

Επίσημη Εφημερίδα L 155

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

47ο έτος
30 Απριλίου 2004

Περιεχόμενα

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

- ★ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Απριλίου 2004 για την προσδιορισμό των βασικών παραμέτρων των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το «θόρυβο», τις «εμπορικές αμαξοστοιχίες» και τις «ηλεκτρικές εφαρμογές στη μεταφορά εμπορευμάτων» που αναφέρονται στην οδηγία 2001/16/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 1558] (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (2004/446/ΕΚ) 1
- ★ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2002/731/ΕΚ της και τον καθορισμό των κύριων χαρακτηριστικών του συστήματος κλάσης Α (ERTMS) του υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρεται στην οδηγία 2001/16/ΕΚ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 1559] (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (2004/447/ΕΚ) 74
- ★ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Απριλίου 2004 για την τροποποίηση της απόφασης 2004/233/ΕΚ σχετικά με το κατάλογο των εγκεκριμένων εργαστηρίων για τον έλεγχο της δραστηριότητας των αντιλυσσικών εμβολίων σε ορισμένα κατοικίδια σαρκοφάγα [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 1605] (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (2004/448/ΕΚ) 91
- ★ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με την έγκριση των σχεδίων επιτήρησης καταλοίπων που υποβλήθηκαν από την Τσεχική Δημοκρατία, την Εσθονία, την Κύπρο, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Ουγγαρία, τη Μάλτα, την Πολωνία, τη Σλοβενία και τη Σλοβακία σύμφωνα με την οδηγία 96/23/ΕΚ του Συμβουλίου [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 1607] (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (2004/449/ΕΚ) 97
- ★ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με τη θέσπιση των τυπικών απαιτήσεων για το περιεχόμενο των αιτήσεων κοινοτικής χρηματοδότησης για προγράμματα εκρίζωσης, επιτήρησης και ελέγχου ζωικών ασθενειών [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 1688] (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (2004/450/ΕΚ) 102
- ★ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ της 29ης Απριλίου 2004 για την εκκαθάριση των λογαριασμών των κρατών μελών στο πλαίσιο των δαπανών που χρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ), τμήμα Εγγυήσεων, για το οικονομικό έτος 2003 [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2004) 1699] (2004/451/ΕΚ) 136

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Απριλίου 2004

**για την προσδιορισμό των βασικών παραμέτρων των τεχνικών προδιαγραφών
διαλειτουργικότητας για το «θόρυβο», τις «εμπορικές αμαξοστοιχίες» και τις
«τηλεματικές εφαρμογές στη μεταφορά εμπορευμάτων» που αναφέρονται στην οδηγία
2001/16/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού**

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 1558]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/446/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος,⁽¹⁾ και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

¹ ΕΕ L 110, 20.4.2001, σ. 1.

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 2001/16/EK, το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται σε διαρθρωτικά και λειτουργικά υποσυστήματα. Κάθε υποσύστημα καλύπτεται από μια τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).
- (2) Ως πρώτο στάδιο, πρέπει να εκπονηθούν σχέδια ΤΠΔ από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό, κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 2 της οδηγίας.
- (3) Η επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16/EK (στο εξής «επιτροπή») όρισε ως κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό την Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικής Διαλειτουργικότητας (στο εξής «ΑΕΙΦ»).
- (4) Η ΑΕΙΦ έλαβε εντολή να εκπονήσει σχέδια ΤΠΔ για το «θόρυβο», τις «εμπορικές αμαξοστοιχίες» και τις «τηλεματικές εφαρμογές στη μεταφορά εμπορευμάτων».
- (5) Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας 2001/16/EK, το πρώτο στάδιο εκπόνησης των ανωτέρω ΤΠΔ αφορά τον καθορισμό των χαρακτηριστικών των βασικών παραμέτρων τους που θα χρησιμοποιήσει η ΑΕΙΦ. Αυτό δεν αποκλείει ενδεχομένως την επικύρωση και, εφόσον χρειασθεί, την περαιτέρω βελτίωση, επικαιροποίηση ή τροποποίηση των παραμέτρων αυτών στις αντίστοιχες ΤΠΔ που θα εκδοθούν σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/16/EK.
- (6) Στο πλαίσιο ανάπτυξης των αντίστοιχων ΤΠΔ τέθηκαν ορισμένες ειδικές περιπτώσεις οι οποίες είναι τώρα υπό συζήτηση. Ωστόσο, κρίνεται σκοπιμότερο να περιληφθούν οι ειδικές περιπτώσεις στις ΤΠΔ αντί στην παρούσα απόφαση.
- (7) Με την επιφύλαξη του άρθρου 25 της οδηγίας 2001/16/EK, η παρούσα απόφαση δεν θίγει ούτε το υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα ούτε την ανάπτυξη νέων έργων εφόσον δεν εκδοθούν οι αντίστοιχες ΤΠΔ.
- (8) Με βάση την εντολή που προαναφέρθηκε, η ΑΕΙΦ έχει εκπονήσει ήδη πλήρες σχέδιο των ΤΠΔ για τα υποσυστήματα των «τηλεματικών εφαρμογών στη μεταφορά εμπορευμάτων», του «θορύβου» και του «τροχαίου υλικού». Αυτές οι ΤΠΔ θα εγκριθούν αφού προηγουμένως εκπονηθεί η ανάλυση κόστους/αποτελέσματος που προβλέπεται από την οδηγία 2001/16/EK και μετά από διαβούλευση με τις οργανώσεις των χρηστών και των κοινωνικών εταίρων.
- (9) Οι ορισμοί και τα χαρακτηριστικά που θα τηρηθούν για τις βασικές παραμέτρους του «θορύβου» του «τροχαίου υλικού» και των «τηλεματικών εφαρμογών στη μεταφορά εμπορευμάτων», όπως προτείνονται από την ΑΕΙΦ, πρέπει να εγκριθούν.
- (10) Η επιτροπή που έχει συσταθεί από την οδηγία 2001/16/EK είναι σύμφωνη με τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα απόφαση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι ορισμοί και τα χαρακτηριστικά που θα τηρηθούν για τις βασικές παραμέτρους των ΤΠΔ για το «θόρυβο», το «τροχαίο υλικό» και τις «τηλεματικές εφαρμογές στη μεταφορά

εμπορευμάτων» που αναφέρονται στην οδηγία 2001/16/ΕΚ δίδονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2004.

Για την Επιτροπή

Loyola DE PALACIO

Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΠΔ ΘΟΡΥΒΟΥ	5
1.1.	Θόρυβος που εκπέμπουν φορτηγά οχήματα.....	5
1.1.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	5
1.1.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	5
1.2.	Θόρυβος που εκπέμπουν μηχανές, πολλαπλές μονάδες και επιβατικές άμαξες	6
1.2.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	6
1.2.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	6
2.	ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΔΠ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ	9
2.1.	Διασύνδεση (δηλαδή ζεύξη) μεταξύ οχημάτων, μεταξύ ομάδων οχημάτων και μεταξύ αμαξοστοιχιών	9
2.1.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	9
2.1.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	9
2.2.	Ασφαλής είσοδος και έξοδος για τροχαίο υλικό	11
2.2.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	11
2.2.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	11
2.3.	Λειτουργικές απαιτήσεις: αντοχή της κύριας κατασκευής των οχημάτων	14
2.3.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	14
2.3.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	14
2.4.	Ασφάλιση φορτίου	19
2.4.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	19
2.4.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	20
2.5.	Κλείσιμο και ασφάλιση θυρών.....	20
2.5.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	20
2.5.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	20
2.6.	Επισήμανση φορτηγών οχημάτων.....	20
2.6.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	20
2.6.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	21
2.7.	Ειδικά οχήματα για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και αερίων υπό πίεση.....	22
2.7.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	22

2.7.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	22
2.8.	Περιτύπωμα κινηματικής	23
2.8.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	23
2.8.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	24
2.9.	Στατικό φορτίο άξονα, δυναμικό φορτίο τροχών και γραμμικό φορτίο	25
2.9.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	25
2.9.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	25
2.10.	Ηλεκτρική προστασία της αμαξοστοιχίας.....	28
2.10.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	28
2.10.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	28
2.11.	Δυναμική συμπεριφορά οχήματος (αλληλεπίδραση τροχού-σιδηροτροχιάς)	29
2.11.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	29
2.11.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	29
2.11.2.1.	Γενικά	33
2.11.2.2.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος.....	33
2.12.	Διαμήκεις συμπίεστικές δυνάμεις	31
2.12.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	31
2.12.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	32
2.12.2.1.	Γενικά	35
2.12.2.2.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος.....	36
2.12.2.3.	Κανόνες συντήρησης.....	36
2.13.	Απόδοση πέδησης.....	33
2.13.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	33
2.13.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	34
2.13.2.1.	Γενικά	37
2.13.2.2.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές για την απόδοση πέδησης	38
2.14.	Ικανότητα μετάδοσης πληροφοριών μεταξύ εδάφους και οχήματος	43
2.14.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	43
2.14.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	43
2.14.2.1.	Γενικά	47
2.14.2.2.	Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος.....	47
2.14.2.3.	Κανόνες συντήρησης.....	49

2.15.	Περιβαλλοντικές συνθήκες για το τροχαίο υλικό (φάσμα λειτουργιών των στοιχείων)	45
2.15.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	45
2.15.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	45
2.16.	Έξοδοι κινδύνου και τοποθέτηση σημάτων	48
2.16.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	48
2.16.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	48
2.17.	Πυρασφάλεια.....	48
2.17.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	48
2.17.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	49
3.	ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΠΔ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	53
3.1.	Στοιχεία δελτίου αποστολής.....	53
3.1.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	53
3.1.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	53
3.2.	Αίτημα εκχώρησης σιδηροδρομικής διαδρομής	55
3.2.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	55
3.2.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	55
3.3.	Προετοιμασία των αμαξοστοιχιών	57
3.3.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	57
3.3.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	57
3.4.	Πρόβλεψη κίνησης αμαξοστοιχίας.....	59
3.4.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	59
3.4.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	59
3.5.	Πληροφορίες διακοπής παροχής υπηρεσίας.....	60
3.5.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	60
3.5.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	60
3.6.	Θέση αμαξοστοιχίας.....	60
3.6.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	60
3.6.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	60
3.7.	Προβλεπόμενη ώρα ανταλλαγής / προβλεπόμενη ώρα άφιξης εμπορεύματος	61
3.7.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	61
3.7.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	61
3.8.	Κίνηση οχημάτων.....	62
3.8.1.	Περιγραφή της παραμέτρου	62
3.8.2.	Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	63

3.9. Αναφορές ανταλλαγής.....	64
3.9.1. Περιγραφή της παραμέτρου	64
3.9.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	64
3.10. Ανταλλαγή δεδομένων για βελτίωση της ποιότητας.....	65
3.10.1. Περιγραφή της παραμέτρου	65
3.10.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	65
3.11. Διάφορα αρχεία αναφοράς	66
3.11.1. Περιγραφή της παραμέτρου	66
3.11.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	66
3.12. Ηλεκτρονική μετάδοση εγγράφων	68
3.12.1. Περιγραφή της παραμέτρου	68
3.12.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	68
3.13. Δικτύωση & επικοινωνίες	68
3.13.1. Περιγραφή της παραμέτρου	68
3.13.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται.....	68

1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΠΔ ΘΟΡΥΒΟΥ

1.1. Θόρυβος που εκπέμπουν φορτηγά οχήματα

1.1.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Ο θόρυβος που εκπέμπουν τα φορτηγά οχήματα διακρίνεται σε θόρυβο διέλευσης και σε θόρυβο εν στάσει.

Ο θόρυβος διέλευσης ενός φορτηγού οχήματος επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το θόρυβο κύλισης (θόρυβος που προκαλείται από την επαφή τροχού/σιδηροτροχιάς). Η παράμετρος που καθορίζεται για το χαρακτηρισμό του θορύβου διέλευσης περιλαμβάνει:

- τη στάθμη ηχητικής πίεσης, σύμφωνα με ορισμένη μέθοδο μέτρησης,
 - τη θέση του μικροφώνου,
 - την ταχύτητα του σιδηροδρομικού οχήματος,
 - την τραχύτητα της σιδηροτροχιάς,
 - τη δυναμική συμπεριφορά και τη συμπεριφορά εκπομπής της σιδηροτροχιάς.
- Θόρυβος από φορτηγό όχημα εν στάσει εκπέμπεται μόνον εάν είναι εξοπλισμένο με βοηθητικές διατάξεις όπως κινητήρες, γεννήτριες, ψυκτικά συστήματα. Στις περισσότερες περιπτώσεις αφορά οχήματα ψυγεία. Η παράμετρος που καθορίζεται για το χαρακτηρισμό του θορύβου εν στάσει περιλαμβάνει:
- τη στάθμη ηχητικής πίεσης, σύμφωνα με ορισμένη μέθοδο μέτρησης και τη θέση του μικροφώνου,
 - τις συνθήκες λειτουργίας.

1.1.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Όρια θορύβου διέλευσης

Δείκτης για το θόρυβο διέλευσης είναι η ισοδύναμη συνεχής A - στάθμη ηχητικής πίεσης $L_{pAeq,Tp}$, προσδιοριζόμενη κατά το χρόνο διέλευσης σε απόσταση 7,5 m από τον κεντρικό άξονα της γραμμής, $1,2 \pm 0,2$ m υπεράνω της σιδηροτροχιάς. Οι μετρήσεις διεξάγονται σύμφωνα με το πρότυπο prEN ISO 3095:2001 με την εξαίρεση ότι η γραμμή αναφοράς οφείλει να πληροί τις απαιτήσεις της συναφούς ΤΠΔ.

Οι οριακές τιμές $L_{pAeq,Tp}$ για το θόρυβο διέλευσης φορτηγών οχημάτων υπό τις προαναφερθείσες συνθήκες καθορίζονται βάσει των επιδόσεων των σιαγόνων K, λαμβάνοντας υπόψη τις αναγκαίες παραμέτρους ασφάλειας Η ευρωπαϊκή ένωση για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων (AEIF) θα λάβει υπόψη τα αποτελέσματα των μετρήσεων που θα ισχύουν την 01.02.2004.

