do przeprowadzenia badań typu, zostały wyprodukowane zgodnie z dokumentacją techniczną, oraz prowadzi (lub przeprowadziła) badania typu zgodnie z przepisami TSI oraz danymi specyfikacjami europejskimi;

4.4. ustala elementy, które były zaprojektowane zgodnie ze stosownymi przepisami TSI oraz specyfikacjami europejskimi określonymi w art. 10 dyrektywy 96/48/WE, jak również elementy zaprojektowane bez stosowania stosownych przepisów tych specyfikacji europejskich;

4.5. wykonuje lub wykonała właściwe badania oraz konieczne próby zgodnie z ppkt 4.2 oraz 4.3, aby ustalić czy w przypadku gdy wybrano stosowne specyfikacje europejskie rzeczywiście miały one zastosowanie;

4.6. wykonuje lub wykonała właściwe badania oraz konieczne próby zgodnie z ppkt 4.2 oraz 4.3, aby ustalić czy w przypadku gdy podmiot orzekający lub producent(producenti) wybrali zastosowanie stosownych specyfikacji europejskich (norm), rzeczywiście miały one zastosowanie;

4.7. uzgodnić z wnioskodawcą miejsce gdzie będą przeprowadzane badania i konieczne próby.

5. W przypadku gdy typ spełnia przepisy dyrektywy 96/48/WE oraz TSI, jednostka notyfikowana musi wydać wnioskującemu certyfikat badania typu. Certyfikat powinien zawierać nazwę (nazwisko) i adres podmiotu orzekającego oraz producenta(-ów), wyniki badań, warunki jego ważności oraz dane konieczne do rozpoznania zatwierdzonego typu.

Okres ważności nie przekracza trzech lat.

Wykaz stosownych części dokumentacji technicznej musi być załączony do certyfikatu, a kopia przechowywana przez jednostkę notyfikowaną.

Jeśli podmiotowi orzekającemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi mającemu siedzibę we Wspólnocie odmawia się certyfikatu badania typu, jednostka notyfikowana musi przedstawić szczegółowe powody takiej odmowy.

Należy uwzględnić procedurę odwoławczą.

6. Wnioskodawca musi poinformować jednostkę notyfikowaną, która przechowuje dokumentację techniczną dotyczącą certyfikatu badania typu WE o wszystkich zmianach zatwierdzonego podsystemu, które muszą uzyskać dodatkowe zatwierdzenie w przypadku gdy takie zmiany mogą wpływać na zgodność z wymogami dyrektywy 96/48/WE oraz TSI lub określonymi warunkami stosowania podsystemu. Takie dodatkowe zatwierdzenie jest przyznawane w formie dodatku do pierwotnego certyfikatu badania typu WE, lub wydaje się nowy certyfikat po wycofaniu poprzedniego.

7. Jeśli nie dokonano żadnych zmian wymienionych w pkt 6, ważność wygasającego certyfikatu może zostać przedłużona o nowy okres ważności. Wnioskodawca wnioskuję o taką prolongatę przez pisemne potwierdzenie, że nie dokonywano takich zmian, a jednostka notyfikowana wydaje prolongatę na nowy okres ważności według pkt 5, jeśli nie ma przeciwnych danych. Niniejsza procedura może być powtarzana wielokrotnie.
8. Każda jednostka notyfikowana musi przekazać pozostałym jednostkom notyfikowanym istotne informacje dotyczące certyfikatów badania typu WE, jakie wycofała lub odrzuciła.
9. Pozostałe jednostki notyfikowane mogą na żądanie otrzymywać kopie badania typu certyfikatów wydanych i/lub dodatków do nich. Załączniki do tych certyfikatów muszą być przechowywane do dyspozycji innych jednostek notyfikowanych.
10. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi przechowywać z dokumentacją techniczną kopie certyfikatów badania typu oraz ich dodatków w ciągu całego okresu eksploatacji, musi to być przesyłane każdemu innemu Państwu Członkowskiemu, które tego zażąda.

III.3. Moduł SD (Zapewnienie jakości produkcji)

Weryfikacja WE podsystemu konserwacji

1. Niniejszy moduł określa procedurę weryfikacji WE, zgodnie z którą jednostka notyfikowana sprawdza oraz poświadcza, na żądanie podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, że podsystem konserwacji, dla którego certyfikat WE badania typu został już wydany przez jednostkę notyfikowaną,
 - jest zgodny z niniejszą TSI oraz wszystkimi pozostałymi mającymi zastosowanie TSI, co dowodzi, że spełnione zostały zasadnicze wymogi dyrektywy 96/48/WE,
 - jest zgodny z pozostałymi rozporządzeniami wynikającymi z Traktatu i może zostać wprowadzony do użytkowania.Jednostka notyfikowana przeprowadza procedurę, pod warunkiem że podmiot orzekający oraz włączeni producenci spełniają zobowiązania pkt 2.
2. W odniesieniu do podsystemu podlegającego procedurze weryfikacji WE podmiot orzekający musi zawierać umowy tylko z producentami, których weryfikowane działania wnoszące wkład w projekt podsystemu (produkcja, montaż, instalowanie) podlegają zatwierdzonemu systemowi jakości produkcji i kontroli końcowej produktu oraz badaniom określonym w pkt 3 oraz podlegającym nadzorowi określonymu w pkt 4.

Termin „producent”, w sensie niniejszych przepisów, obejmuje również spółki:

- odpowiedzialne za całość projektu podsystemu (włączając w szczególności odpowiedzialność za integrację podsystemu (główny wykonawca)),
- dokonujące montażu (monterzy) i instalacji podsystemu.

Główny wykonawca odpowiedzialny za całość projektu podsystemu (włączając w szczególności odpowiedzialność za integrację podsystemu), powinien w każdym przypadku stosować zatwierdzony system jakości produkcji i kontroli końcowej produktu oraz badania, określonych w pkt 3 oraz podlegających nadzorowi określonymu w pkt 4.

W przypadku gdy podmiot orzekający jest bezpośrednio włączony w produkcję (włączając montaż i instalowanie), lub podmiot orzekający jest sam odpowiedzialny za całość projektu podsystemu (włączając w szczególności odpowiedzialność za integrację podsystemu), musi stosować zatwierdzony system jakości w odniesieniu do tych czynności, określonych w pkt 3 oraz podlegający nadzorowi określonymu w pkt 4.

3. System jakości
 - 3.1. Zaangażowany producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, muszą złożyć wniosek o ocenę ich systemu jakości w przez siebie wybranej jednostce notyfikowanej. Wniosek musi zawierać:
 - wszystkie istotne informacje w odniesieniu do planowanego podsystemu,
 - dokumentację systemu jakości,
 - dokumentację techniczną zatwierdzonego typu oraz kopię certyfikatu badania typu, wydaną po ukończeniu procedury badania typu modułu SB.

W odniesieniu do producentów włączonych tylko w część projektu podsystemu informacje są wymagane jedynie w odniesieniu tej szczególnej stosownej części.

- 3.2. W odniesieniu do głównego wykonawcy system jakości musi zapewniać całościową zgodność podsystemu z typem określonym w certyfikacie badania typu oraz całościową zgodność podsystemu z wymogami niniejszej TSI. W odniesieniu do pozostałych producentów (poddostawców) system jakości musi zapewniać zgodność ich odpowiedniego udziału w podsystemie z typem określonym w certyfikacie badania typu oraz z wymogami niniejszej TSI.