Ο θόρυβος διέλευσης μιας αμαξοστοιχίας μετράται όταν η αμαξοστοιχία κινείται με ταχύτητα 80 χιλιομέτρων/ώρα και με τη μέγιστη ταχύτητα που όμως δεν υπερβαίνει τα 200 χιλιόμετρα/ώρα. Οι τιμές που πρέπει να συγκριθούν με τα όρια είναι η μέγιστη μετρηθείσα τιμή με ταχύτητα 80 χιλιομέτρων/ώρα και η μετρηθείσα τιμή με τη μέγιστη ταχύτητα σε συνάρτηση με την ταχύτητα των 80 χιλιομέτρων/ώρα σύμφωνα με την εξίσωση

$$L_{pAeq,Tp}(80 \text{ km/h}) = L_{pAeq,Tp}(v) - 30 \cdot \log(v/80 \text{ km/h}).$$

Όρια θορύβου εν στάσει

Η στάθμη ηχητικής πίεσης θορύβου εν στάσει περιγράφεται με την ισοδύναμη συνεχή A - στάθμη ηχητικής πίεσης $L_{pAeq,T}$, σύμφωνα με το πρότυπο prEN ISO 3095:2001, κεφάλαιο 7.5. Οι οριακές τιμές $L_{pAeq,T}$ του θορύβου εν στάσει φορτηγών οχημάτων σε απόσταση 7,5 m από τον κεντρικό άξονα της γραμμής δίδονται στον **Πίνακα 1**.

Οχήματα	$L_{pAeq,T}$
Φορτηγά οχήματα παντός τύπου	$\leq 65 \text{ dB(A)}$

Πίνακας 1: Οριακές τιμές $L_{pAeq,T}$ θορύβου εν στάσει φορτηγών οχημάτων

Η στάθμη ηχητικής πίεσης θορύβου εν στάσει είναι ο ενεργειακός μέσος όρος όλων των τιμών που μετρήθηκαν στα διάφορα σημεία μέτρησης σύμφωνα με το πρότυπο prEN ISO 3095:2001 παράρτημα A, σχήμα A.1.

1.2. Θόρυβος που εκπέμπουν μηχανές, πολλαπλές μονάδες και επιβατικές άμαξες

1.2.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Ο θόρυβος που εκπέμπουν μηχανές, πολλαπλές μονάδες και επιβατικές άμαξες διακρίνεται σε θόρυβο εν στάσει, θόρυβο εκκίνησης και θόρυβο διέλευσης. Ο θόρυβος εν στάσει επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το θόρυβο των βοηθητικών συστημάτων, δηλαδή των συστημάτων ψύξης, του συστήματος κλιματισμού και του συμπιεστή.

Ο θόρυβος εκκίνησης επηρεάζεται επίσης σε μεγάλο βαθμό από τα βοηθητικά συστήματα, επιπλέον του θορύβου που προκαλεί η επαφή τροχού/σιδηροτροχιάς, ιδίως σε συνάρτηση με την ταχύτητα ολίσθησης των τροχών, καθώς και από τις μονάδες έλξης (κινητήρας, κιβώτιο ταχυτήτων, μετατροπέας έλξης και κινητήρες ντίζελ).

Ο θόρυβος διέλευσης επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το θόρυβο κύλισης που συνδέεται με την αλληλεπίδραση τροχού/σιδηροτροχιάς, σε συνάρτηση με την ταχύτητα του οχήματος. Καθαυτός ο θόρυβος κύλισης προκαλείται από την τραχύτητα και τη δυναμική συμπεριφορά της γραμμής. Στην περίπτωση των μικρότερων ταχυτήτων προστίθεται επίσης ο θόρυβος που προκαλούν τα βοηθητικά συστήματα και οι μονάδες έλξης. Η εκπεμπόμενη ηχοστάθμη χαρακτηρίζεται από:

- τη στάθμη ηχητικής πίεσης, ανάλογα με τη μέθοδο μέτρησης,
- τη θέση του μικροφώνου.

Ως πολλαπλές μονάδες νοούνται συρμοί σταθερής διάταξης με κατανομή ισχύος ή με ένα ή περισσότερα ειδικά μηχανοκίνητα οχήματα και άμαξες. Οι ηλεκτροκίνητες πολλαπλές μονάδες χαρακτηρίζονται συνοπτικά ως «ΗΠΜ», ενώ οι ντιζελοκίνητες ως «ΝΤΠΜ». Στο παρόν έγγραφο, ο όρος «ντίζελ» ή «κινητήρας ντίζελ» αναφέρεται σε κάθε είδους θερμικούς κινητήρες που χρησιμοποιούνται για την έλξη. Οι αμαξοστοιχίες σταθερής σύνθεσης που συγκροτούνται από δύο μηχανές και άμαξες δεν θεωρούνται πολλαπλές μονάδες εάν η μηχανή μπορεί να λειτουργεί σε διάφορες διατάξεις του συρμού.

1.2.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Τα όρια θορύβου εν στάσει ορίζονται σε απόσταση 7,5 m από τον κεντρικό άξονα της γραμμής, σε ύψος 1,2 m και 3,5 m υπεράνω της επιφάνειας των σιδηροτροχιών. Οι συνθήκες μέτρησης ορίζονται στο πρότυπο pr EN ISO 3095:2001 με τις αποκλίσεις που ορίζει η συναφής ΤΠΔ. Δείκτης για τη στάθμη ηχητικής πίεσης είναι η τιμή $L_{pAeq,T}$. Οι οριακές τιμές εκπομπής θορύβου των οχημάτων υπό τις προαναφερθείσες συνθήκες παρατίθενται στον **Πίνακα 2**.

Οχήματα	$L_{pAeq,T}$
Ηλεκτρικές μηχανές	75
Ντιζελομηχανές	75
ΗΠΜ	68
ΝΤΠΜ	73
Επιβατικές άμαξες	65

Πίνακας 2: Οριακές τιμές $L_{pAeq,T}$ θορύβου εν στάσει για ηλεκτροκίνητες μηχανές, ντιζελοκίνητες μηχανές, ΗΠΜ, ΝΤΠΜ και επιβατικές άμαξες

Όρια θορύβου εκκίνησης

Τα όρια θορύβου εκκίνησης ορίζονται σε απόσταση 7,5 m από τον κεντρικό άξονα της γραμμής, σε ύψος 1,2 m και 3,5 m υπεράνω της επιφάνειας των σιδηροτροχιών. Οι συνθήκες μέτρησης ορίζονται στο πρότυπο pr EN ISO 3095:2001 με τις αποκλίσεις που ορίζονται στη σχετική ΤΠΔ. Δείκτης για τη στάθμη ηχητικής πίεσης είναι η τιμή L_{pAFmax} . Οι οριακές τιμές θορύβου εκκίνησης των οχημάτων υπό τις προαναφερθείσες συνθήκες παρατίθενται στον **Πίνακα 3**.

Όχημα	L_{pAFmax}
Ηλεκτρικές μηχανές	82
Ντιζελομηχανές	86
ΗΠΜ	82
ΝΤΠΜ	83

Πίνακας 3: Οριακές τιμές L_{pAFmax} θορύβου εκκίνησης για ηλεκτροκίνητες μηχανές, ντιζελοκίνητες μηχανές, ΗΠΜ, ΝΤΠΜ

Όρια θορύβου διέλευσης

Τα όρια θορύβου διέλευσης ορίζονται σε απόσταση 7,5 m από τον κεντρικό άξονα της γραμμής αναφοράς, 1,2 m ή 3,5 m υπεράνω της επιφάνειας των σιδηροτροχιών με ταχύτητα οχήματος 80 χιλιόμετρα/ώρα. Δείκτης για τη στάθμη ηχητικής πίεσης είναι η τιμή $L_{pAeq,Tp}$.

Οι μετρήσεις διεξάγονται σύμφωνα με το πρότυπο prEN ISO 3095:2001 με εξαίρεση ότι η γραμμή αναφοράς οφείλει να πληροί τις απαιτήσεις της συναφούς ΤΠΔ.

Ο θόρυβος διέλευσης μιας αμαξοστοιχίας μετράται όταν η αμαξοστοιχία κινείται με ταχύτητα 80 χιλιομέτρων/ώρα και με τη μέγιστη ταχύτητα, που όμως δεν υπερβαίνει τα 200 χιλιόμετρα/ώρα. Δεν λαμβάνονται υπόψη οι λοιπές ταχύτητες που αναφέρονται στο πρότυπο ISO EN 3095. Οι τιμές που πρέπει να συγκριθούν με τα όρια (βλέπε **Πίνακα 4**) είναι η μέγιστη μετρηθείσα τιμή με ταχύτητα 80 χιλιομέτρων/ώρα και η μετρηθείσα τιμή με τη μέγιστη ταχύτητα σε συνάρτηση με την ταχύτητα των 80 χιλιομέτρων/ώρα σύμφωνα με την εξίσωση

$$L_{pAeq,Tp}(80 \text{ km/h}) = L_{pAeq,Tp}(v) - 30 \cdot \log(v/80 \text{ km/h}).$$

Οι οριακές τιμές εκπομπής θορύβου για ηλεκτροκίνητες μηχανές, ντιζελοκίνητες μηχανές, ΗΠΜ, ΝΤΠΜ και επιβατικές άμαξες υπό τις προαναφερθείσες συνθήκες παρατίθενται στον **Πίνακα 4**.

Όχημα	$L_{pAeq,Tr}$ @ 7,5 m
Ηλεκτρικές μηχανές	85
Ντιζελομηχανές	85 (επιβεβαίωση μέσω δοκιμής)
ΗΠΜ	81
ΝΤΠΜ	82
Επιβατικές άμαξες	80

Πίνακας 4: Οριακές τιμές $L_{pAeq,Tr}$ θορύβου διέλευσης για ηλεκτροκίνητες μηχανές, ντιζελοκίνητες μηχανές, ΗΠΜ, ΝΤΠΜ και επιβατικές άμαξες

2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΔΠ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

2.1. Διασύνδεση (δηλαδή ζεύξη) μεταξύ οχημάτων, μεταξύ ομάδων οχημάτων και μεταξύ αμαξοστοιχιών

2.1.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Διάταξη που χρησιμοποιείται για τη σύνδεση ενός σιδηροδρομικού οχήματος (ομάδας οχημάτων, αμαξοστοιχίας) με ένα άλλο.

Μεταξύ διαλειτουργικών συρμών μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοδήποτε σύστημα ζεύξης ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες. Οι εν λόγω συρμοί πρέπει να φέρουν τη διαλειτουργική διάταξη ζεύξης έκτακτης ανάγκης για χρήση στα άκρα τους.

Απαιτήσεις διασύνδεσης μεταξύ διαλειτουργικών οχημάτων/συρμών ορίζονται μόνο για μηχανικές, ηλεκτρικές και πνευματικές διατάξεις ζεύξης υπό κανονικές συνθήκες και υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Κατά περίπτωση περιλαμβάνονται διαβάσεις επικοινωνίας για τη σύνδεση με επιβατικά οχήματα.

2.1.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Γενικά

Τα οχήματα διαθέτουν ανθεκτικούς προσκρουστήρες και διατάξεις έλξης και στα δύο άκρα τους.

Συρμοί οχημάτων που δεν διαχωρίζονται εν υπηρεσία, θεωρούνται ως ενιαίο όχημα όσον αφορά την ισχύ της παρούσας απαίτησης. Οι διασυνδέσεις μεταξύ αυτών των οχημάτων περιλαμβάνουν σύστημα ζεύξης, το οποίο είναι ανθεκτικό στις δυνάμεις που ασκούνται επ' αυτού υπό τις συνθήκες της σκοπούμενης χρήσης.

Αμαξοστοιχίες που δεν διαχωρίζονται εν υπηρεσία, θεωρούνται ως ενιαίο όχημα όσον αφορά την ισχύ της παρούσας απαίτησης. Εάν δεν διαθέτουν πρότυπη κοχλιωτή διάταξη ζεύξης και προσκρουστήρες, θα πρέπει να φέρουν εγκατάσταση για την τοποθέτηση διάταξης ζεύξης έκτακτης ανάγκης και στα δύο άκρα. Οι συνδέσεις μεταξύ των επιμέρους οχημάτων πληρούν τις ανωτέρω απαιτήσεις για συρμούς οχημάτων.

Προσκρουστήρες

Σε περίπτωση που τα οχήματα φέρουν προσκρουστήρες, δύο πανομοιότυποι προσκρουστήρες τοποθετούνται στο άκρο του οχήματος. Οι εν λόγω προσκρουστήρες είναι συμπιεστού τύπου.

Το ύψος του κεντρικού άξονα των προσκρουστήρων κυμαίνεται μεταξύ 940 mm και 1065 mm υπεράνω του επιπέδου της σιδηροτροχιάς ανεξαρτήτως συνθηκών φόρτωσης.

Η συνήθης ονομαστική απόσταση μεταξύ των κεντρικών αξόνων των προσκρουστήρων ανέρχεται σε 1750 mm συμμετρικά, εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα του φορτηγού οχήματος.

Οι προσκρουστήρες πρέπει να έχουν ελάχιστη διαδρομή εμβόλου $105 \text{ mm}^{+0}_{-5} \text{ mm}$ και ικανότητα απορρόφησης ενέργειας τουλάχιστον 30 kJ.

Οι κεφαλές των προσκρουστήρων είναι κυρτές, η δε ακτίνα καμπυλότητας της σφαιρικής ωφέλιμης επιφάνειάς τους είναι ίση με $2750 \text{ mm} \pm 50 \text{ mm}$.

Βαγόνια εξοπλισμένα με προσκρουστήρες εμβολισμού άνω των 105 mm, πρέπει πάντοτε να φέρουν τέσσερις πανομοιότυπους προσκρουστήρες (ελαστικά συστήματα, εμβολισμός) με τα ίδια χαρακτηριστικά σχεδίασης.

Εάν απαιτείται εναλλαξιμότητα των προσκρουστήρων, θα πρέπει να προβλέπεται το ακόλουθο διάκενο στην κεφαλή για την πλάκα στήριξης. Ο προσκρουστήρας στερεώνεται στην κεφαλή του οχήματος μέσω τεσσάρων M24 Ø ασφαλιζόμενων προσδετήρων (π.χ. αυτοασφαλιζόμενα περικόχλια κλπ.) κατηγορίας ποιότητας που εξασφαλίζει αντοχή διαρροής τουλάχιστον 640 N/mm^2 .

Οι προσκρουστήρες φέρουν σήμα χαρακτηριστικών. Στο εν λόγω σήμα αναγράφονται τουλάχιστον η διαδρομή του προσκρουστήρα σε «mm» και μια τιμή για την ικανότητα αποθήκευσης ενέργειας του προσκρουστήρα.

Διατάξεις έλξης

Η πρότυπη διάταξη έλξης μεταξύ οχημάτων είναι ασυνεχής και αποτελείται από κοχλιωτή διάταξη ζεύξης, μόνιμα εγκαταστημένη στο άγκιστρο, άγκιστρο έλξης και ράβδο έλξης με σύστημα ελατηρίων.

Το ύψος του κεντρικού άξονα του άγκιστρου έλξης κυμαίνεται μεταξύ 950 mm και 1.045 mm υπεράνω του επιπέδου της σιδηροτροχιάς ανεξαρτήτως συνθηκών φόρτωσης.

Το άγκιστρο και η ράβδος έλξης πρέπει να αντέχουν σε δύναμη 1000 kN χωρίς να προκαλείται θραύση.

Ο κοχλιωτός συμπλέκτης πρέπει να αντέχει σε δύναμη 850 kN χωρίς να προκαλείται θραύση. Η αντοχή στη θραύση του κοχλιωτού συμπλέκτη πρέπει να είναι μικρότερη από εκείνη των άλλων εξαρτημάτων της διάταξης έλξης.

Το μέγιστο βάρος του κοχλιωτού συμπλέκτη δεν υπερβαίνει τα 36 κιλά.

Το μήκος του κοχλιωτού συμπλέκτη, μετρούμενο από το σημείο σύμπλεξης της κεφαλής του συμπλέκτη έως το κέντρο του κοχλίου του συμπλέκτη και του άγκιστρου έλξης είναι:

- $986 \text{ mm}^{+10}_{-5} \text{ mm}$ με το συμπλέκτη στην ακραία εξωτερική θέση
- $750 \text{ mm} \pm 10 \text{ mm}$ με το συμπλέκτη στην ακραία εσωτερική θέση

Κάθε άκρο οχήματος διαθέτει εγκατάσταση για την υποστήριξη μιας διάταξης ζεύξης όταν αυτή δεν χρησιμοποιείται. Κανένα τμήμα του συγκροτήματος του συμπλέκτη δεν πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 140 mm από την επιφάνεια της σιδηροτροχιάς όταν ο κεντρικός άξονάς του βρίσκεται στη χαμηλότερη επιτρεπτή θέση.

Αλληλεπίδραση μεταξύ διάταξης έλξης και προσκρουστήρων

Η σχετική θέση των προσκρουστήρων και των διατάξεων έλξης προσαρμόζεται αμοιβαία ώστε να καθίσταται δυνατή η ασφαλής διέλευση από στροφές της γραμμής ακτίνας 150 m. Για δύο οχήματα, συνδεδεμένα επί ευθείας γραμμής με τους προσκρουστήρες σε επαφή, η δύναμη προκαταρκτικής φόρτισης μεταξύ αυτών των δύο στοιχείων σε στροφή 150 m επί της γραμμής δεν υπερβαίνει τα 250 kN.

Η απόσταση μεταξύ της μετωπικής παρυφής του ανοίγματος ενός αγκίστρου έλξης και της μετωπικής πλευράς των προσκρουστήρων σε πλήρη ανάπτυξη είναι 355 mm⁺⁴⁵₋₂₀ mm στη νέα θέση.

2.2. Ασφαλής είσοδος και έξοδος για τροχαίο υλικό

2.2.1. Περιγραφή της παραμέτρου

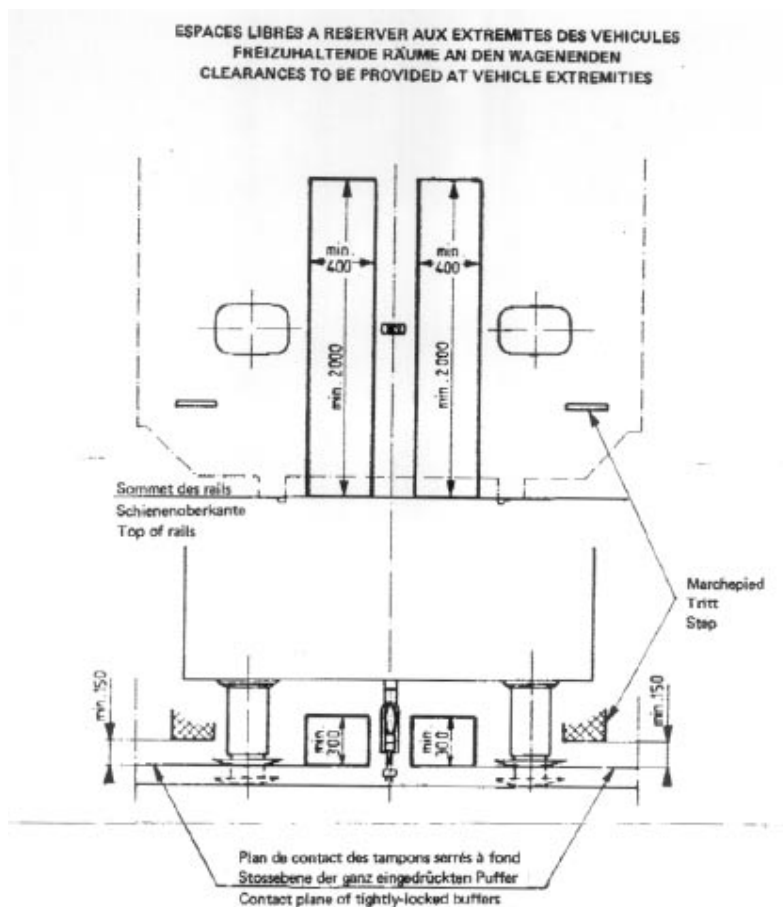
Για φορτηγά οχήματα: ελιγμοί, λειτουργία, είσοδος και έξοδος για το σιδηροδρομικό προσωπικό και το προσωπικό φορτοεκφόρτωσης. Μόνο για βυτιοφόρα οχήματα: πρόσβαση στην πλάκα της δεξαμενής.

Αυτή η παράμετρος περιλαμβάνει τις διαστάσεις, τη θέση και το ύψος των βαθμίδων και των χειρολαβών, καθώς και την αντλιοσθητική κατασκευή για το προσωπικό που κατεβαίνει στο έδαφος, όπως επίσης το πάχος και την αντοχή σε δυνάμεις των θυρών.

2.2.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Τα οχήματα σχεδιάζονται κατά τρόπο που το προσωπικό να μην εκτίθεται σε άσκοπο κίνδυνο κατά τη ζεύξη και την απόζευξη. Σε περίπτωση που χρησιμοποιούνται κοχλιωτοί συμπλέκτες και πλευρικοί προσκρουστήρες, δεν πρέπει να υπάρχουν κινητά ή σταθερά εξαρτήματα στους απαιτούμενους χώρους που απεικονίζονται στο ακόλουθο σχήμα 1. Καλώδια σύνδεσης και εύκαμπτοι σωλήνες μπορούν να βρίσκονται στον εν λόγω χώρο. Κάτω από τους προσκρουστήρες δεν πρέπει να υπάρχουν συσκευές οι οποίες παρεμποδίζουν την πρόσβαση στο συγκεκριμένο χώρο.

Σχήμα 1 Ορθογώνιο της Βέρνης



(Ελεύθεροι χώροι στις άκρες των βαγονιών, επιφάνεια άνω σιδηροτροχιάς, βαθμίδα, σημείο επαφής προσκρουστήρων σφιγτής ζεύξης)

Σε περίπτωση χρήσης συνδυασμού αυτόματου και κοχλιωτού συμπλέκτη, η κεφαλή του αυτόματου συμπλέκτη μπορεί να παραβιάσει το ορθογώνιο της Βέρνης στην αριστερή πλευρά (σύμφωνα με το σχήμα 1) όταν είναι σε θέση αποθήκευσης και χρησιμοποιείται ο κοχλιωτός συμπλέκτης.

Κάτω από κάθε προσκρουστήρα πρέπει να υπάρχει χειρολαβή. Οι χειρολαβές πρέπει να είναι ανθεκτικές στα φορτία που εφαρμόζονται από τους κλειδούχους κατά την είσοδό τους στο χώρο μεταξύ των προσκρουστήρων.

Όλα τα σταθερά εξαρτήματα που βρίσκονται στα άκρα των οχημάτων εκτός των ορίων που καθορίζονται στο σχήμα 1 και υψηλότερα από το κατώτατο σημείο των κεφαλών των προσκρουστήρων πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 40 mm από την εμπρόσθια επιφάνεια των προσκρουστήρων σε θέση πλήρους συμπίεσης.

Εξαιρουμένων των οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αμαξοστοιχίες σταθερής σύνθεσης, θα πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μια βαθμίδα και μια χειρολαβή για τους κλειδούχους σε κάθε πλευρά του οχήματος. Επάνω και γύρω από τις κλίμακες πρέπει να προβλέπεται επαρκής χώρος ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια του κλειδούχου. Οι βαθμίδες και οι χειρολαβές σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να έχουν αντοχή στα φορτία που εφαρμόζονται από τους κλειδούχους. Οι βαθμίδες τοποθετούνται σε απόσταση τουλάχιστον 150 mm από την κατακόρυφη επιφάνεια του άκρου των προσκρουστήρων όταν αυτοί βρίσκονται σε θέση πλήρους συμπίεσης. Οι βαθμίδες και οι

επιφάνειες πρόσβασης για εργασίες, φόρτωση και εκφόρτωση πρέπει να είναι αντιολισθητικές.

Σε κάθε άκρο ενός οχήματος που μπορεί να αποτελέσει την ουρά της αμαξοστοιχίας πρέπει να υπάρχουν διατάξεις για την τοποθέτηση ενός φανού ουράς αμαξοστοιχίας. Όπου είναι απαραίτητο, πρέπει να προβλέπονται βαθμίδες και χειρολαβές προς διευκόλυνση της πρόσβασης.

Οι χειρολαβές και οι βαθμίδες πρέπει να επιθεωρούνται κατά τις συνήθεις περιόδους συντήρησης και να λαμβάνονται μέτρα αποκατάστασης σε περίπτωση που διαπιστώνονται σημαντικές ζημιές, ρωγμές ή διάβρωση.

2.3. Λειτουργικές απαιτήσεις: αντοχή της κύριας κατασκευής των οχημάτων

2.3.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Ο μελλοντικός σχεδιασμός θα πρέπει να αποσκοπεί στην αύξηση του ωφέλιμου φορτίου των φορτηγών οχημάτων μέσω του περιορισμού του καθαρού βάρους τους.

Η παρούσα βασική παράμετρος:

- ορίζει τις στοιχειώδεις κατασκευαστικές απαιτήσεις για την κύρια (βασική) φέρουσα κατασκευή των οχημάτων σε σχέση με ιδιαίτερα λειτουργικά φορτία και φορτία εργασίας. Στα εν λόγω φορτία πρέπει να περιλαμβάνονται εκείνα που προκύπτουν από τη μάζα του οχήματος, το ωφέλιμο φορτίο, την κίνηση κατά μήκος της γραμμής, την επιτάχυνση και την πέδηση, καθώς και εκείνα που ασκούνται στην κατασκευή από τον εξοπλισμό που είναι εγκαταστημένος επ' αυτής. (βλέπε επίσης ανύψωση και στήριξη σε γρύλους.)·
- καθορίζει κριτήρια περιορισμού ακαμψίας (αντοχή σε στρέψη)·
- προβλέπει επιτρεπτές καταπονήσεις υλικών από την άποψη αποδεκτών πηγών δεδομένων (στατικά φορτία και καταπόνηση) και μεθόδων αξιολόγησης·
- καθορίζει αποδεκτές μεθόδους επαλήθευσης.

2.3.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Γενικά

Η κατασκευαστική σχεδίαση των οχημάτων ακολουθεί τις προδιαγραφές της ενότητας 3 του προτύπου EN12663, η δε κατασκευή πληροί τα κριτήρια που ορίζονται στις παραγράφους 3.4 και 3.6 του εν λόγω προτύπου.

Πέραν των ήδη προσδιορισθέντων κριτηρίων, επιτρέπεται να λαμβάνεται υπόψη η επιμήκυνση του υλικού μετά από θραύση κατά την επιλογή του παράγοντα ασφαλείας που ορίζεται στην παράγραφο 3.4.2. Οι κατευθυντήριες σημειώσεις υποδεικνύουν μια αποδεκτή προσέγγιση.

Κατά την αξιολόγηση της αντοχής σε καταπονήσεις είναι σημαντικό να διασφαλίζεται ότι οι περιπτώσεις φορτίου είναι αντιπροσωπευτικές για τη σκοπούμενη χρήση και εκφράζονται κατά τρόπο συναφή με τον επιλεγμένο κώδικα σχεδιασμού. Πρέπει να τηρούνται όλες οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ερμηνεία του επιλεγμένου κώδικα σχεδιασμού.

Οι επιτρεπτές καταπονήσεις για τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των οχημάτων προσδιορίζονται όπως ορίζεται στην ενότητα 5 του προτύπου EN12663.

Η κατασκευή των οχημάτων πρέπει να επιθεωρείται κατά τις συνήθεις περιόδους συντήρησης και να λαμβάνονται μέτρα αποκατάστασης σε περίπτωση που διαπιστώνονται σημαντικές ζημιές, ρωγμές ή διάβρωση.

Στην παρούσα ενότητα ορίζονται οι στοιχειώδεις κατασκευαστικές απαιτήσεις για την κύρια (βασική) φέρουσα κατασκευή των οχημάτων, καθώς και οι αλληλεπιδράσεις με τον εξοπλισμό και το ωφέλιμο φορτίο.

Οι εν λόγω απαιτήσεις καλύπτουν:

- ιδιαίτερα φορτία:
 - διαμήκη φορτία μελέτης
 - μέγιστο κατακόρυφο φορτίο
 - συνδυασμοί φορτίων
 - ανύψωση και στήριξη σε γρύλους
 - τοποθέτηση εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένων αμαξώματος/τροχοφορέα)
 - λοιπά ιδιαίτερα φορτία
- φορτία εργασίας (καταπόνησης):
 - πηγές συνεισφοράς φορτίου
 - εύρος ωφέλιμου φορτίου
 - φόρτωση που προκαλείται από τη γραμμή
 - έλξη και πέδηση
 - αεροδυναμική φόρτωση
 - φορτία καταπόνησης στις διασυνδέσεις
 - σύνδεση αμαξώματος/τροχοφορέα
 - τοποθέτηση εξοπλισμού
 - φορτία συμπλέκτη
 - συνδυασμοί φορτίων καταπόνησης
- ακαμψία της βασικής κατασκευής του οχήματος
 - εκτροπή
 - κατάσταση δονήσεων
 - αντοχή σε στρέψη
 - εξοπλισμός

- Ασφάλιση φορτίου

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι το φορτίο ή μέρη του φορτίου παραμένουν στο φορτηγό όχημα κατά τη λειτουργία.

Ιδιαίτερα φορτία:

Διαμήκη φορτία μελέτης

για τα διάφορα είδη φορτηγών οχημάτων ισχύουν διαφορετικές τιμές σύμφωνα με το πρότυπο EN12663, δηλαδή:

F-I οχήματα που προορίζονται για υπηρεσία ελιγμών χωρίς περιορισμούς·

F-II οχήματα που αποκλείονται από διέλευση σε ράχη διαλογής ή ελιγμούς άνευ πρόσκρουσης.