Wszystkie elementy, wymogi oraz przepisy przyjęte przez wnioskodawców muszą być systematycznie i w sposób uporządkowany udokumentowane w formie pisemnych wyznaczników, procedur oraz instrukcji. Taka dokumentacja systemu jakości zapewnia powszechne zrozumienie wyznaczników jakości oraz procedur takich jak programy, plany, instrukcje użytkowania oraz dokumentacja jakości.

Musi zawierać w szczególności odpowiednie wyszczególnienie następujących pozycji w odniesieniu do wszystkich wnioskodawców:

- celów jakości oraz struktury organizacyjnej,
- odpowiadających technik, procesów i systematycznych działań, jakie będą stosowane w odniesieniu do produkcji, kontroli jakości oraz zapewnienia jakości,
- badania, sprawdzenia i próby, które będą przeprowadzane przed, podczas oraz po produkcji, montażu i instalacji oraz częstotliwość, z jaką będą przeprowadzane,
- dokumentacji jakości, jak raporty z inspekcji oraz dane z testów, dane skalowania, raporty kwalifikacyjne związanego personelu, etc., oraz w odniesieniu do głównego wykonawcy,
- obowiązki oraz kompetencje zarządcy w odniesieniu do całościowej jakości podsystemu, włączając w szczególności zarządzanie integracją podsystemu.

Badania, próby oraz sprawdzenia obejmują wszystkie następujące etapy:

- budowę podsystemu, włączając w szczególności przedsięwzięcia inżynierii lądowej, składanie elementów, końcową regulację,
- końcowe badanie podsystemu,
- i, w przypadku gdy określono tak w niniejszej TSI, zatwierdzenie w warunkach pełnej eksploatacji.

- 3.3. Jednostka notyfikowana określona w pkt 3.1. musi ocenić system jakości aby ustalić, czy odpowiada on wymogom określonym w pkt 3.2. Musi przyjąć zgodność z tymi wymogami w odniesieniu do systemów jakości wprowadzających stosowną zharmonizowaną normę. Tę zharmonizowaną normę stanowi EN ISO 9001 — z grudnia 2000 r., uzupełniona, jeśli jest to konieczne, w celu uwzględnienia właściwości podsystemu na potrzeby jakiego jest wprowadzana.

Audyt jest szczególny dla danego podsystemu, z uwzględnieniem szczególnego udziału wnioskodawcy w podsystemie. W skład zespołu kontrolnego musi wchodzić co najmniej jedna osoba doświadczona w ocenianiu danej technologii. Procedura oceny zawiera wizytację oceniającą u wnioskodawcy.

Wnioskodawca musi być powiadomiony o decyzji. Powiadomienie musi zawierać wnioski z badań oraz umotywowaną decyzję wynikającą z oceny.

- 3.4. Producent(producenti) oraz jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, musi podjąć się wypełniania zobowiązań wynikających z zatwierdzonego systemu jakości oraz utrzymywać go w takim stanie, by pozostawał odpowiedni i skuteczny.

Muszą oni na bieżąco informować jednostkę notyfikowaną, która zatwierdziła system jakości o wszystkich zamierzonych uaktualnieniach systemu jakości.

Jednostka notyfikowana musi ocenić proponowane zmiany i zdecydować czy zmieniony system jakości będzie nadal odpowiadał wymogom określonym w pkt 3.2 lub czy wymagana jest powtórna ocena.

Musi powiadomić o swojej decyzji wnioskodawcę. Powiadomienie zawiera wyniki z badań oraz umotywowaną decyzję wynikającą z oceny.

4. Nadzór nad systemem(-ami) jakości objętym odpowiedzialnością jednostki notyfikowanej (jednostek notyfikowanych)

- 4.1. Celem nadzoru jest zapewnienie, że producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, należycie wypełniają zobowiązania wynikające z zatwierdzonego systemu jakości.
- 4.2. Jednostka notyfikowana określona w pkt 3.1 musi mieć stały dostęp do celów kontroli do placów budowy i miejsc produkcji, warsztatów produkcyjnych, miejsc montażu i instalacji, obszarów składowania oraz, w miarę potrzeb, pomieszczeń i urządzeń prefabrykacji lub badania oraz, ogólnie do wszystkich miejsc jakie uzna za niezbędne dla swego zadania, zgodnie z określonym udziałem wnioskodawcy w projekcie podsystemu.
- 4.3. Producent(producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi przesłać jednostce notyfikowanej wymienionej w pkt 3.1 wszystkie dokumenty konieczne do tego celu, w szczególności plany wdrożenia oraz zapisy techniczne dotyczące podsystemu (o ile odnoszą się do określonego udziału wnioskodawcy w projekcie podsystemu), w szczególności:
- dokumentację systemu jakości, włączając szczególne środki wprowadzone dla zapewnienia, że:
 - (w odniesieniu do głównego wykonawcy) całościowe obowiązki oraz kompetencje zarządcy w odniesieniu do zgodności całości podsystemu są dostatecznie oraz prawidłowo określone,
 - systemy jakości wszystkich producentów są prawidłowo zarządzane by osiągnąć integrację na poziomie podsystemu,
 - dokumentację jakości przewidzianą w części systemu jakości produkcji (włączając montaż i instalowanie), taką jak sprawozdania z kontroli oraz dane z badań, dane kalibracyjne, sprawozdania kwalifikacyjne związanego personelu, itd.
- 4.4. Jednostka notyfikowana(jednostki notyfikowane) musi okresowo przeprowadzać kontrole sprawdzające, czy producent(producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, utrzymują i stosują system jakości oraz musi przedstawiać im sprawozdania z kontroli.
- Kontrole przypadają z częstotliwością co najmniej raz w roku, z co najmniej jedną kontrolą w czasie dokonywania stosownych działań (produkcja, montaż lub instalacja) w odniesieniu do podsystemu podlegającego procedurze weryfikacji WE wymienionej w pkt 6.
- 4.5. Dodatkowo jednostka notyfikowana (jednostki notyfikowane) może złożyć niezapowiedzianą wizytę w miejscach wymienionych w ppkt 4.2. wnioskodawcy(wnioskodawców). W czasie takiej wizytacji jednostka notyfikowana może prowadzić całkowite lub częściowe kontrole oraz może w miarę potrzeb przeprowadzać lub powodować przeprowadzenie testów, mających na celu sprawdzenie sprawnego funkcjonowania systemu jakości. Musi przedstawić wnioskodawcy (wnioskodawcom) sprawozdanie z kontroli oraz, jeśli przeprowadzono audyt, sprawozdanie z audytu, oraz, jeśli prowadzono badania, sprawozdanie z badań.
5. Producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, musi przez okres 10 lat po wyprodukowaniu ostatniego podsystemu przechowywać do dyspozycji władz krajowych:
- dokumentację określoną w ppkt 3.1 akapit drugi tiret drugie,
 - uaktualnienie określone w ppkt 3.4 akapit drugi,
 - decyzje oraz sprawozdania z jednostki notyfikowanej określonej w pkt 3.4 akapit ostatni i w ppkt 4.4 i 4.5.
6. Procedura weryfikacji WE
- 6.1. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi złożyć wniosek o weryfikację WE podsystemu (poprzez zapewnienie jakości produkcji), włączając koordynację nadzoru systemów jakości według pkt 6.5, w przez siebie wybranej jednostce notyfikowanej. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie musi o swoim wyborze i wniosku poinformować zaangażowanych producentów.
- 6.2. Wniosek musi umożliwiać zrozumienie projektowania, produkcji, montażu, instalacji oraz działania podsystemu, oraz ocenę zgodności z wymogami dyrektywy 96/48/WE oraz TSI.

Wniosek musi zawierać:

- dokumentację techniczną dotyczącą zatwierdzonego typu, włączając certyfikat badania typu, wydany po ukończeniu procedury określonej w module SB, oraz, jeśli nie są zawarte w tej dokumentacji:
 - specyfikacje projektu technicznego, włączając specyfikacje europejskie, które zastosowano,
 - konieczny dowód na poparcie ich odpowiedniości, w szczególności w przypadku gdy specyfikacje europejskie określone w art. 10 dyrektywy 96/48 nie zostały zastosowane w pełni. Taki dowód na poparcie musi zawierać wyniki testów przeprowadzonych przez właściwe laboratoria producenta lub w jego imieniu,
- dokumentację techniczną odnoszącą się do produkcji oraz montażu podsystemu,
- wykaz włączanych do podsystemu elementów interoperacyjności,
- listę wszystkich producentów, włączonych w projektowanie, produkcję, montaż i instalowanie podsystemu,
- dowód, że wszystkie etapy, wymienione w ppkt 3.2, są objęte systemami jakości producentów i/lub zaangażowanych podmiotów orzekających oraz dowody ich skuteczności,
- wskazanie jednostki notyfikowanej(jednostek notyfikowanych), odpowiedzialnej za zatwierdzenie i nadzór tych systemów jakości.

6.3. Jednostka notyfikowana musi zbadać wniosek pod względem ważności badania typu oraz certyfikatu badania typu.

6.4. Jednostka notyfikowana musi następnie zbadać, czy wszystkie etapy podsystemu wymienione w ppkt 3.2 akapit ostatni są dostatecznie oraz prawidłowo objęte zatwierdzeniem i nadzorem systemu(-ów) jakości wnioskodawcy(-ów).

Jeśli zgodność podsystemu z typem określonym w certyfikacie WE badania typu oraz zgodność podsystemu z wymogami dyrektywy 96/48/WE oraz TSI opiera się na więcej niż jednym system jakości, musi zbadać w szczególności:

- czy zależności i połączenia między systemami jakości są jasno udokumentowane, oraz
- czy całościowe obowiązki oraz kompetencje zarządcy w zakresie zgodności całości podsystemu w odniesieniu do głównego wykonawcy są dostatecznie oraz prawidłowo określone.

6.5. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE, jeśli nie prowadzi nadzoru systemu(-ów) jakości określonych w pkt 4, musi koordynować nadzór czynności wszystkich pozostałych jednostek notyfikowanych odpowiedzialnych za to zadanie w celu upewnienia się, że zarządzanie połączeniami między różnymi systemami jakości z punktu widzenia integracji podsystemu odbywa się prawidłowo. Ta koordynacja obejmuje prawo jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za weryfikację WE do:

- otrzymywania całej dokumentacji (zatwierdzenia oraz nadzoru), wydanej przez pozostałe jednostki notyfikowane,
- obecności przy audycie nadzoru omawianym w ppkt 4.4,
- inicjowania dodatkowych audytów wymienionych w ppkt 4.5, w zakresie swojej odpowiedzialności oraz wraz z pozostałymi jednostkami notyfikowanymi.

6.6. Jeśli podsystem spełnia wymogi dyrektywy 96/48/WE oraz niniejszej TSI, jednostka notyfikowana musi, na podstawie badań typu oraz zatwierdzenia i nadzoru nad systemem(-ami) jakości, wystawić certyfikat weryfikacji WE przeznaczony dla podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, który z kolei wystawia deklarację weryfikacji WE przeznaczoną dla organu nadzorczego w Państwie Członkowskim, w obrębie którego mieści się i/lub działa podsystem.

Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące dokumenty muszą być opatrzone datą i podpisem. Deklaracja musi być napisana w tym samym języku, co dokumentacja techniczna oraz musi zawierać co najmniej informacje wymienione w załączniku V do dyrektywy 96/48/WE.

6.7. Jednostka notyfikowana jest odpowiedzialna za skompletowanie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Dokumentacja techniczna musi zawierać co najmniej informacje wskazaną w art. 18 ust. 3 dyrektywy 96/48/WE, w szczególności:

- wszystkie konieczne dokumenty dotyczące charakterystyk podsystemu,
 - wykaz elementów interoperacyjności włączonych do podsystemu,
 - kopie deklaracji zgodności WE oraz, gdzie sytuacja tego wymaga, deklaracji przydatności do użytku WE, których wymienione elementy muszą być zapewnione zgodnie z art. 13 tej dyrektywy, wraz z, gdzie sytuacja tego wymaga, odpowiadającymi dokumentami (certyfikaty, zatwierdzenia systemu jakości oraz dokumenty nadzoru) wydane przez jednostki notyfikowane na podstawie niniejszej TSI,
 - wszystkie elementy odnoszące się do warunków oraz ograniczeń stosowania,
 - wszystkie elementy odnoszące się do instrukcji dotyczących serwisowania, stałego lub rutynowego monitorowania, regulacji oraz konserwacji,
 - certyfikat badania WE podsystemu i towarzyszącą dokumentację techniczną,
 - certyfikat weryfikacji WE z jednostki notyfikowanej wymienionej w ppkt 6.5, wraz z odpowiadającymi zapisami obliczeń oraz kontrasygnowany przez siebie, stwierdzający, że projekt jest zgodny z dyrektywą 96/48/WE oraz TSI, oraz określający, gdzie sytuacja tego wymaga, zastrzeżenia odnotowane podczas prowadzenia czynności i niecofnięte; certyfikatowi powinny także towarzyszyć sprawozdania z kontroli oraz audytu wystawione w związku z weryfikacją, określone w szczególności w ppkt 4.4 oraz 4.5.
7. Kompletne zapisy towarzyszące certyfikatowi weryfikacji WE muszą zostać wniesione do podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela na poparcie certyfikatu weryfikacji WE wydanego przez jednostkę notyfikowaną oraz muszą być dołączone do deklaracji weryfikacji WE wystawionej przez podmiot orzekający z przeznaczeniem dla organu nadzorczego.
8. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie musi przechowywać kopię zapisów w ciągu całego okresu eksploatacji; musi ona być przesyłana na żądanie wszystkim pozostałym Państwom Członkowskim.