Οι βασικές απαιτήσεις σχεδίασης της κατασκευής προϋποθέτουν ότι τα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών είναι εξοπλισμένα με προσκρουστήρες και συμπλέκτες κατάλληλους για τη σκοπούμενη εκμετάλλευση.

Η κατασκευή συνάδει με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.4 του προτύπου EN12663 λαμβανομένων υπόψη όλων των περιπτώσεων ιδιαίτερων φορτίων.

Τα αμαξώματα των οχημάτων πληρούν τις απαιτήσεις διαμήκους αντοχής που ορίζονται στους πίνακες 1, 2, 3 και 4 του προτύπου EN12663 κατά περίπτωση, όταν υφίστανται οι οδεύσεις φόρτισης.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1 Μια δύναμη που ασκείται στο ένα άκρο του αμαξώματος του οχήματος αντισταθμίζεται στην αντίστοιχη θέση του αντίθετου άκρου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2 Οι δυνάμεις εφαρμόζονται οριζόντια στην κατασκευή στήριξης, διαιρούμενες ισομερώς επί του άξονα έκαστης θέσης πλευρικού προσκρουστήρα ή επί του άξονα του συμπλέκτη.

Μέγιστο κατακόρυφο φορτίο

Το αμάξωμα των οχημάτων πληροί τις απαιτήσεις του πίνακα 8 του προτύπου EN12663.

Το όχημα σχεδιάζεται επίσης κατά τρόπον ώστε να φέρει το μέγιστο φορτίο που θα μπορούσε να ασκηθεί λόγω της μεθόδου φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η περίπτωση φορτίου μπορεί να ορισθεί σύμφωνα με τις επιταχύνσεις οι οποίες ασκούνται επί της μάζας που προστίθεται και της μάζας του αμαξώματος, προστιθέμενου τυχόν υφιστάμενου ωφέλιμου φορτίου. Οι περιπτώσεις σχεδίασης αντιπροσωπεύουν τις πλέον δυσμενείς περιπτώσεις που ο φορέας εκμετάλλευσης επιθυμεί να λάβει υπόψη σε σχέση με τη χρήση του οχήματος (συμπεριλαμβανομένης της προβλέψιμης καταχρηστικής εκμετάλλευσης).

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1 Εάν η μέθοδος ανάλυσης λαμβάνει υπόψη μια επιτρεπτή καταπόνηση που υπολείπεται του ορίου ελαστικότητας ή της αντοχής διαρροής του υλικού κατά έναν συντελεστή ασφαλείας (σύμφωνα με τη σημείωση α) του πίνακα 8 του προτύπου EN12663, οι συντελεστές φορτίου μπορούν να μειώνονται κατά την ίδια αναλογία.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 2 Τα φορτία μπορούν να κατανέμονται ομοιόμορφα σε ολόκληρη την επιφάνεια στήριξης του φορτίου, σε περιορισμένη επιφάνεια ή σε συγκεκριμένες θέσεις. Η περίπτωση (οι περιπτώσεις) σχεδίασης βασίζονται στις πλέον αντίξοες εφαρμογές.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 3 Στις περιπτώσεις στις οποίες προβλέπεται η χρήση τροχοφόρων οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων περionoφόρων ανυψωτικών οχημάτων κλπ.) επί του δαπέδου των οχημάτων, η σχεδίαση πρέπει να προβλέπει το μέγιστο τοπικό φορτίο πίεσης που προκύπτει από τις εν λόγω εργασίες.

Συνδυασμοί φορτίων

Η κατασκευή πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 3.4 του προτύπου EN12663 όταν υποβάλλεται στους πλέον επιβαρυντικούς συνδυασμούς φορτίων σύμφωνα με την παράγραφο 4.4 του προτύπου EN12663 .

Ανύψωση και στήριξη σε γρύλους

Το αμάξωμα των οχημάτων περιλαμβάνει σημεία ανύψωσης από τα οποία μπορεί να ανυψώνεται ή να στηρίζεται σε γρύλους με ασφάλεια ολόκληρο το όχημα. Επίσης, πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα ανύψωσης ενός άκρου του οχήματος (συμπεριλαμβανομένων των οργάνων κύλισης) ενώ το άλλο άκρο στηρίζεται στα υπόλοιπα όργανα κύλισης.

Οι περιπτώσεις φορτίου που καθορίζονται στην παράγραφο 4.3.2 του προτύπου EN12663 ισχύουν για την ανύψωση και τη στήριξη σε γρύλους υπό συνθήκες συνεργείου και για εργασίες συντήρησης.

Για περιπτώσεις ανύψωσης που αφορούν αποκλειστικά τη διάσωση ύστερα από εκτροχιασμό ή άλλο έκτακτο συμβάν όπου είναι αποδεκτή κάποια μόνιμη παραμόρφωση της κατασκευής, επιτρέπεται μείωση του συντελεστή φορτίου στους πίνακες 9 και 10 από 1,1 σε 1,0.

Η ανύψωση πραγματοποιείται μέσω καθορισμένων σημείων ανύψωσης. Η θέση των σημείων ανύψωσης καθορίζεται από τις λειτουργικές απαιτήσεις του πελάτη.

Τοποθέτηση εξοπλισμού (συμπεριλαμβανομένων αμαξώματος/τροχοφορέα)

Οι διατάξεις εγκατάστασης εξοπλισμού σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να φέρουν τα φορτία που ορίζονται στους πίνακες 12, 13 και 14 της ενότητας 4.5 του προτύπου EN12663.

Λοιπά ιδιαίτερα φορτία

Οι απαιτήσεις φορτίου για δομικά μέρη του αμαξώματος των οχημάτων, όπως είναι οι κατασκευές πλευρικών και τελικών τοιχωμάτων, οι θύρες, οι ορθοστάτες και τα συστήματα συγκράτησης φορτίων, σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να φέρουν τα μέγιστα φορτία που θα ασκούνται κατά τη σκοπούμενη χρήση τους. Οι περιπτώσεις φορτίου προσδιορίζονται με βάση τις αρχές δομικής σχεδίασης του προτύπου EN12663.

Για νέους τύπους οχημάτων, ο σχεδιαστής προσδιορίζει τις ενδεδειγμένες περιπτώσεις φορτίου προκειμένου να πληρούνται οι ειδικές απαιτήσεις με βάση τις αρχές του προτύπου EN12663.

Φορτία εργασίας (καταπόνησης):

Πηγές συνεισφοράς φορτίου

Προσδιορίζονται όλες οι πηγές εναλλακτικής φόρτωσης που μπορούν να προκαλέσουν ζημιές λόγω καταπόνησης. Σύμφωνα με την παράγραφο 4.6 του προτύπου EN12663, λαμβάνονται υπόψη οι εξής ειδικές περιπτώσεις, ο δε τρόπος με τον οποίο παρουσιάζονται και συνδυάζονται πρέπει να συνάδει με τη σκοπούμενη χρήση του φορτηγού οχήματος και τον κώδικα σχεδιασμού που πρόκειται να εφαρμοσθεί.

Εύρος ωφέλιμου φορτίου

Τυχόν μεταβολές του ωφέλιμου φορτίου είναι πιθανό να προκαλέσουν σημαντικές καταπονήσεις από εναλλασσόμενες φορτώσεις. Σε περιπτώσεις σημαντικών μεταβολών του ωφέλιμου φορτίου πρέπει να προσδιορίζεται ο χρόνος σε κάθε επίπεδο φορτίου. Επίσης, θα πρέπει να προσδιορίζονται οι εναλλαγές φόρτωσης/εκφόρτωσης από την καθορισμένη από τον φορέα εκμετάλλευσης υπηρεσία και να παρουσιάζονται με κατάλληλο τρόπο προς το σκοπό της ανάλυσης. Κατά περίπτωση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τυχόν μεταβολές της κατανομής του ωφέλιμου φορτίου, καθώς και τοπικά φορτία πίεσης λόγω της κίνησης τροχοφόρων οχημάτων επί του δαπέδου των οχημάτων.

Φόρτωση που προκαλείται από τη γραμμή

Λαμβάνονται υπόψη οι εναλλαγές φορτίου που προκαλούνται από κατακόρυφες και πλευρικές ανωμαλίες και ανωμαλίες συστροφής της γραμμής. Αυτές οι εναλλαγές φορτίου μπορούν να προσδιορισθούν μέσω:

- α) δυναμικών μοντέλων·
- β) δεδομένων μετρήσεων·
- γ) εμπειρικών δεδομένων.

Ο σχεδιασμός καταπόνησης θα πρέπει να βασίζεται σε δεδομένα περιπτώσεων φορτίων και μεθόδους αξιολόγησης που έχουν ελεγχθεί για τη συγκεκριμένη εφαρμογή. Στους πίνακες 15 και 16 του προτύπου EN12663 παρατίθενται εμπειρικά δεδομένα υπό μορφή επιταχύνσεων του αμαξώματος οχημάτων, συναφείς με τις συνήθειες ευρωπαϊκές εκμεταλλεύσεις, που ενδείκνυνται για μια προσέγγιση ορίων αντοχής του σχεδιασμού καταπόνησης όταν υπάρχουν διαθέσιμα κανονικά επαληθευμένα δεδομένα.

Έλξη και πέδηση

Οι εναλλαγές φορτίου λόγω έλξης και πέδησης αντανακλούν τον αριθμό των συναφών με το σκοπούμενο τρόπο εκμετάλλευσης εκκινήσεων-ακινητοποιήσεων (συμπεριλαμβανομένων των μη προγραμματισμένων).

Αεροδυναμική φόρτωση

Σημαντική αεροδυναμική φόρτιση μπορεί να προκύψει λόγω:

- α) της διέλευσης αμαξοστοιχιών με υψηλή ταχύτητα·
- β) της διέλευσης από σήραγγες·
- γ) πλευρικών ανέμων.

Στις περιπτώσεις που η εν λόγω φόρτωση προκαλεί σημαντικές εναλλαγές καταπόνησης της κατασκευής, θα πρέπει να περιλαμβάνεται στην αξιολόγηση της καταπόνησης.

Φορτία καταπόνησης στις διασυνδέσεις

Το δυναμικό φορτίο που λαμβάνεται υπόψη κατά τη σχεδίαση είναι της τάξης του $\pm 30 \%$ του κατακόρυφου στατικού φορτίου.

Εάν δεν επιλεγεί αυτή η υπόθεση, πρέπει να χρησιμοποιείται η ακόλουθη μέθοδος:

τα κύρια φορτία καταπόνησης στη σύνδεση αμαξώματος-τροχοφορέα οφείλονται σε:

- α) εναλλαγές φόρτωσης/εκφόρτωσης·
- β) συνεισφορά της γραμμής·
- γ) έλξη και πέδηση.

Η διασύνδεση σχεδιάζεται κατά τρόπον ώστε να είναι ανθεκτική στα ως άνω φορτία.

Οι διατάξεις εγκατάστασης εξοπλισμού είναι ανθεκτικές στις εναλλαγές φορτίου λόγω της κίνησης των οχημάτων και οποιαδήποτε φορτία προκαλούνται από τη λειτουργία του εξοπλισμού. Οι επιταχύνσεις μπορούν να προσδιορίζονται όπως περιγράφεται ανωτέρω. Για τη συνήθη εκμετάλλευση στην Ευρώπη, οι επιταχύνσεις που προσδιορίζονται με εμπειρικό τρόπο για στοιχεία εξοπλισμού που ακολουθούν την κίνηση της κατασκευής του οχήματος παρατίθενται στους πίνακες 17, 18 και 19 του προτύπου EN12663 και μπορούν να χρησιμοποιούνται όταν δεν υπάρχουν άλλα συναφή δεδομένα.

Οι εναλλαγές φόρτωσης στα στοιχεία ζεύξης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν θεωρούνται σημαντικές με βάση την εμπειρία του φορέα εκμετάλλευσης ή του σχεδιαστή.

Συνδυασμοί φορτίων καταπόνησης

Σε περιπτώσεις στις οποίες επενεργούν συνδυασμοί φορτίων καταπόνησης, τα εν λόγω φορτία λαμβάνονται υπόψη κατά τρόπο συναφή με τα χαρακτηριστικά τους, καθώς και τη μορφή της ανάλυσης σχεδιασμού και το χρησιμοποιούμενο κώδικα σχεδιασμού καταπόνησης.

Φορτίο προσκρουστήρων

Φορτηγά οχήματα που προορίζονται για διέλευση από ράχες διαλογής:

τα φορτηγά οχήματα πρέπει να είναι ανθεκτικά στη σύγκρουση με ακίνητο φορτηγό όχημα μεικτού βάρους με φορτίο 80 τόνων, με ταχύτητα 12 χιλιομέτρων/ώρα χωρίς να προκαλείται μόνιμη παραμόρφωση.

Φορτηγά οχήματα που δεν προορίζονται για διέλευση από ράχες διαλογής:

τα φορτηγά οχήματα πρέπει να είναι ανθεκτικά στη σύγκρουση με ακίνητο φορτηγό όχημα μεικτού βάρους με φορτίο 80 τόνων, με ταχύτητα 7 χιλιομέτρων/ώρα χωρίς να προκαλείται μόνιμη παραμόρφωση.

Ακαμψία της βασικής κατασκευής του οχήματος

Εκτροπές

Οι εκτροπές υπό φορτία ή συνδυασμούς φορτίων δεν πρέπει να προκαλούν υπέρβαση του επιτρεπτού επιχειρησιακού φακέλου του οχήματος ή του ωφέλιμου φορτίου του. Επίσης, οι εκτροπές δεν πρέπει να περιορίζουν τη λειτουργικότητα του οχήματος ως σύνολο ούτε τυχόν εγκαταστημένων στοιχείων ή συστημάτων.

Κατάσταση δονήσεων

Οι φυσικές καταστάσεις δονήσεων του αμαξώματος του οχήματος, υπό όλες τις συνθήκες φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του καθαρού βάρους, διαχωρίζονται σε επαρκή βαθμό ή αποσυντονίζονται κατ' άλλο τρόπο από τις συχνότητες της ανάρτησης, ώστε να αποφεύγονται ανεπιθύμητες αντιδράσεις με όλες τις ταχύτητες εκμετάλλευσης.

Αντοχή σε στρέψη

Η αντοχή του αμαξώματος του οχήματος στη στρέψη αποτελεί συνάρτηση των χαρακτηριστικών της ανάρτησης, κατά τρόπον ώστε τα κριτήρια εκτροχιασμού να επιτυγχάνονται υπό όλες τις συνθήκες φορτίου, συμπεριλαμβανομένου του καθαρού βάρους.

Εξοπλισμός

Οι φυσικές καταστάσεις δονήσεων του εξοπλισμού, εγκαταστημένου στις διατάξεις τοποθέτησής του, διαχωρίζονται σε επαρκή βαθμό ή αποσυντονίζονται κατ' άλλο τρόπο από τις συχνότητες του αμαξώματος του οχήματος ή της ανάρτησης, ώστε να αποφεύγονται ανεπιθύμητες αντιδράσεις με όλες τις ταχύτητες εκμετάλλευσης.