III.4. Moduł SF (weryfikacja produktu)

Weryfikacja WE podsystemu konserwacji

1. Niniejszy moduł określa procedurę weryfikacji WE, zgodnie z którą jednostka notyfikowana sprawdza oraz poświadcza, na żądanie podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, że podsystem konserwacji, na który jednostka notyfikowana wydała już WE certyfikat badania typu:
- jest zgodny z niniejszą TSI oraz wszystkimi pozostałymi mającymi zastosowanie TSI, co dowodzi, że spełnione zostały zasadnicze wymogi dyrektywy 96/48/WE,
 - jest zgodny z pozostałymi rozporządzeniami wynikającymi z Traktatu oraz może być wprowadzony do eksploatacji.
2. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi złożyć wniosek o weryfikację WE (w drodze weryfikacji produktu) podsystemu w wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej.
- Wniosek zawiera:
- nazwę (nazwisko) i adres podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela,
 - dokumentację techniczną.
3. W obrębie tej części procedury podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie sprawdza i zaświadcza, że dany podsystem pozostaje w zgodności z typem określonym w certyfikacie WE badania typu oraz odpowiada wymogom mających do niego zastosowanie dyrektywy 96/48/WE oraz TSI.
4. Podmiot orzekający musi przyjąć wszystkie środki konieczne by proces produkcji (włączając montaż oraz integrację elementów interoperacyjności) zapewniał zgodność podsystemu z typem określonym w certyfikacie WE badania typu oraz z wymogami TSI mającej do nich zastosowanie.
5. Dokumentacja techniczna musi umożliwiać zrozumienie projektowania, produkcji, oraz działania podsystemu, oraz umożliwiać ocenę zgodności z typem określonym w certyfikacie badania typu oraz wymogami dyrektywy i TSI.

Dokumentacja musi zawierać:

- certyfikat badania typu oraz towarzyszące mu dokumenty oraz dodatki do niego, oraz, o ile nie są włączone do dokumentów towarzyszących certyfikatowi WE, badania typu,
 - ogólny opis podsystemu, projektu całościowego oraz budowy,
 - projekt koncepcyjny i rysunki oraz schematy wykorzystywane do produkcji składników, podzespołów, obwodów, itd.,
 - dokumentację techniczną odnoszącą się do produkcji i montażu podsystemu,
 - specyfikacje projektu technicznego, włączając specyfikację europejską, które zostały zastosowane,
 - konieczny dowód na poparcie ich odpowiedniości, w szczególności w przypadku gdy specyfikacje europejskie nie zostały zastosowane w pełni,
 - wykaz włączanych do podsystemu elementów interoperacyjności,
 - listę producentów, włączonych w projektowanie, produkcję, montaż i instalowanie podsystemu,
 - wykaz specyfikacji europejskich, jeśli TSI wymaga dalszej informacji w odniesieniu do dokumentacji technicznej, musi ona zostać dołączona.
6. Jednostka notyfikowana musi przeprowadzać właściwe badania oraz próby w celu sprawdzenia zgodności podsystemu z typem określonym w certyfikacie badania typu WE oraz z wymogami dyrektywy 96/48/WE i TSI, w drodze badań i prób wszystkich podsystemów produkowanych jako produkt seryjny, określonych w pkt 4.
7. Weryfikacja przez badanie i przeprowadzanie prób wszystkich podsystemów (jako produktów seryjnych).
- 7.1. Jednostka notyfikowana musi przeprowadzać próby, badania oraz weryfikacje, by zapewnić zgodność podsystemu jako produktu seryjnego z zasadniczymi wymogami tej dyrektywy oraz niniejszej TSI. Badania, próby i sprawdzenia obejmują następujące etapy, przewidziane w niniejszej TSI:
- budowę podsystemu, włączając składanie elementów i całościową regulację,
 - końcowe badanie podsystemu,
 - i, w każdym przypadku określonym w niniejszej TSI, wypróbowanie w warunkach pełnej eksploatacji.
- 7.2. Wszystkie podsystemy (jako produkty seryjne) muszą być osobno badane oraz właściwe badania oraz weryfikacje określone w TSI oraz w stosownych specyfikacjach europejskich (lub równoważnych badaniach) prowadzone są w celu weryfikacji ich zgodności z typem określonym w certyfikacie badania typu oraz wymogami TSI mającej do nich zastosowanie.
8. Jednostka notyfikowana może uzgodnić z podmiotem orzekającym miejsce, w którym będą prowadzone badania i może postanowić, że końcowe badanie podsystemu oraz, w każdym przypadku gdy wymagane w niniejszej TSI, badania lub wypróbowanie w warunkach pełnej eksploatacji, są prowadzone przez podmiot orzekający pod bezpośrednim nadzorem jednostki notyfikowanej.
9. Jednostka notyfikowana musi mieć stały dostęp, do celów badania i weryfikacji, do warsztatów produkcyjnych, miejsc montażu instalacji, oraz w miarę potrzeb, pomieszczeń i urządzeń prefabrykacji i badania w celu przeprowadzania swoich zadań przewidzianych w niniejszej TSI.
10. Jeśli podsystem spełnia wymogi dyrektywy 96/48/WE oraz niniejszej TSI, jednostka notyfikowana musi, na podstawie badań, weryfikacji i sprawdzeń przeprowadzonych na wszystkich produktach seryjnych wskazanych w pkt 7, oraz wymaganych w TSI oraz w specyfikacji europejskiej wymienionej w art. 10 dyrektywy 96/48/WE, wystawić certyfikat weryfikacji WE przeznaczony dla podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, który z kolei wystawia deklarację weryfikacji WE przeznaczoną dla organu nadzorczego w Państwie Członkowskim, w którym mieści się i/lub działa podsystem. Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące dokumenty muszą być opatrzone datą i podpisane. Deklaracja musi być napisana w tym samym języku co dokumentacja techniczna i musi zawierać co najmniej informacje zamieszczone w załączniku V do dyrektywy 96/48/WE.

11. Jednostka notyfikowana odpowiada za skompletowanie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Dokumentacja techniczna musi zawierać co najmniej informację wskazaną w art. 18 ust. 3 dyrektywy 96/48/WE, w szczególności:
 - wszystkie konieczne dokumenty dotyczące danych technicznych podsystemu,
 - wykaz elementów interoperacyjności włączonych do podsystemu,
 - kopie deklaracji WE zgodności oraz, gdzie właściwe, deklaracje WE przydatności do użytku, w które wymienione elementy muszą być zaopatrzone zgodnie z art. 13 tej dyrektywy, wraz z, gdzie sytuacja tego wymaga, odpowiadającymi dokumentami (certyfikatami, zatwierdzeniem systemu jakości oraz dokumentami nadzoru wydanymi przez jednostki notyfikowane na podstawie niniejszej TSI,
 - wszystkie elementy odnoszące się do warunków oraz ograniczeń stosowania,
 - wszystkie elementy odnoszące się do instrukcji dotyczących serwisowania, stałego lub rutynowego monitorowania, regulacji oraz konserwacji,
 - certyfikat badania WE oraz towarzysząca dokumentacja techniczna,
 - certyfikat weryfikacji WE jednostki notyfikowanej określony w pkt 10, wraz z odpowiadającymi zapisami obliczeń kontrasygnowany przez siebie, stwierdzający, że projekt jest zgodny z dyrektywą 96/48/WE oraz TSI, oraz określający, gdzie sytuacja tego wymaga, zastrzeżenia odnotowane podczas prowadzenia czynności i niewycofane; certyfikatowi powinny także towarzyszyć, jeśli stosowne, sprawozdania z kontroli oraz audytu wystawione w związku z weryfikacją.
12. Kompletne zapisy towarzyszące certyfikatowi weryfikacji WE powinny być wniesione do podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela na poparcie certyfikatu weryfikacji WE wydanego przez jednostkę notyfikowaną oraz powinny być dołączone do deklaracji weryfikacji WE wystawionej przez podmiot orzekający przeznaczonej dla organu nadzorczego.
13. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie musi przechowywać kopię zapisów w ciągu całego okresu eksploatacji; musi ona być przesyłana na żądanie wszystkim pozostałym Państwom Członkowskim.