Ως διασύνδεση με το υποσύστημα *Τροχαίο υλικό – φορτηγά οχήματα*, το υποσύστημα *Υποδομές* οφείλει να είναι σύμφωνο με αυτά τα χαρακτηριστικά.

2.4. Ασφάλιση φορτίου

2.4.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα πρέπει να ασφαρίζονται με ασφαλή τρόπο. Πρέπει να επαληθεύεται η αρτιότητα του συστήματος ασφάλισης.

2.4.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι το φορτίο ή μέρη του φορτίου παραμένουν στο φορτηγό όχημα κατά τη λειτουργία.

2.5. Κλείσιμο και ασφάλιση θυρών

2.5.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Πεδίο εφαρμογής της βασικής παραμέτρου αποτελεί η πρόληψη της παραβίασης του φορτίου ή του περιτυπώματος κατά την κίνηση της αμαξοστοιχίας. Σε αυτό περιλαμβάνονται θύρες και καταπακτές του εξοπλισμού, καθώς και μέτρα για την αποτροπή τυχαίου ανοίγματος.

2.5.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Οι θύρες και οι καταπακτές των φορτηγών οχημάτων πρέπει να είναι κλειστές και ασφαλισμένες όσο τα οχήματα αποτελούν τμήμα κινούμενης αμαξοστοιχίας (εκτός των περιπτώσεων που προβλέπει η διαδικασία απόρριψης του ωφέλιμου φορτίου). Προς το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται διατάξεις ασφάλισης οι οποίες σηματοδοτούν την κατάστασή τους (ανοικτή/κλειστή). Οι διατάξεις ασφάλισης πρέπει να σφαλίζονται έναντι τυχαίου ανοίγματος.

Τα συστήματα κλεισίματος και ασφάλισης σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να μην θέτουν σε άσκοπο κίνδυνο το προσωπικό.

Οι διατάξεις κλεισίματος και ασφάλισης σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να είναι ανθεκτικές στη φόρτωση που προκαλείται από το ωφέλιμο φορτίο υπό κανονικές, συνήθεις συνθήκες και όταν το ωφέλιμο φορτίο μετατοπίζεται κατά τρόπο προβλέψιμο.

Οι διατάξεις κλεισίματος και ασφάλισης σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να είναι ανθεκτικές στα φορτία που προκύπτουν όταν τα οχήματα διασταυρώνονται με άλλες αμαξοστοιχίες ανεξαρτήτως συνθηκών, συμπεριλαμβανομένης της διασταύρωσης εντός σηράγγων.

Οι δυνάμεις οι οποίες απαιτούνται για την ενεργοποίηση των διατάξεων κλεισίματος και ασφάλισης πρέπει να είναι τέτοιες που να μπορούν να ασκούνται από έναν χειριστή χωρίς πρόσθετα εργαλεία. Εξαιρέσεις επιτρέπονται στις περιπτώσεις που διατίθενται ειδικά πρόσθετα εργαλεία ή όταν χρησιμοποιούνται μηχανοκίνητα συστήματα.

Τα συστήματα κλεισίματος και ασφάλισης πρέπει να επιθεωρούνται κατά τις συνήθεις περιόδους συντήρησης και να λαμβάνονται μέτρα αποκατάστασης σε περίπτωση που διαπιστώνονται ζημιές ή δυσλειτουργία.

2.6. Επισήμανση φορτηγών οχημάτων

2.6.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η βασική παράμετρος καθορίζει την επισήμανση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων επί οχημάτων τα οποία χειρίζεται σιδηροδρομικό προσωπικό. Η επισήμανση απαιτείται προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία, π.χ. μέσω

της επισήμανσης ορισμένων χαρακτηριστικών της σχεδίασης των οχημάτων που πρέπει να είναι γνωστά στο σιδηροδρομικό προσωπικό στο πλαίσιο των καθηκόντων του, όπως για παράδειγμα:

- αριθμός οχήματος
- απόδοση πέδησης και στρόφιγγες του συστήματος πέδησης.
- κρουνοί αποστράγγισης.
- διακόπτες ηλεκτρικής μόνωσης.
- υποδείξεις ασφαλείας συναφείς με τον τύπο του οχήματος.
- απόβαρο και ικανότητα φόρτωσης του οχήματος
- σημεία ανύψωσης/στήριξης σε γρύλους.
- γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- σωλήνες πεπιεσμένου αέρα και ηλεκτρικοί αγωγοί
- συστήματα τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος
- γραμμές υψηλής τάσης
- δυνατότητα σταθεροποίησης σε πορθμεία
- πιθανή ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας
- δυνατότητα διέλευσης από ράχες διαλογής

2.6.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Σήματα απαιτούνται στα οχήματα για:

- την αναγνώριση κάθε μεμονωμένου οχήματος βάσει του μοναδικού αριθμού του, όπως καθορίζεται στην ΤΠΔ Διαχείριση λειτουργίας και κυκλοφορίας και είναι καταχωρημένος στο μητρώο,
- την παροχή απαραίτητων πληροφοριών για την αμαξοστοιχία, όπως μάζα πέδης, μήκος μεταξύ των προκρουστήρων, απόβαρο, ταχύτητα προς φορτίο για τις διάφορες κατηγορίες γραμμών,
- τον προσδιορισμό των επιχειρησιακών περιορισμών για το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων γεωγραφικών περιορισμών, και περιορισμών που αφορούν την κατάσταση λειτουργίας ελιγμών,
- την παροχή σχετικών πληροφοριών ασφάλειας για το προσωπικό που χειρίζεται τα οχήματα ή συμμετέχει στην αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων προειδοποιητικών σημάτων για ηλεκτροφόρα καλώδια αλυσοειδούς και ηλεκτρικό εξοπλισμό, επισημάνσεων σημείων ανύψωσης / στήριξης σε γρύλους, ειδικών για το εκάστοτε όχημα υποδείξεων ασφαλείας.

Τα σήματα αυτά θα αναφέρονται στη συναφή ΤΠΔ. Τα σήματα τοποθετούνται όσο το δυνατόν πιο ψηλά επί της κατασκευής του οχήματος, σε ύψος έως και 1600mm υπεράνω του επιπέδου της σιδηροτροχιάς. Τα σήματα οχημάτων που δεν διαθέτουν κάθετες πλευρικές επιφάνειες τοποθετούνται σε ειδικούς πίνακες.

Οι επισημάνσεις τοποθετούνται με βαφή ή υπό μορφή ετικέτας.

Όταν χρησιμοποιούνται ετικέτες, αυτές πρέπει να πληρούν απαιτήσεις όσον αφορά:

- την κολλητική ισχύ.
- την περιβαλλοντική συμβατότητα.
- την αντοχή στο νερό, στην υπεριώδη ακτινοβολία, στην τριβή, στις χημικές ενώσεις.

Οι απαιτήσεις για σημάνσεις επικινδύνων εμπορευμάτων καλύπτονται από την οδηγία 96/49/EK στο ισχύον παράρτημά της RID και συνεπώς δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα βασική παράμετρο.

Στις περιπτώσεις στις οποίες πραγματοποιούνται τροποποιήσεις του οχήματος που απαιτούν τροποποίηση των σημάνσεων, οι εν λόγω τροποποιήσεις πρέπει να συνάδουν με τις τροποποιήσεις των στοιχείων που καταχωρούνται στο μητρώο τροχαίου υλικού.

Οι σημάνσεις καθαρίζονται / αντικαθίστανται όταν είναι απαραίτητο, προκειμένου να διατηρούνται ευανάγνωστες.

2.7. Ειδικά οχήματα για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και αερίων υπό πίεση

2.7.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Οι δεξαμενές ή άλλα μέρη των φορτηγών οχημάτων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζουν την ασφαλή μεταφορά. Η βασική παράμετρος περιλαμβάνει προδιαγραφές σχετικές με ειδικά οχήματα για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και αερίων υπό πίεση. Για παράδειγμα, εξετάζονται τα εξής χαρακτηριστικά:

- RID
- TPED

2.7.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Γενικά

Τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, επιπλέον δε τις απαιτήσεις του κανονισμού σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID).

Ο κανονισμός RID ο οποίος αποτελεί παράρτημα της οδηγίας 96/49/EK του Συμβουλίου, διασφαλίζει πολύ υψηλό επίπεδο ασφάλειας. Περαιτέρω εξελίξεις στο συγκεκριμένο νομικό τομέα δρομολογούνται από διεθνή ομάδα εργασίας (Επιτροπή RID) η οποία συγκροτείται από εκπροσώπους των κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης περί διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών (COTIF).

Ισχύουσα νομοθεσία περί του τροχαίου υλικού για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

Τροχαίο υλικό	Οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου και το παράρτημά της στην ισχύουσα έκδοσή τους
Σήμανση και επισήμανση	Οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου και το παράρτημά της στην ισχύουσα έκδοσή τους
Προσκρουστήρες	Οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου και το παράρτημά της στην ισχύουσα έκδοσή τους

	έκδοσή τους
Προστασία έναντι σπινθήρων	Οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου και το παράρτημά της στην ισχύουσα έκδοσή τους
Χρήση οχημάτων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων σε σήραγγες μεγάλου μήκους	Υπό εξέταση από ομάδες εργασίας, εντεταλμένες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (AEIF και RID)

Επιπρόσθετη νομοθεσία περί δεξαμενών

Δεξαμενή	Οδηγία 1999/36/EK του Συμβουλίου σχετικά με το μεταφερόμενο εξοπλισμό υπό πίεση (TPED) στην ισχύουσα έκδοσή της
Δοκιμή, επιθεώρηση και σήμανση δεξαμενών	Πρότυπο EN 12972 Δεξαμενές για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων-δοκιμή, επιθεώρηση και σήμανση μεταλλικών δεξαμενών του Απριλίου 2001

Κανόνες συντήρησης

Η συντήρηση βυτιοφόρων/φορτηγών οχημάτων πραγματοποιείται σύμφωνα με το ακόλουθο πρότυπο και την οδηγία του Συμβουλίου:

• Δοκιμή και επιθεώρηση	Πρότυπο EN 12972 Δεξαμενές για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων-δοκιμή, επιθεώρηση και σήμανση μεταλλικών δεξαμενών του Απριλίου 2001
• Συντήρηση δεξαμενών και του εξοπλισμού τους	Οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου και το παράρτημά της στην ισχύουσα έκδοσή τους
• Αμοιβαίες συμφωνίες σχετικές με τους επιθεωρητές δεξαμενών	Οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου και το παράρτημά της στην ισχύουσα έκδοσή τους

Λαμβάνονται επίσης υπόψη η οδηγία 96/49/EK του Συμβουλίου και το παράρτημά της RID.

2.8. Περιτύπωμα κινηματικής

2.8.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Το περιτύπωμα αποτελεί στοιχείο που αποσκοπεί στον ορισμό των εξωτερικών διαστάσεων, ώστε η κίνηση του τροχαίου υλικού να είναι δυνατή χωρίς εμπόδια που συνδέονται με τις μόνιμες εγκαταστάσεις (τοιχώματα σιδηρόδρομων, στύλοι αλυσσοειδούς ή σηματοδοτών, στηθαία γεφυρών, πλατφόρμες, κλπ.). Συνεπώς, το περιτύπωμα αποτελείται από δύο στοιχεία: το περιτύπωμα εμποδίων που ορίζει τις ελάχιστες

διαστάσεις της υποδομής, και το περιτύπωμα του τροχαίου υλικού που ορίζει τις μέγιστες διαστάσεις του.

Το περιτύπωμα τροχαίου υλικού ορίζεται με βάση την περιβάλλουσα καμπύλη εντός της οποίας κινείται το τροχαίο υλικό. Το περιτύπωμα του τροχαίου υλικού που κινείται σε ένα δεδομένο τμήμα της γραμμής, πρέπει πάντοτε να είναι μικρότερα, στο ενδεδειγμένο μέτρο ασφαλείας, από το ελάχιστο περιτύπωμα εμποδίων της συγκεκριμένης γραμμής. Η μελλοντική ΤΠΔ Υποδομής θα περιλαμβάνει τις απαιτήσεις ως προς το περιτύπωμα για νέες, διευθετημένες, ανανεωμένες και υφιστάμενες γραμμές.

Η βασική παράμετρος ορίζει τη μέγιστη επιτρεπόμενη κινηματική περιβάλλουσα καμπύλη που μπορούν να αξιοποιούν τα οχήματα και καθορίζει τις αρχές που πρέπει να εφαρμόζονται για τον προσδιορισμό της κινηματικής περιβάλλουσας καμπύλης.

2.8.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Στην παρούσα ενότητα ορίζονται οι μέγιστες εξωτερικές διαστάσεις των οχημάτων ώστε να διασφαλίζεται ότι αυτά παραμένουν εντός του περιτυπώματος εμποδίων. Προς το σκοπό αυτό λαμβάνεται υπόψη η μέγιστη δυνατή κίνηση των οχημάτων. Η εν λόγω κίνηση καλείται κινηματική περιβάλλουσα καμπύλη.

Η κινηματική περιβάλλουσα καμπύλη του τροχαίου υλικού ορίζεται μέσω ενός περιγράμματος αναφοράς και των συναφών κανόνων του. Η εν λόγω καμπύλη προκύπτει με την εφαρμογή των κανόνων μείωσης σε σχέση με την καμπύλη αναφοράς που πρέπει να πληρούν τα διάφορα μέρη του τροχαίου υλικού.

Οι ως άνω μειώσεις εξαρτώνται από:

- τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του υπό εξέταση τροχαίου υλικού,
- τη θέση της διατομής ως προς το στροφέα του τροχοφορέα ή τους άξονες,
- το ύψος του υπό εξέταση σημείου ως προς την επιφάνεια κίνησης,
- κατασκευαστικές ανοχές,
- τη μέγιστη ανοχή φθοράς,
- τα χαρακτηριστικά ελαστικότητας της ανάρτησης.

Στο πλαίσιο της μελέτης του μέγιστου περιτυπώματος εμποδίων λαμβάνονται υπόψη τόσο οι πλευρικές όσο και οι κατακόρυφες κινήσεις του τροχαίου υλικού, οι οποίες υπολογίζονται βάσει των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και των χαρακτηριστικών της ανάρτησης των οχημάτων υπό διάφορες συνθήκες φορτίου.

Το περιτύπωμα εμποδίων του τροχαίου υλικού που κινείται σε ένα δεδομένο τμήμα της γραμμής, πρέπει πάντοτε να είναι μικρότερα, στο ενδεδειγμένο μέτρο ασφαλείας, από το ελάχιστο περιτύπωμα εμποδίων της συγκεκριμένης γραμμής.

Το περιτύπωμα τροχαίου υλικού αποτελείται από δύο βασικά στοιχεία: την περιβάλλουσα καμπύλη αναφοράς και τους συναφείς με τη συγκεκριμένη καμπύλη κανόνες. Το εν λόγω περιτύπωμα καθιστά δυνατό τον προσδιορισμό των μέγιστων διαστάσεων του τροχαίου υλικού και της θέσης των μόνιμων κατασκευών επί της γραμμής.

Προκειμένου να έχει ισχύ κάποιο περιτύπωμα τροχαίου υλικού πρέπει να καθορίζονται τα εξής τρία στοιχεία ενός δεδομένου περιτυπώματος:

- η περιβάλλουσα καμπύλη αναφοράς·
- οι κανόνες προσδιορισμού του μέγιστου περιτυπώματος εμποδίων για τα οχήματα·
- οι κανόνες προσδιορισμού των αποστάσεων από κατασκευές και την απόσταση της γραμμής.

Η συναφής ΤΠΔ καθορίζει την περιβάλλουσα καμπύλη αναφοράς και τους σχετικούς με το μέγιστο περιτύπωμα εμποδίων κανόνες για τα οχήματα.

Οι συναφείς κανόνες για τον προσδιορισμό των αποστάσεων για την εγκατάσταση κατασκευών καλύπτονται στην ΤΠΔ Υποδομή.

Όλος ο εξοπλισμός και τα μέρη των οχημάτων που προκαλούν εγκάρσιες και κατακόρυφες μετατοπίσεις, πρέπει να ελέγχονται κατά τα ενδεδειγμένα διαστήματα συντήρησης.

Προκειμένου τα οχήματα να διατηρούνται εντός του περιτυπώματος κινηματικής, το πρόγραμμα συντήρησης πρέπει να προβλέπει την επιθεώρηση των εξής στοιχείων:

- διατομή και φθορά των τροχών,
- πλαίσιο τροχοφορέα,
- ελατήρια,
- πλευρικά υποστηρίγματα,
- κατασκευή αμαξώματος,
- κατασκευαστικές αποστάσεις,
- μέγιστη ανοχή φθοράς,
- χαρακτηριστικά ελαστικότητας της ανάρτησης,
- φθορά οδηγού άξονα,
- στοιχεία που επηρεάζουν το συντελεστή ελαστικότητας των οχημάτων,
- στοιχεία που επηρεάζουν το κέντρο κύλισης.

Ως διασύνδεση με το υποσύστημα *Τροχαίο υλικό – φορτηγά οχήματα*, το υποσύστημα *Υποδομές* οφείλει να είναι σύμφωνο με αυτά τα χαρακτηριστικά.

2.9. Στατικό φορτίο άξονα, δυναμικό φορτίο τροχών και γραμμικό φορτίο

2.9.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Όταν μια αμαξοστοιχία κυκλοφορεί σε σιδηροδρομική γραμμή, η σιδηροτροχιά υπόκειται σε καταπόνηση φορτίου που πρέπει να είναι ανεκτή. Τα εν λόγω φορτία είναι τόσο στατικά όσο και δυναμικά, μεταδίδονται δε στη γραμμή μέσω των οργάνων κύλισης. Η γραμμή και το τροχαίο υλικό πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται ότι αυτά τα φορτία διατηρούνται εντός των ορίων ασφαλείας της γραμμής.

Η αντοχή της γραμμής όσον αφορά τη στήριξη των οχημάτων αποτελεί συνάρτηση της σχεδίασης και της συντήρησης της έδρασης της γραμμής και των κατασκευών. Το φορτίο άξονα και η απόσταση μεταξύ των αξόνων (μεταξόνιο) των οχημάτων ορίζουν το κατακόρυφο ημιστατικό φορτίο που ασκείται επί της γραμμής.

Το φορτίο άξονα του τροχαίου υλικού δεν πρέπει να υπερβαίνει το κατώτερο όριο φορτίου άξονα των γραμμών (με την μέγιστη επιτρεπτή ταχύτητα του τροχαίου υλικού) επί των οποίων προορίζεται να κυκλοφορεί. Η μελλοντική ΤΠΔ Υποδομή θα περιλαμβάνει τις απαιτήσεις σχετικά με τις γραμμές του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού δικτύου.

2.9.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Το φορτίο άξονα και η απόσταση μεταξύ των αξόνων των οχημάτων ορίζουν το κατακόρυφο ημιστατικό φορτίο που ασκείται επί της γραμμής.

Τα όρια φορτίου για τα οχήματα λαμβάνουν υπόψη τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, τα βάρη ανά άξονα και τα βάρη ανά γραμμικό μέτρο.

Τα εν λόγω όρια πρέπει να συνάδουν με την ταξινόμηση των γραμμών ή τμημάτων γραμμών στις κατηγορίες A, B1, B2, Γ2, Γ3, Γ4, Δ2, Δ3, Δ4, όπως αυτές ορίζονται στον ακόλουθο πίνακα.

Προβλέπεται ότι διαδρομές, ικανές να δέχονται φορτία άξονα άνω των 22,5 τόνων, θα κατασκευασθούν σταδιακά σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σιδηροδρομικών εταιριών και των διαχειριστών υποδομών. Για φορτία άξονα άνω των 22,5 τόνων θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται οι ισχύοντες εθνικοί κανονισμοί για γραμμές ικανές να δέχονται τα εν λόγω φορτία άξονα.

Ταξινόμηση	Μάζα ανά άξονα = P						
	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z
Μάζα ανά μονάδα μήκους = p	16 t	18 t	20 t	22,5 t	25 t	27,5 t	30 t
1 5,0 t/m	A	B1					
2 6,4 t/m		B2	Γ2	Δ2			
3 7,2 t/m			Γ3	Δ3			
4 8,0 t/m			Γ4	Δ4	E4		
5 8,8 t/m					E5		
6 10 t/m							

p = μάζα ανά μονάδα μήκους, δηλαδή μάζα του οχήματος συν μάζα του φορτίου, διαιρούμενη δια του μήκους του οχήματος σε μέτρα, προσδιοριζόμενο υπεράνω των προσκρουστήρων σε μη συμπιεσμένη κατάσταση.

P = μάζα ανά άξονα.

Για τον προσδιορισμό της κατηγορίας στην οποία πρέπει να ταξινομηθεί μια γραμμή, χρησιμοποιείται αμαξοστοιχία αποτελούμενη από οχήματα με τροχοφορείς 2 αξόνων, σύμφωνα με τα στοιχεία του παραρτήματος Δ, πίνακας Δ.1.

Μια γραμμή ή ένα τμήμα γραμμής ταξινομείται σε μια από αυτές τις κατηγορίες όταν είναι σε θέση να εξυπηρετεί απεριόριστο αριθμό οχημάτων με τα χαρακτηριστικά βάρους που αναφέρονται στον ανωτέρω πίνακα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η υπέρβαση φορτίων άξονα 20 τόνων κατά 0,5 τόνους σε γραμμές κατηγορίας Γ για:

- οχήματα μεγάλου μήκους 2 αξόνων με $14,10 \text{ m} < \text{LOB} < 15,50 \text{ m}$ ώστε το ωφέλιμο φορτίο τους να αυξηθεί έως τους 25 τόνους·
- οχήματα σχεδιασμένα για φορτία άξονα 22,5 τόνων προς το σκοπό της αντιστάθμισης του πρόσθετου απόβαρου που προκύπτει κατά τη μετασκευή των εν λόγω οχημάτων ώστε αυτά να είναι κατάλληλα για τα συγκεκριμένα φορτία άξονα.

Στην πράξη, η μέγιστη επιτρεπτή μάζα ανά τροχό ανέρχεται σε 11,1 τόνους.

Η ταξινόμηση σύμφωνα με τη μέγιστη μάζα ανά άξονα P χαρακτηρίζεται με κεφαλαίους χαρακτήρες (A, B, Γ, Δ, E, ΣΤ, Z), ενώ η ταξινόμηση σύμφωνα με τη μέγιστη μάζα ανά μονάδα μήκους p χαρακτηρίζεται με αραβικούς αριθμούς (1, 2, 3, 4, 5, 6), εξαιρουμένης της κατηγορίας A.

Η αντιστοιχία μεταξύ των ταξινομηθεισών γραμμών και του χειρισμού των οχημάτων θα καθορίζεται στη συναφή ΤΠΔ.

2.10. Ηλεκτρική προστασία της αμαξοστοιχίας

2.10.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα βασική παράμετρος καλύπτει την απομόνωση της τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος σε περίπτωση βραχυκυκλώματος. Η ηλεκτρική αντίσταση μεταξύ όλων των μεταλλικών εξαρτημάτων του τροχαίου υλικού και της σιδηροτροχιάς πρέπει να είναι επαρκώς χαμηλή ώστε να διασφαλίζεται ότι η αύξηση του ρεύματος βραχυκυκλώσεως θα προκαλεί την αποσύνδεση του διακόπτη κυκλώματος της γραμμής (π.χ. σε περίπτωση πτώσης της αλυσοειδούς επί ενός οχήματος).

Οι γραμμές επιστροφής ρεύματος και η προστατευτική σωμάτωση (καλώδιο γείωσης) του οχήματος πρέπει να είναι ανθεκτικές στο μέγιστο ρεύμα βραχυκυκλώσεως έως τη στιγμή της απομόνωσης από το διακόπτη κυκλώματος της υποδομής (υποσταθμός) χωρίς να προκαλούνται ζημιές στις γραμμές ρεύματος ούτε σε εξαρτήματα του οχήματος.

2.10.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

2.10.2.1. Γενικά

Σε όλα τα μεταλλικά εξαρτήματα των φορτηγών οχημάτων που διατρέχουν κίνδυνο από υπερβολική τάση επαφής ή μπορούν να προκαλέσουν ατυχήματα εξαιτίας ηλεκτρικών φορτίων οποιασδήποτε προέλευσης, πρέπει να επικρατεί τάση ίδια με εκείνη της σιδηροτροχιάς.

2.10.2.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

Σωματώδη φορτηγών οχημάτων

Στην περίπτωση των φορτηγών οχημάτων, η ηλεκτρική αντίσταση μεταξύ των μεταλλικών εξαρτημάτων και της σιδηροτροχιάς δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 0,15 ohm.

Αυτές οι τιμές μετρώνται με συνεχές ρεύμα 50 A.

Στις περιπτώσεις στις οποίες υλικά που είναι κακοί αγωγοί, δεν επιτρέπουν την επίτευξη των ανωτέρω τιμών, τα οχήματα πρέπει να φέρουν τις εξής συνδέσεις προστατευτικής σωμάτωσης:

- το αμάξωμα συνδέεται με το πλαίσιο σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά σημεία·
- το πλαίσιο συνδέεται σε ένα τροχοφορέα σε ένα τουλάχιστον σημείο.

Κάθε τροχοφορέας γειώνεται αξιόπιστα μέσω ενός τουλάχιστον λιποκιβωτίου. Οι συνδέσεις σωμάτωσης είναι περιττές εάν δεν υπάρχουν τροχοφορείς.

Κάθε σύνδεση σωμάτωσης κατασκευάζεται από εύκαμπτο, αδιάβρωτο υλικό ή υλικό που φέρει αντιδιαβρωτική προστασία, με την ενδεδειγμένη για τα χρησιμοποιούμενα υλικά ελάχιστη διατομή (η τιμή αναφοράς για το χαλκό είναι 35 mm²).

Ιδιαίτερα περιοριστικοί όροι, από την άποψη της πρόληψης κινδύνων, επιβάλλονται στην περίπτωση ειδικών οχημάτων, για παράδειγμα οχημάτων χωρίς οροφή που μεταφέρουν επιβάτες εντός των οχημάτων τους, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (τα οποία αναφέρονται στην οδηγία 96/49 ΕΚ και το ισχύον παράρτημα RID αυτής.).

Σωμάτωση ηλεκτρικού εξοπλισμού φορτηγών οχημάτων

Στις περιπτώσεις στις οποίες τα φορτηγά οχήματα φέρουν ηλεκτρική εγκατάσταση, τα μεταλλικά εξαρτήματα του ηλεκτρικού εξοπλισμού που ενδέχεται να έρθουν σε επαφή με άτομα πρέπει να γειώνονται με αξιόπιστο τρόπο, όταν η συνήθης τάση που επικρατεί σε αυτά υπερβαίνει τα:

- 50 V συνεχούς ρεύματος
- 24 V εναλλασσόμενου ρεύματος
- 24 V μεταξύ φάσεων όταν δεν γειώνεται το ουδέτερο σημείο
- 42 V μεταξύ φάσεων όταν γειώνεται το ουδέτερο σημείο

Η διατομή του καλωδίου σωμάτωσης εξαρτάται από το ρεύμα της ηλεκτρικής εγκατάστασης, αλλά πρέπει να είναι επαρκής ώστε να εγγυάται την αξιόπιστη λειτουργία των διατάξεων προστασίας του κυκλώματος σε περίπτωση βλάβης.

Τυχόν κεραίες εγκαταστημένες εξωτερικά επί των φορτηγών οχημάτων πρέπει να προστατεύονται απόλυτα από την τάση της αλυσοειδούς ή 3^{ης} σιδηροτροχιάς, το δε σύστημα πρέπει να αποτελεί ενιαία ηλεκτρική μονάδα, γειωμένη σε ένα και μοναδικό σημείο. Κεραίες, εγκαταστημένες εξωτερικά επί των φορτηγών οχημάτων που δεν πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις, πρέπει να απομονώνονται.

Η ηλεκτρική αντίσταση κάθε άξονα μετά τροχών, προσδιοριζόμενη εγκάρσια στα πέλματα των δύο τροχών, δεν υπερβαίνει τα 0,01 ohm για τους νέους ή επανασυναρμολογηθέντες άξονες μετά τροχών που περιλαμβάνουν νέα στοιχεία.

Οι εν λόγω μετρήσεις αντίστασης πρέπει να διεξάγονται με τάση 1,8 έως 2,0 V

2.11. Δυναμική συμπεριφορά οχήματος (αλληλεπίδραση τροχού-σιδηροτροχιάς)

2.11.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η βασική παράμετρος ορίζει τα περιοριστικά κριτήρια που πρέπει να πληρούν τα οχήματα ώστε να αντεπεξέρχονται με ασφάλεια στα χαρακτηριστικά της γραμμής. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα περιοριστικά χαρακτηριστικά της γραμμής με βάση τα οποία αξιολογείται η πιστότητα.

Η παρούσα βασική παράμετρος περιλαμβάνει επίσης τις αποδεκτές μεθόδους επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένων αναλύσεων, εργαστηριακών δοκιμών και δοκιμών επί της γραμμής.