III.5. Moduł SG (Weryfikacja jednostki)

Weryfikacja WE podsystemu konserwacji

1. Niniejszy moduł określa procedurę weryfikacji WE, zgodnie z którą jednostka notyfikowana sprawdza oraz poświadcza, na żądanie podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, że podsystem konserwacji:
 - jest zgodny z niniejszą TSI oraz wszystkimi pozostałymi mającymi zastosowanie TSI, co dowodzi, że zasadnicze wymogi dyrektywy 96/48/WE zostały spełnione,
 - jest zgodny z pozostałymi rozporządzeniami wynikającymi z Traktatu oraz może być wprowadzony do użytkowania.
2. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi złożyć wniosek o weryfikację WE (poprzez weryfikację jednostki) podsystemu w wybranej przez siebie jednostce notyfikowanej.
3. Dokumentacja techniczna musi umożliwiać zrozumienie projektowania, produkcji, instalacji oraz działania podsystemu, oraz ocenę zgodności z wymogami TSI.

Musi zawierać:

- ogólne określenie podsystemu, projekt całościowy oraz budowy,
- projekt koncepcyjny oraz rysunki i schematy wykorzystywane do produkcji składników, podzespołów, obwodów, etc.,
- dokumentację techniczną dotyczącą produkcji i montażu podsystemu,

- specyfikacje projektu technicznego, włączając specyfikacje europejskie, które zostały zastosowane,
- konieczny dowód na poparcie ich odpowiedniości, w szczególności w przypadku gdy specyfikacje europejskie określone w TSI oraz w stosownych punktach nie zostały zastosowane w pełni,
- wykaz włączanych do podsystemu elementów interoperacyjności,
- listę producentów, włączonych w projektowanie, produkcję, montaż i instalowanie podsystemu,
- wykaz europejskich specyfikacji określonych w TSI lub w specyfikacji projektu technicznego.

Jeśli TSI wymaga dalszych informacji w odniesieniu do dokumentacji technicznej, musi ona zostać dołączona.

4. Jednostka notyfikowana musi zbadać wnioski oraz przeprowadzić właściwe badania i weryfikacje określone w TSI i/lub w specyfikacjach europejskich wymienionych TSI, w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami tej dyrektywy przewidzianymi w niniejszej TSI. Badania, próby i czynności sprawdzające obejmują następujące etapy przewidziane w niniejszej TSI:
 - całościowy projekt,
 - budowa podsystemu, włączając w szczególności oraz gdzie jest to istotne, prace w zakresie inżynierii lądowej, montażu elementów, całościowej regulacji,
 - końcowe badanie podsystemu,
 - oraz, w każdym przypadku gdy tak określono w niniejszej TSI, wypróbowanie w pełnych warunkach eksploatacji.
5. Jednostka notyfikowana może ustalić z podmiotem orzekającym miejsce, w którym będą przeprowadzane badania oraz może postanawiając, że końcowe badania podsystemu oraz, w każdym przypadku gdy wymaga tego TSI, badania w warunkach pełnej eksploatacji, są prowadzone przez podmiot orzekający pod bezpośrednim nadzorem jednostki notyfikowanej.
6. Jednostka notyfikowana musi mieć ciągły dostęp, do celów badania i weryfikacji, do miejsc projektowania, budowy, warsztatów produkcyjnych, miejsc montażu i instalacji, oraz gdzie sytuacja tego wymaga, pomieszczeń i urządzeń prefabrykacji i badania, w celu przeprowadzania swych zadań przewidzianych w niniejszej TSI.
7. Jeśli podsystem spełnia wymogi niniejszej TSI, jednostka notyfikowana musi, na podstawie przeprowadzonych badań, weryfikacji i sprawdzeń wymaganych w TSI oraz w specyfikacjach europejskich wymienionych w niniejszej TSI, wystawić certyfikat weryfikacji WE przeznaczony dla podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, który następnie wystawia deklarację weryfikacji WE przeznaczoną dla organu nadzorczego w Państwie Członkowskim, w którym mieści się i/lub działa podsystem. Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące dokumenty muszą być opatrzone datą i podpisane. Deklaracja musi być napisana w tym samym języku, co dokumentacja techniczna oraz musi zawierać co najmniej informacje zamieszczone w załączniku V do dyrektywy 96/48/WE.
8. Jednostka notyfikowana odpowiada za skompletowanie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Dokumentacja techniczna musi zawierać co najmniej informacje wskazane w art. 18 ust. 3 dyrektywy 96/48/WE, w szczególności jak następuje:
 - wszystkie konieczne dokumenty odnoszące się do danych technicznych podsystemu,
 - wykaz elementów interoperacyjności włączonych do podsystemu,
 - kopie deklaracji zgodności WE oraz, gdzie właściwe, deklaracji WE przydatności do użytku, w które wymienione elementy muszą być zaopatrzone zgodnie z art. 13 tej dyrektywy, wraz z, gdzie stosowne, odpowiadającymi dokumentami (certyfikaty, zatwierdzenie systemu jakości oraz dokumenty nadzoru) wydane przez jednostki notyfikowane na podstawie niniejszej TSI,
 - wszystkie elementy odnoszące się do warunków i ograniczeń stosowania,
 - wszystkie elementy odnoszące się do instrukcji dotyczących serwisowania, stałego lub rutynowego monitorowania, regulacji oraz konserwacji,
 - certyfikat weryfikacji WE jednostki notyfikowanej określony w pkt 7, wraz z odpowiadającymi zapisami obliczeń oraz kontrasygnowany przez siebie, stwierdzający, że projekt jest zgodny z dyrektywą 96/48/WE oraz TSI, oraz określający, gdzie sytuacja tego wymaga, zastrzeżenia odnotowane podczas prowadzenia czynności i niewycofane; certyfikatowi powinny także towarzyszyć, jeśli stosowne, sprawozdania z kontroli oraz audytu sporządzone w związku z weryfikacją.

9. Kompletne zapisy towarzyszące certyfikatowi weryfikacji WE muszą być wniesione do podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela na poparcie certyfikatu weryfikacji WE wydanego przez jednostkę notyfikowaną oraz muszą być dołączone do deklaracji weryfikacji WE wystawionej przez podmiot orzekający przeznaczonej dla organu nadzorczego.
10. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie musi przechowywać kopię zapisów w ciągu całego okresu eksploatacji; musi ona być przesyłana na żądanie wszystkim pozostałym Państwom Członkowskim.

III.6. Moduł SH2 (pełne zapewnienie jakości z badaniem projektu)

Weryfikacja WE podsystemu konserwacji

1. Niniejszy moduł określa procedurę weryfikacji WE, zgodnie z którą jednostka notyfikowana sprawdza oraz poświadcza, na żądanie podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, że podsystem konserwacji:
 - jest zgodny z niniejszą TSI oraz wszystkimi pozostałymi mającymi zastosowanie TSI, co dowodzi, że zasadnicze wymogi dyrektywy 96/48/WE zostały spełnione,
 - jest zgodny z pozostałymi rozporządzeniami wynikającymi z Traktatu oraz może być wprowadzony do użytkowania.Jednostka notyfikowana przeprowadza procedurę, włączając badanie projektu podsystemu, pod warunkiem że podmiot orzekający oraz włączeni producenci spełniają zobowiązania pkt 2.
2. W odniesieniu do podsystemu podlegającego procedurze weryfikacji WE, podmiot orzekający musi zawierać umowy tylko z producentami, których czynności wnoszące wkład w weryfikowany projekt podsystemu (projektowanie, produkcja, montaż, instalowanie) podlegają zatwierdzonemu systemowi jakości projektowania, produkcji oraz kontroli końcowej produktu i badania określonego w pkt 3 oraz podlegającemu nadzorowi określonego w pkt 4.