2.11.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

2.11.2.1. Γενικά

Η δυναμική συμπεριφορά ενός οχήματος έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια έναντι εκτροχιασμού και στην ευστάθεια πορείας. Η δυναμική συμπεριφορά των οχημάτων προσδιορίζεται από:

- τη μέγιστη ταχύτητα
- στατικά χαρακτηριστικά της γραμμής (ευθυγράμμιση, εύρος γραμμής, επίκλιση, κλίση σιδηροτροχιάς, μεμονωμένες και περιοδικές ανωμαλίες της γραμμής)
- δυναμικά χαρακτηριστικά της γραμμής (οριζόντια και κατακόρυφη ακαμψία της γραμμής και χαρακτηριστικά απόσβεσης της γραμμής)
- παραμέτρους επαφής τροχών/σιδηροτροχιάς (κατατομή τροχών και σιδηροτροχιάς, εύρος γραμμής)
- ελαττώματα των τροχών (επίπεδα σημεία των τροχών, ελλειπής καμπυλότητα)
- τη μάζα και την αδράνεια του αμαξώματος, των τροχοφορέων και των αξόνων μετά τροχών
- τα χαρακτηριστικά της ανάρτησης των οχημάτων
- την κατανομή του ωφέλιμου φορτίου.

Προκειμένου να διασφαλισθεί η ασφάλεια και η ευστάθεια πορείας πρέπει να διεξάγονται μετρήσεις υπό διάφορες συνθήκες εκμετάλλευσης ή συγκριτικές μελέτες με εδραιωμένο τύπο οχήματος (π.χ. προσομοίωση/ υπολογισμός) για την αξιολόγηση της δυναμικής συμπεριφοράς.

Τα χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού πρέπει να επιτρέπουν τη σταθερή κίνηση εντός του ισχύοντος ορίου ταχύτητας.

2.11.2.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

Ασφάλεια έναντι εκτροχιασμού και ευστάθεια πορείας

Οι δυνάμεις μεταξύ τροχών και σιδηροτροχιάς πρέπει να περιορίζονται προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια έναντι του εκτροχιασμού και η ευστάθεια πορείας. Ειδικότερα, οι δυνάμεις αυτές είναι οι εγκάρσιες δυνάμεις της γραμμής Y και οι κατακόρυφες δυνάμεις Q .

- **Πλευρική δύναμη γραμμής Y**

Προκειμένου να αποτρέπονται μετατοπίσεις της γραμμής, το διαλειτουργικό τροχαίο υλικό πρέπει να πληροί τα κριτήρια Prud'homme για τη μέγιστη εγκάρσια δύναμη

$$(\Sigma Y)_{\text{lim}} \text{ or } (H_{2m})_{\text{lim}}$$

((H_{2m}) είναι η μεταβλητή μέση τιμή της πλευρικής δύναμης σε άξονα, προσδιοριζόμενη σε ύψος 2 m)

Η τιμή αυτή θα καθορίζεται στην ΤΠΔ Υποδομή· έως τη στιγμή της έκδοσης της εν λόγω ΤΠΔ θα ισχύουν οι εθνικοί κανονισμοί.

Σε στροφές, το όριο της ημιστατικής πλευρικής δύναμης που ασκείται επί του εξωτερικού τροχού, είναι

$$Y_{\text{qst,lim}}$$

Η τιμή αυτή θα καθορίζεται στην ΤΠΔ Υποδομή· έως τη στιγμή της έκδοσης της εν λόγω ΤΠΔ θα ισχύουν οι εθνικοί κανονισμοί.

- **Δυνάμεις Y/Q**

Προκειμένου να περιορίζεται ο κίνδυνος ανύψωσης των τροχών επί της σιδηροτροχιάς, το πηλίκο της πλευρικής δύναμης Y και του κατακόρυφου φορτίου Q ενός τροχού δεν πρέπει να υπερβαίνει τις παρακάτω τιμές

$$(Y/Q)_{\text{lim}} = 0,8 \text{ για μεγάλες στροφές } R \geq 250 \text{ m}$$

$$(Y/Q)_{\text{lim}} = 1,2 \text{ για μικρές στροφές } R < 250 \text{ m}$$

- **Κατακόρυφη δύναμη**

Η μέγιστη δυναμική κατακόρυφη δύναμη που ασκείται επί της σιδηροτροχιάς είναι

$$Q_{\text{max}}$$

Η τιμή αυτή θα καθορίζεται στην ΤΠΔ Υποδομή· έως τη στιγμή της έκδοσης της εν λόγω ΤΠΔ θα ισχύουν οι εθνικοί κανονισμοί.

Σε στροφές, το όριο της ημιστατικής κατακόρυφης δύναμης που ασκείται επί του εξωτερικού τροχού, είναι

$$Q_{\text{qst,lim}}$$

Η τιμή αυτή θα καθορίζεται στην ΤΠΔ Υποδομή· έως τη στιγμή της έκδοσης της εν λόγω ΤΠΔ θα ισχύουν οι εθνικοί κανονισμοί.

Ασφάλεια έναντι εκτροχιασμού κατά την πορεία επί στρεβλωμένων γραμμών

Τα οχήματα είναι σε θέση να κυκλοφορούν επί στρεβλωμένων γραμμών όταν το πηλίκο (Y/Q) δεν υπερβαίνει το προαναφερθέν όριο σε στροφές ακτίνας $R = 150 \text{ m}$ και για μια δεδομένη στρεβλωμένη γραμμή:

όταν η τιμή του μεταξονίου είναι $1,3 \text{ m} \leq 2a^* \leq 20 \text{ m}$

$$g_{\text{lim}} = 20/2a^* + 3$$

$$g_{\text{lim}} \leq 7\%$$

Όταν το μεταξόνιο είναι $2a^* > 20 \text{ m}$ ισχύει η οριακή τιμή $g_{\text{lim}} = 3\%$.

Το μεταξόνιο $2a^*$ αντιπροσωπεύει την απόσταση μεταξύ αξόνων σε οχήματα 2 αξόνων ή την απόσταση μεταξύ των στροφείων ενός οχήματος με τροχοφορείς.

Κανόνες συντήρησης

Οι ακόλουθες απαραίτητες για την ασφάλεια και την ευστάθεια πορείας βασικές παράμετροι χρήζουν συντήρησης σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης:

- χαρακτηριστικά ανάρτησης
- συνδέσεις αμαξώματος/τροχοφορέα
- σκάλισμα πέλματος.

Οι μέγιστες και οι ελάχιστες διαστάσεις των αξόνων μετά τροχών και των τροχών για το πρότυπο περιτύπωμα θα αναφέρονται στην ΤΠΔ φορτηγών οχημάτων.

2.12. Διαμήκεις συμπιεστικές δυνάμεις

2.12.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος περιγράφει τη μέγιστη διαμήκη συμπιεστική δύναμη η οποία μπορεί να εφαρμόζεται επί ενός διαλειτουργικού φορτηγού οχήματος ή ενός

μεμονωμένου οχήματος ενός διαλειτουργικού συρμού κατά την πέδηση ή κατά τη διάρκεια μιας ωστικής κίνησης, χωρίς κίνδυνο εκτροχιασμού.

2.12.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

2.12.2.1. Γενικά

Τα οχήματα πρέπει να κινούνται με ασφάλεια ακόμη και όταν ασκούνται επ' αυτών διαμήκεις συμπιεστικές δυνάμεις. Προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια έναντι του εκτροχιασμού, το όχημα ή το σύστημα συνδεδεμένων οχημάτων πρέπει να αξιολογείται μέσω δοκιμών, υπολογισμών ή μέσω σύγκρισης με τα χαρακτηριστικά εγκεκριμένων (πιστοποιημένων) οχημάτων.

Η διαμήκης δύναμη που μπορεί να ασκηθεί επί ενός οχήματος χωρίς να προκληθεί εκτροχιασμός, πρέπει να υπερβαίνει μια οριακή τιμή που εξαρτάται από το είδος του οχήματος (δύο αξόνων, όχημα με τροχοφορείς, ομάδα οχημάτων σταθερής σύνθεσης, Combirail, Road- Railer™ κλπ.) που είναι εξοπλισμένο με συμπλέκτη τύπου UIC ή εγκεκριμένο κεντρικό συμπλέκτη ή ράβδο ζεύξης/συμπλέκτη μικρού μήκους.

Οι συνθήκες για την πιστοποίηση οχημάτων, ομάδων οχημάτων σταθερής σύνθεσης ή συνδεδεμένων ομάδων οχημάτων παρατίθενται στην επόμενη ενότητα.

Οι συνθήκες που επηρεάζουν τη μέγιστη διαμήκη συμπιεστική δύναμη η οποία μπορεί να ασκηθεί επί ενός οχήματος χωρίς να προκληθεί εκτροχιασμός περιλαμβάνουν:

- ανεπάρκεια υπερύψωσης
- σύστημα πέδησης αμαξοστοιχίας και οχημάτων
- σύστημα διατάξεων έλξης και προσκρουστήρων επί των οχημάτων ή με ειδική διάταξη συζευγμένες ομάδες οχημάτων
- χαρακτηριστικά σχεδίασης των οχημάτων
- χαρακτηριστικά της γραμμής
- χειρισμός της αμαξοστοιχίας από το μηχανοδηγό, ιδίως όσον αφορά την πέδηση
- παράμετροι επαφής τροχών/σιδηροτροχιάς (κατατομή τροχών και σιδηροτροχιάς, εύρος γραμμής)
- κατανομή φορτίου στα επιμέρους φορτηγά οχήματα.

Η διαμήκης συμπιεστική δύναμη έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια έναντι εκτροχιασμού των οχημάτων. Συνεπώς, έχουν διεξαχθεί μετρήσεις υπό διάφορες συνθήκες εκμετάλλευσης για τον προσδιορισμό των αποδεκτών ορίων της διαμήκους συμπιεστικής δύναμης που μπορεί να ασκείται επί ενός οχήματος χωρίς κίνδυνο εκτροχιασμού. Με βάση την εμπειρία από διαφορετικούς τύπους οχημάτων αναπτύχθηκαν διάφορες μέθοδοι έγκρισης ανάλογα με παράγοντες όπως το απόβαρο, το μήκος, το μεταξόνιο, η προβολή, η απόσταση μεταξύ των στροφείων κλπ. Προκειμένου να αποφευχθούν οι δοκιμές, τα οχήματα πρέπει να ανταποκρίνονται στα χαρακτηριστικά προηγούμενως εγκριθέντων οχημάτων ή να κατασκευάζονται με βάση εγκεκριμένα χαρακτηριστικά σχεδίασης οχημάτων και να εξοπλίζονται με εγκεκριμένα στοιχεία, όπως π.χ. πιστοποιημένους τροχοφορείς.

2.12.2.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

Το υποσύστημα πρέπει να αντέχει σε διαμήκεις συμπιεστικές δυνάμεις επί της αμαξοστοιχίας χωρίς να προκαλούνται εκτροχιασμός ή ζημιές στα οχήματα. Ειδικότερα, οι καθοριστικοί παράγοντες έχουν ως εξής:

- εγκάρσιες δυνάμεις τροχών/σιδηροτροχιάς -Y-
- κατακόρυφες δυνάμεις -Q-
- πλευρικές δυνάμεις επί λιποκιβωτίων -H_{ij}-
- δυνάμεις πέδησης (λόγω της επαφής τροχών/σιδηροτροχιάς, δυναμικής πέδησης και διαφόρων ομάδων πέδησης οχημάτων και αμαξοστοιχιών)
- διαγώνιες και κατακόρυφες δυνάμεις προσκρουστήρων
- δυνάμεις ζεύξης $\pm Z$
- απόσβεση δυνάμεων προσκρουστήρων και ζεύξης
- αποτελέσματα σύσφιξης των διατάξεων ζεύξης
- αποτελέσματα χαλάρωσης των διατάξεων ζεύξης
- κραδασμοί ως αποτέλεσμα των κατά μήκος κινήσεων των αμαξοστοιχιών και της χαλάρωσης των διατάξεων ζεύξης
- ανύψωση τροχού
- εκτροπή οδηγού άξονα

Οι διαμήκεις συμπιεστικές δυνάμεις (ΔΣΔ) επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες. Οι διάφοροι παράγοντες αναφέρονται στα έγγραφα σχετικά με την κατασκευή και τις συνθήκες εκμετάλλευσης των οχημάτων που απαιτούνται για την πιστοποίηση των οχημάτων για κανονική κυκλοφορία σε διάφορες γραμμές και υπό διάφορες συνθήκες. Προς το σκοπό της πιστοποίησης οχημάτων για μεικτή κυκλοφορία στο ευρωπαϊκό δίκτυο, διασαφηνίζεται μέσω δοκιμών επί ειδικής γραμμής δοκιμής και μέσω της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών σε διαφορετικές γραμμές, ότι τα οχήματα είναι ανθεκτικά σε μια ελάχιστη διαμήκη δύναμη χωρίς να εκτροχιάζονται. Ορίζονται τα εξής: φορτηγά οχήματα εξοπλισμένα με κοχλιωτούς συμπλέκτες και πλευρικούς προσκρουστήρες, καθώς και συνδυασμοί φορτηγών οχημάτων εξοπλισμένων με κοχλιωτούς συμπλέκτες και πλευρικούς προσκρουστήρες στα εξωτερικά τους άκρα και ράβδους ζεύξης/συμπλέκτες μικρού μήκους μεταξύ των μονάδων, πρέπει, ανεξαρτήτως του τύπου τους, να είναι ανθεκτικά σε μια ελάχιστη διαμήκη δύναμη, προσδιοριζόμενη υπό τις συνθήκες της δοκιμής αναφοράς,:

- 200 kN για φορτηγά οχήματα δύο αξόνων με συμπλέκτη τύπου UIC
- 240 kN για φορτηγά οχήματα εξοπλισμένα με τροχοφορείς δύο αξόνων με συμπλέκτη τύπου UIC
- 500 kN για φορτηγά οχήματα με παντός τύπου συμπλέκτη κεντρικής ράβδου και χωρίς προσκρουστήρες.

Για άλλα συστήματα ζεύξης δεν έχουν ακόμη οριστεί οριακές τιμές.

2.12.2.3. Κανόνες συντήρησης

Σε περίπτωση που οι κεφαλές των προσκρουστήρων χρήζουν λίπανσης ώστε να εξασφαλίζεται ο απαιτούμενος συντελεστής τριβής, το πρόγραμμα συντήρησης πρέπει να προβλέπει τη διατήρηση του εν λόγω συντελεστή στο συγκεκριμένο επίπεδο.