Termin „producent” obejmuje także spółki:

- odpowiedzialne za całość projektu podsystemu (włączając w szczególności odpowiedzialność za integrację podsystemu (główny wykonawca),
- wykonujące usługi projektowania lub badania (np. konsultanci),
- dokonujące montażu (monterzy) i instalacji podsystemu. W odniesieniu do producentów dokonujących tylko montażu i instalacji wystarczający jest system jakości produkcji oraz kontroli końcowej produktu i badania.

Główny wykonawca odpowiedzialny za całość projektu podsystemu (włączając w szczególności odpowiedzialność za integrację podsystemu) musi stosować we wszystkich przypadkach zatwierdzony system jakości projektowania, produkcji i kontroli końcowej produktu oraz badania określone w pkt 3 oraz podlegające nadzorowi określonego w pkt 4.

W przypadku gdy podmiot orzekający jest bezpośrednio włączony w projektowanie i/lub produkcję (włączając montaż i instalowanie), lub gdy podmiot orzekający jest sam odpowiedzialny za całość projektu podsystemu (włączając w szczególności odpowiedzialność za integrację podsystemu) musi on stosować zatwierdzony system jakości w odniesieniu do tych czynności, określony w pkt 3 oraz podlegający nadzorowi określonego w pkt 4.

3. System jakości
- 3.1. Zaangażowany producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, muszą złożyć wniosek o ocenę systemu jakości do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej.

Wniosek musi zawierać:

- wszystkie istotne informacje dotyczące planowanego podsystemu,
- dokumentację systemu jakości.

Od producentów włączonych tylko w projekt części podsystemu żąda się informacji tylko odniesieniu do tej szczególnej istotnej części.

- 3.2. System jakości głównego wykonawcy musi zapewniać całościową zgodność podsystemu z wymogami dyrektywy 96/48/WE oraz niniejszej TSI. System jakości pozostałych producentów (poddostawców) zapewnia zgodność ich odpowiedniego udziału w podsystemie z wymogami niniejszej TSI.

Wszystkie elementy, wymagania oraz przepisy przyjęte przez wnioskodawców muszą być systematycznie i w sposób uporządkowany udokumentowane w formie pisemnych wyznaczników, procedur oraz instrukcji. Ta dokumentacja systemu jakości zapewnia powszechne zrozumienie wyznaczników i procedur jakości, jak programy, plany, instrukcje użytkowania oraz zapisy jakości.

Musi ona w szczególności zawierać odpowiednie wyszczególnienie następujących pozycji w odniesieniu do wszystkich wnioskodawców:

- celów jakości i struktury organizacyjnej,
- odpowiadających technik, procesów i systematycznych działań, jakie będą stosowane w odniesieniu do produkcji, kontroli jakości oraz zapewnienia jakości,
- badań, sprawdzeń i prób przeprowadzanych przed, podczas oraz po produkcji, montażu i instalacji oraz częstotliwości ich przeprowadzania,
- dokumentacji jakości, jak sprawozdania z kontroli oraz dane z badań, dane kalibracyjne, sprawozdania kwalifikacyjne związanego personelu, itd.,

w odniesieniu do głównego wykonawcy oraz poddostawców (tylko, o ile dotyczą ich określonego udziału w projekcie podsystemu):

- specyfikacji projektu technicznego, włączając specyfikacje europejskie, które będą stosowane oraz, w przypadku gdy specyfikacje europejskie określone w art. 10 dyrektywy 96/48/WE nie będą stosowane w pełni, środków, jakie będą stosowane by zapewnić, że będą spełnione wymogi TSI stosujące się do podsystemu,
- technik, procesów i systematycznych działań wykorzystanych przy projektowaniu w związku z kontrolą i weryfikacją projektowania,
- środki do monitorowania osiągania wymaganej jakości projektowania podsystemu oraz skutecznej eksploatacji systemu jakości,

i w odniesieniu do głównego wykonawcy:

- obowiązki oraz kompetencje zarządcy w odniesieniu do projektu całościowego oraz jakości podsystemu, włączając w szczególności zarządzanie integracją podsystemu.

Badania, próby i sprawdzenia obejmują wszystkie z następujących etapów:

- projekt całościowy,
- budowę podsystemu, włączając w szczególności prace w zakresie inżynierii lądowej, montaż elementów, końcową regulację,
- końcowe badanie podsystemu,
- oraz, w przypadku gdy określono tak w TSI, wypróbowanie w pełnych warunkach eksploatacji.

- 3.3. Jednostka notyfikowana określona w ppkt 3.1 musi ocenić system jakości by ustalić, czy odpowiada wymogom określonym w ppkt 3.2. Musi przyjąć zgodność z tymi wymaganiami w odniesieniu do systemów jakości wprowadzających stosowną zharmonizowaną normę. Tę zharmonizowaną normę stanowi EN ISO 9001 — z grudnia 2000 r., uzupełniona, jeśli to konieczne, w celu uwzględnienia swoistości podsystemu na potrzeby jakiego jest wprowadzana.

W odniesieniu do wnioskodawców, którzy są tylko włączeni w montaż i instalację, zharmonizowaną normę stanowi EN ISO 9001 — z grudnia 2000 r., uzupełniona, jeśli to konieczne, w celu uwzględnienia swoistości podsystemu na potrzeby jakiego jest wprowadzana.

Audyt jest szczególny dla danego podsystemu, z uwzględnieniem szczególnego udziału wnioskodawcy w podsystemie. W skład zespołu audytorów musi wchodzić co najmniej jedna osoba doświadczona w ocenianiu danej technologii podsystemu. Procedura oceny zawiera wizytację oceniającą u wnioskodawcy.

Wnioskodawca musi być powiadomiony o decyzji. Powiadomienie musi zawierać wyniki z badań oraz umotywowaną decyzję wynikającą z oceny.

- 3.4. Producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, musi podjąć się wypełniania zobowiązań wynikających z systemu jakości zatwierdzonego oraz utrzymywać go w takim stanie, by pozostawał odpowiedni i skuteczny.

Muszą oni na bieżąco informować jednostkę notyfikowaną, która zatwierdziła system jakości o wszystkich zamierzonych uaktualnieniach systemu jakości.

Jednostka notyfikowana musi ocenić proponowane zmiany oraz zdecydować czy zmieniony system jakości będzie nadal spełniał wymogi określone w ppkt 3.2 lub czy wymagana jest ich powtórna ocena.

Jednostka notyfikowana musi powiadomić o swojej decyzji wnioskodawcę. Powiadomienie zawiera wyniki z badań oraz umotywowaną decyzję wynikającą z oceny.

4. Nadzór nad systemem(-ami) jakości objętym odpowiedzialnością jednostki notyfikowanej (jednostek notyfikowanych)

- 4.1. Celem nadzoru jest zapewnienie, że producent (producenci) oraz jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, należycie wypełniają zobowiązania wynikające z zatwierdzonego systemu jakości.

- 4.2. Jednostka notyfikowana (jednostki notyfikowane) określona w ppkt 3.1 musi mieć stały dostęp, do celów kontroli, do miejsc projektowania, budowy, warsztatów produkcyjnych, miejsc montażu i instalacji, obszarów składowania oraz, gdzie sytuacja tego wymaga, pomieszczeń i urządzeń prefabrykacji lub badania oraz, ogólniej, do wszystkich miejsc, jakie uzna ona za niezbędne dla swego zadania, zgodnie z określonym udziałem wnioskodawcy w projekcie podsystemu.

- 4.3. Producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie, musi przesłać jednostce notyfikowanej wymienionej w ppkt 3.1. wszystkie dokumenty konieczne w tym celu w szczególności plany wdrożenia oraz zapisy techniczne dotyczące podsystemu (o tyle, o ile są istotne dla określonego udziału wnioskodawcy w projekcie podsystemu), w szczególności:

- dokumentację systemu jakości włączając szczególne środki wprowadzone dla zapewnienia, że:
 - (w odniesieniu do głównego wykonawcy) całościowe obowiązki oraz kompetencje zarządcy w zakresie zgodności całości podsystemu są dostatecznie i poprawnie określone,
 - systemy jakości wszystkich producentów są prawidłowo zarządzane osiągając integrację na poziomie podsystemu,
- dokumentację jakości przewidzianą w części projektowej systemu jakości, jak wyniki analiz, obliczeń, badań, etc.,
- dokumentację jakości przewidzianą w części produkcji (włączając montaż i instalowanie) systemu jakości, sprawozdania z kontroli oraz dane z badań, dane kalibracyjne, sprawozdania kwalifikacyjne związanego personelu, etc.

- 4.4. Jednostka notyfikowana (jednostki notyfikowane) musi okresowo przeprowadzać kontrole w celu upewnienia się, że producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, utrzymują i stosują system jakości oraz przedkładać im sprawozdanie z kontroli.

Kontrole przypadają z częstotliwością co najmniej raz w roku, z co najmniej jedną kontrolą w czasie dokonywania stosownych czynności (projektowanie, produkcja, montaż lub instalacja) w odniesieniu do podsystemu podlegającego procedurze weryfikacji WE wymienionej w pkt 6.

- 4.5. Dodatkowo jednostka notyfikowana (jednostki notyfikowane) może składać nieoczekiwane wizyty w miejscach działania wnioskodawcy(-ów) określonych w ppkt 4.2.. W czasie takich wizytacji jednostka notyfikowana może, gdzie konieczne, prowadzić pełne lub częściowe kontrole w celu sprawdzenia sprawnego funkcjonowania systemu jakości; musi przedstawić wnioskodawcy(-om) sprawozdanie z inspekcji oraz, jeśli przeprowadzono kontrolę, sprawozdanie z kontroli.

5. Producent (producenci) oraz, jeśli jest zaangażowany, podmiot orzekający, muszą przez okres 10 lat od wyprodukowania ostatniego podsystemu przechowywać do dyspozycji władz krajowych:

- dokumentację określoną w ppkt 3.1 akapit drugi tiret drugie,
- uaktualnienie określone w ppkt 3.4 akapit drugi,
- decyzje oraz sprawozdania z jednostki notyfikowanej określone w ppkt 3.4 akapit ostatni i w ppkt 4.4 i 4.5.

6. Procedura weryfikacji WE

6.1. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi składać wniosek o weryfikację WE podsystemu (w drodze pełnego zapewnienia jakości z badaniem projektowania), włączając koordynację nadzoru systemów jakości jak określono w ppkt 4.4 oraz 4.5, w przez siebie wybranej jednostce notyfikowanej. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę we Wspólnocie musi o swoim wyborze i wniosku poinformować zaangażowanych producentów.

6.2. Wniosek musi umożliwiać zrozumienie projektowania, produkcji, instalacji oraz działania podsystemu, oraz pozwalać ocenić zgodność z wymogami TSI.

Wniosek musi zawierać:

- specyfikacje projektu technicznego, włączając specyfikacje europejskie, które zostały zastosowane,
- konieczny dowód na poparcie ich odpowiedniości, w szczególności w przypadku gdy specyfikacje europejskie określone w TSI nie zostały zastosowane w pełni. Dowód na poparcie musi zawierać wyniki badań prowadzone przez właściwe laboratorium producenta lub w jego imieniu,
- dokumentację techniczną dotyczącą produkcji oraz montażu podsystemu,
- wykaz włączanych do podsystemu elementów interoperacyjności,
- listę wszystkich producentów, włączonych w projektowanie, produkcję, montaż i instalowanie podsystemu,
- dowód, że wszystkie etapy, wymienione w ppkt 3.2, są objęte przez systemy jakości producenta(-ów) i/lub zaangażowanych podmiotów orzekających, oraz dowody ich skuteczności,
- wskazanie jednostki notyfikowanej (jednostek notyfikowanych), odpowiedzialnej za zatwierdzenie oraz nadzór nad tymi systemami jakości.

6.3. Jednostka notyfikowana musi zbadać wniosek dotyczący badania projektowania oraz w przypadku gdy projektowanie spełnia przepisy dyrektywy 96/48/WE oraz TSI, które mają do niego zastosowanie musi wydać wnioskodawcy sprawozdanie z badania projektu. Sprawozdanie zawiera wyniki z badania projektu, warunki jego ważności, dane konieczne do rozpoznania badanego projektu oraz, jeśli to istotne, opis działania podsystemu.

6.4. Jednostka notyfikowana musi, w odniesieniu do pozostałych etapów weryfikacji WE, zbadać, czy wszystkie etapy podsystemu wymienione w ppkt 3.2 są dostatecznie oraz prawidłowo objęte przez zatwierdzenie oraz nadzór nad system(-ami) jakości.

Jeśli zgodność podsystemu z wymogami TSI opiera się na więcej niż jednym systemie jakości, musi ona zbadać w szczególności:

- czy zależności i połączenia między systemami jakości są jasno udokumentowane,
- oraz czy całościowe obowiązki oraz kompetencje zarządcy w zakresie zgodności całości podsystemu w odniesieniu do głównego wykonawcy są dostatecznie oraz prawidłowo określone.

6.5. Jednostka notyfikowana odpowiedzialna za weryfikację WE, jeśli nie prowadzi nadzoru nad systemem(-ami) jakości określonymi w pkt 4, musi koordynować nadzór czynności wszystkich innych jednostek notyfikowanych odpowiedzialnych za to zadanie, w celu zapewnienia, że zarządzanie połączeniami między różnymi systemami jakości z punktu widzenia integracji podsystemu odbywa się prawidłowo. Ta koordynacja obejmuje prawo jednostki notyfikowanej odpowiedzialnej za weryfikację WE:

- do otrzymywania całej dokumentacji (zatwierdzenia i nadzoru), wydanej przez pozostałe jednostki notyfikowane,
- obecności przy kontroli nadzoru określonej w ppkt 4.4,
- inicjowania dodatkowych kontroli określonych w ppkt 4.5 objętych jej odpowiedzialnością oraz wraz z pozostałymi jednostkami notyfikowanymi.

- 6.6. Jeśli podsystem spełnia wymogi dyrektywy 96/48/WE oraz TSI, jednostka notyfikowana musi, na podstawie badania projektu oraz zatwierdzenia i nadzoru nad systemem(-ami) jakości, wystawić certyfikat weryfikacji WE przeznaczony dla podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę we Wspólnocie, który z kolei wystawia deklarację weryfikacji WE przeznaczoną dla organu nadzorczego w Państwie Członkowskim, w obrębie którego mieści się i/lub działa podsystem.

Deklaracja weryfikacji WE oraz towarzyszące dokumenty muszą być opatrzone datą i podpisane. Deklaracja musi być napisana w tym samym języku, co dokumentacja techniczna oraz musi zawierać co najmniej informacje zamieszczone w załączniku V do dyrektywy 96/48/WE.

- 6.7. Jednostka notyfikowana odpowiada za skompletowanie dokumentacji technicznej, która musi towarzyszyć deklaracji weryfikacji WE. Dokumentacja techniczna musi zawierać co najmniej informacje wskazane w art. 18 ust. 3 dyrektywy 96/48/WE, w szczególności jak następuje:

- wszystkie konieczne dokumenty dotyczące danych technicznych podsystemu,
- wykaz elementów interoperacyjności włączonych do podsystemu,
- kopie deklaracji zgodności WE oraz, gdzie właściwe, deklaracji WE przydatności do użytku, w które wymienione elementy muszą być zaopatrzone zgodnie z art. 13 tej dyrektywy, wraz z, gdzie właściwe, odpowiadającymi dokumentami (certyfikatami, zatwierdzeniem systemu jakości oraz dokumentami nadzoru) wydanymi przez jednostki notyfikowane na podstawie niniejszej TSI,
- wszystkie elementy odnoszące się do warunków oraz ograniczeń stosowania,
- wszystkie elementy odnoszące się do instrukcji dotyczących serwisowania, stałego lub rutynowego monitorowania, regulacji oraz konserwacji,
- certyfikat weryfikacji WE jednostki notyfikowanej określony w ppkt 6.6, wraz z odpowiadającymi zapisami obliczeń oraz kontrasygnowany przez siebie, stwierdzający, że projekt jest zgodny z dyrektywą oraz TSI, oraz określający, gdzie sytuacja tego wymaga, zastrzeżenia poczynione podczas prowadzenia czynności i niewycofane, certyfikatowi powinny także towarzyszyć sprawozdania z kontroli oraz audytu wystawione w związku z weryfikacją.

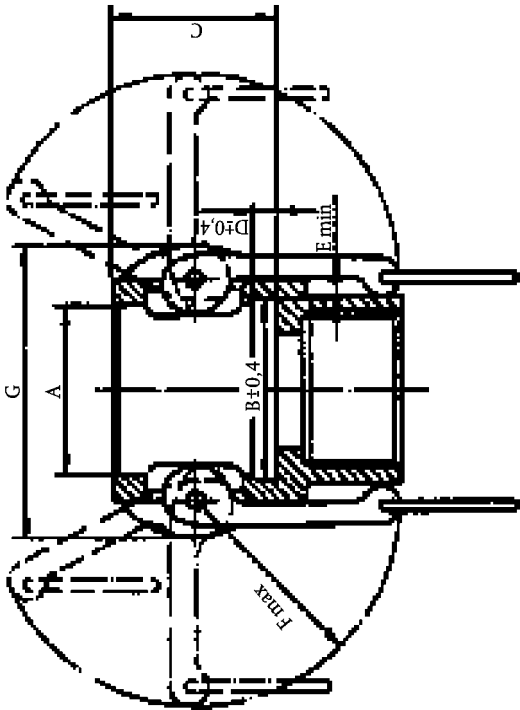
7. Kompletne zapisy towarzyszące certyfikatowi weryfikacji WE muszą być wniesione do podmiotu orzekającego lub jego upoważnionego przedstawiciela na poparcie certyfikatu weryfikacji WE wydanego przez jednostkę notyfikowaną oraz muszą być załączone do deklaracji weryfikacji WE wystawionej przez podmiot orzekający przeznaczonej dla organu nadzorczego.

8. Podmiot orzekający lub jego upoważniony przedstawiciel we Wspólnocie musi przechowywać kopie zapisów w ciągu całego okresu eksploatacji podsystemu; muszą one być przesyłane na żądanie wszystkim pozostałym Państwom Członkowskim.

ZAŁĄCZNIK IV

PRZYŁĄCZENIA SYSTEMU USUWANIA NIECZYSTOŚCI Z TOALET

3" Połączenie do opróżniania oraz 1" Połączenie do spłukiwania (zewnętrzne części)



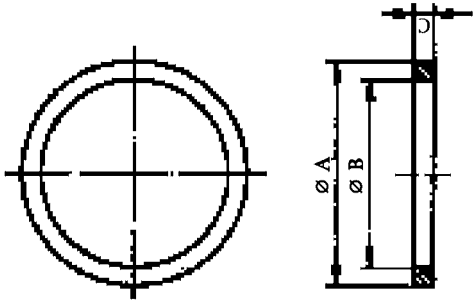
	A	B	C	D	E	F	G
3" połączenie	92,20	104	55	7,14	4	82,55	133,3
1" połączenie	37,24	40,5	37,5	7,14	2,4	44,45	65

Materiał: stal nierdzewna

Ogólny margines ± 0,1

Rysunek 1

Złącza



	A	B	C
3" uszczelka	94,45	76,20	6,35
1" uszczelka	39,69	26,98	6,35

Ogólny margines ± 0,1

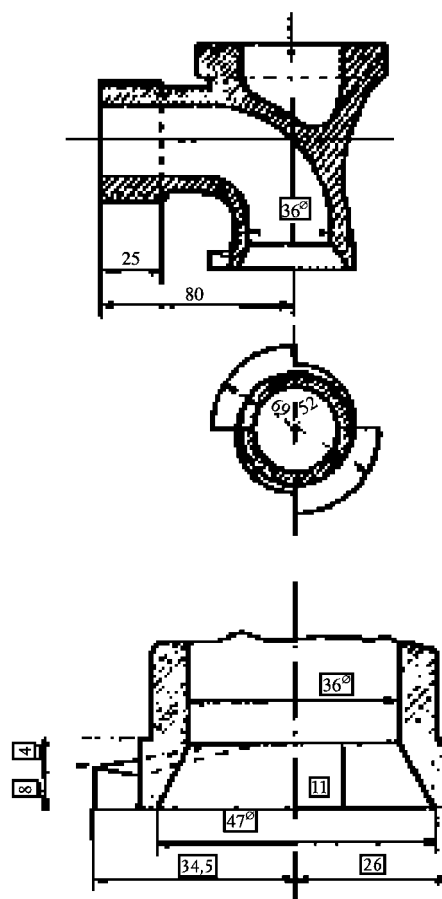
Materiał: Elastomer, odporny na osady np. FPM (guma podłogowa)

Rysunek 2

ZAŁĄCZNIK V

PRZYŁĄCZENIA DOPŁYWU REZERWUARÓW WODY

Przyłączenia dopływu rezerwuarów wody



□ = Obowiązkowe

Rysunek 3