2.13. Απόδοση πέδησης

2.13.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η απόδοση πέδησης μιας αμαξοστοιχίας ή ενός οχήματος είναι αποτέλεσμα της διαδικασίας επιβράδυνσης της αμαξοστοιχίας εντός καθορισμένων ορίων, καλύπτουν δε

το σύνολο των παραγόντων που επηρεάζουν τη μετατροπή και τη μετάδοση της ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της αντίστασης της αμαξοστοιχίας. Οι επιδόσεις των επιμέρους οχημάτων ορίζονται κατά τρόπον ώστε να μπορεί να υπολογίζεται επιχειρησιακά η συνολική απόδοση πέδησης της αμαξοστοιχίας.

Η απόδοση πέδησης ενός μεμονωμένου οχήματος πρέπει να προσδιορίζεται για

- επείγουσα πέδηση,
- πλήρη πέδηση επιβράδυνσης.

Η απόδοση πέδησης ορίζεται απόλυτα μέσω:

- της καμπύλης επιβράδυνσης (επιβράδυνση = $f(\text{ταχύτητα})$, με την ελάχιστη: μέση επιβράδυνση (= μέση επιβράδυνση)),
- της χρονικής υστέρησης (η χρονική υστέρηση καλύπτει την καθυστέρηση μετάδοσης σήματος και το λόγο χρόνου εφαρμογής),
- της ελάχιστης επιβράδυνσης σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διαδικασία της πέδησης (π.χ. προς αντιστάθμιση των επιπτώσεων της κλίσης),
- διάκρισης μεταξύ επείγουσας πέδησης και πλήρους πέδησης επιβράδυνσης.

2.13.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

2.13.2.1. Γενικά

Σκοπός του συστήματος πέδησης των αμαξοστοιχιών είναι να διασφαλίζει τη μείωση της ταχύτητας της αμαξοστοιχίας ή την ακινητοποίησή της εντός της μέγιστης επιτρεπτής απόστασης πέδησης. Οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τη διαδικασία της πέδησης είναι η ικανότητα πέδησης, η ταχύτητα, η επιτρεπτή απόσταση πέδησης, η πρόσφυση και η κλίση της γραμμής.

Η απόδοση πέδησης μιας αμαξοστοιχίας ή ενός οχήματος είναι αποτέλεσμα της ικανότητας πέδησης που είναι διαθέσιμη για την επιβράδυνση της αμαξοστοιχίας εντός καθορισμένων ορίων και όλων των παραγόντων που επηρεάζουν τη μετατροπή και τη μετάδοση της ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της αντίστασης της αμαξοστοιχίας. Οι επιδόσεις των επιμέρους οχημάτων ορίζονται κατά τρόπον ώστε να μπορεί να υπολογίζεται επιχειρησιακά η συνολική απόδοση πέδησης της αμαξοστοιχίας.

Τα οχήματα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συνεχή αυτόματη πέδη.

Μια πέδη χαρακτηρίζεται ως συνεχής όταν επιτρέπει τη μετάδοση σημάτων και ενέργειας μεταξύ συνεχόμενων οχημάτων, συνδεδεμένων σε αμαξοστοιχία.

Μια πέδη χαρακτηρίζεται ως αυτόματη εάν ενεργοποιείται άμεσα σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία με κάθε ακούσια διακοπή της γραμμής ελέγχου αμαξοστοιχίας, π.χ. του αγωγού πέδησης.

Όταν δεν είναι δυνατός ο προσδιορισμός της κατάστασης της πέδης, παρέχεται ένδειξη της κατάστασης και στις δύο πλευρές του οχήματος.

Το σύστημα αποθήκευσης ενέργειας της πέδης (π.χ. δεξαμενές τροφοδοσίας πεπιεσμένου αέρα έμμεσου συστήματος πέδησης, αγωγός πεπιεσμένου αέρα πέδης) και η ενέργεια

πέδησης που χρησιμοποιείται για τη δύναμη ανάσχεσης (π.χ. αέρας από κυλίνδρους πέδησης έμμεσου συστήματος πέδησης πεπιεσμένου αέρα) χρησιμοποιούνται αποκλειστικά προς το σκοπό της πέδησης.

2.13.2.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές για την απόδοση πέδησης

Γραμμή ελέγχου αμαξοστοιχίας

Η ελάχιστη ταχύτητα μετάδοσης σήματος είναι 250 μέτρα/δευτερόλεπτο.

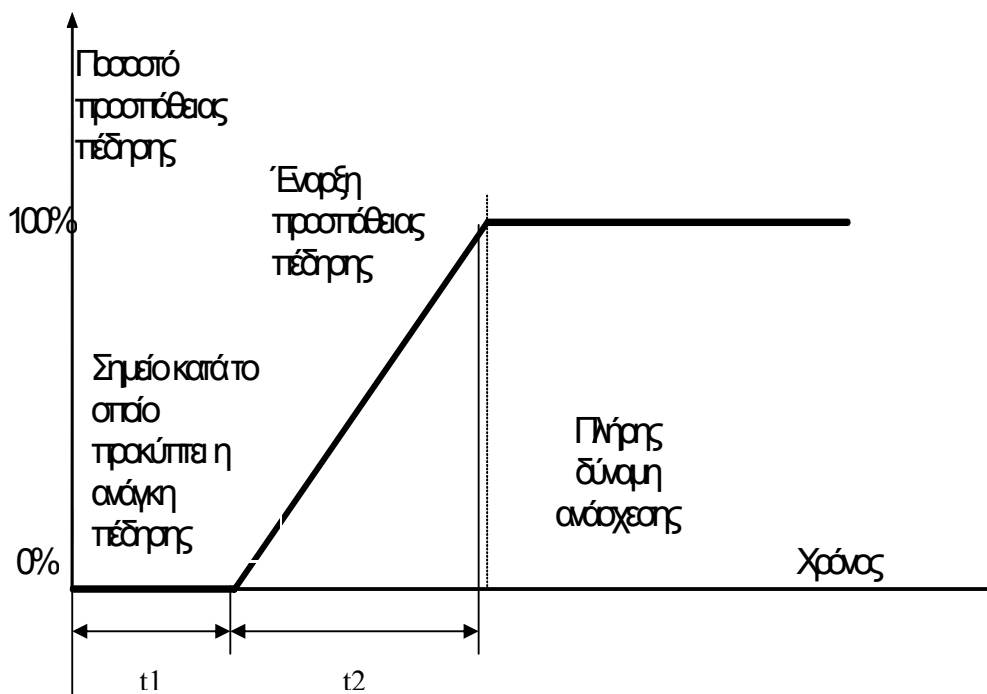
Στοιχεία απόδοσης πέδησης

Η απόδοση πέδησης πρέπει να λαμβάνει υπόψη το μέσο χρόνο εφαρμογής, τη στιγμιαία επιβράδυνση, τη μάζα και την αρχική ταχύτητα. Η απόδοση πέδησης προσδιορίζεται από τα χαρακτηριστικά επιβράδυνσης και από το ποσοστό του πεδούμενου βάρους ή / και της δύναμης πέδησης.

Χαρακτηριστικά επιβράδυνσης

Τα χαρακτηριστικά επιβράδυνσης περιγράφουν την προβλεπόμενη στιγμιαία επιβράδυνση του οχήματος (σε επίπεδο οχήματος) ή της αμαξοστοιχίας (σε επίπεδο αμαξοστοιχίας) υπό κανονικές συνθήκες. Τα χαρακτηριστικά επιβράδυνσης της αμαξοστοιχίας υπολογίζονται με βάση το σύνολο των γνωστών χαρακτηριστικών επιβράδυνσης των επιμέρους οχημάτων της αμαξοστοιχίας. Στα χαρακτηριστικά επιβράδυνσης περιλαμβάνονται τα αποτελέσματα:

- α) του χρόνου ανταπόκρισης μεταξύ της του χρονικού σημείου κατά το οποίο καθίσταται αναγκαία η πέδηση και εκείνου της επίτευξης της πλήρους δύναμης ανάσχεσης.

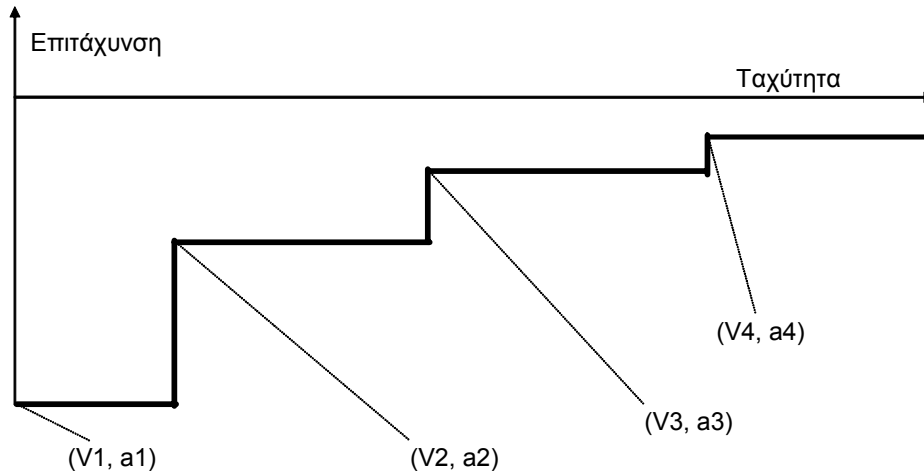


Τε είναι ο ισοδύναμος χρόνος ανύψωσης της εφαρμογής και ορίζεται ως:

$$T_e = t_1 + (t_2 / 2)$$

Στην περίπτωση των πεδών πεπιεσμένου αέρα, το πέρας του χρόνου t_2 αντιστοιχεί στο 95% της δεδομένης πίεσης κυλίνδρου της πέδης.

β) της αντίστοιχης συνάρτησης (**επιβράδυνση = $F(\text{ταχύτητα})$**) που ορίζεται ως ακολουθία τμημάτων με σταθερή επιβράδυνση.



Σημείωση : η παράμετρος a υποδηλώνει τη στιγμιαία επιβράδυνση, ενώ η παράμετρος V είναι η στιγμιαία ταχύτητα

Ποσοστό μάζας πέδης

Ως ποσοστό μάζας πέδης (λάμδα) νοείται ο λόγος του αθροίσματος των μαζών πέδης διαιρούμενο δια του αθροίσματος των μαζών των οχημάτων.

Η μέθοδος προσδιορισμού της μάζας πέδης / του ποσοστού μάζας πέδης εφαρμόζεται παράλληλα με τη μέθοδο χαρακτηριστικών πέδησης. Συνεπώς, απαιτείται η εφαρμογή και των δύο μεθόδων, ο δε κατασκευαστής οφείλει να παρέχει τις εν λόγω τιμές. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να καταχωρούνται στο μητρώο τροχαίου υλικού.

Η ικανότητα πέδησης ενός μεμονωμένου οχήματος προσδιορίζεται σε περιπτώσεις επείγουσας πέδησης για κάθε κατάσταση πέδησης (π.χ. G, P, R, P + Ep) διαθέσιμη στο όχημα και για πολλές συνθήκες φορτίου, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον εκείνων του απόβαρου και του πλήρους φορτίου.

Κατάσταση πέδησης G

Κατάσταση πέδησης που χρησιμοποιείται για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες με καθορισμένο χρόνο εφαρμογής της πέδης και χρόνο απενεργοποίησης της πέδης.

Κατάσταση πέδησης P

Κατάσταση πέδησης για επιβατικές αμαξοστοιχίες και εμπορευματικές αμαξοστοιχίες με καθορισμένο χρόνο εφαρμογής της πέδης και χρόνο απενεργοποίησης της πέδης, καθώς και καθορισμένο ποσοστό μάζας πέδης.

Κατάσταση πέδησης R

Κατάσταση πέδησης για επιβατικές αμαξοστοιχίες και ταχείες εμπορευματικές αμαξοστοιχίες με καθορισμένο χρόνο εφαρμογής της πέδης και χρόνο απενεργοποίησης της πέδης όπως στην κατάσταση πέδησης P, καθώς και καθορισμένο ποσοστό μάζας πέδης.

Πέδη Ep (έμμεση ηλεκτροπνευματική πέδη)

Βοηθητική πέδη επιπλέον της έμμεσης πέδης πεπιεσμένου αέρα, η οποία μεταδίδει ηλεκτρική εντολή στην αμαξοστοιχία και στις ηλεκτροπνευματικές βαλβίδες του οχήματος, τιθέμενη κατ' αυτόν τον τρόπο σε λειτουργία ταχύτερα και με ελαφρότερους κραδασμούς σε σύγκριση με τη συμβατική πέδη πεπιεσμένου αέρα.

Επείγουσα πέδηση

Ως επείγουσα πέδηση νοείται η εντολή πέδησης που ακινητοποιεί την αμαξοστοιχία προκειμένου να διασφαλίζεται το καθορισμένο επίπεδο ασφάλειας χωρίς υποβάθμιση του συστήματος πεδών.

Η ελάχιστη απόδοση πέδησης στις καταστάσεις πέδησης G και P: αναφέρεται στον ακόλουθο πίνακα :

Κατάσταση πέδησης	Te (s) (εύρος)	Όριο ταχύτητας 100 χιλιόμετρα/ώρα		Όριο ταχύτητας 120 χιλιόμετρα/ώρα	
P		Απόσταση πέδησης λάμδα	Ελάχιστη μέση επιβράδυνση	Απόσταση πέδησης λάμδα	Ελάχιστη μέση επιβράδυνση
Περίπτωση A: κενό όχημα	1,5 – 3	100 % 480 m	0,91	100 % 700 m	0,88
Περίπτωση B: πέδη μόνο επί τροχών στους οποίους ασκείται φορτίο 18 τόνων ανά άξονα μετά τροχών	1,5 – 3			100 % 700 m	0,88
Περίπτωση Γ: πέδη μόνο επί τροχών στους οποίους ασκείται φορτίο 20 τόνων ανά άξονα μετά τροχών	1,5 – 3			90 % 765 m	0,80

Περίπτωση Δ: Πλήρες φορτίο (λοιπές περιπτώσεις)	1,5 – 3	65 % 700 m	0,6	100 % 700 m για δισκόφρενα ¹	0,88
G	9 – 15	Δεν διεξάγεται χωριστή αξιολόγηση της ικανότητας πέδησης των οχημάτων στη θέση G. Η πεδούμενη μάζα ενός οχήματος στη θέση G ισούται με την πεδούμενη μάζα στη θέση P.	Δεν προβλέπεται		

Τε: ισοδύναμος χρόνος ανύψωσης της εφαρμογής και το ήμισυ του χρόνου ανταπόκρισης των επιμέρους οχημάτων για φορτηγά οχήματα ενός αγωγού.

Ο πίνακας αυτός βασίζεται σε ταχύτητες αναφοράς 100 χιλιομέτρων/ώρα και σε φορτία άξονα 22,5 τόνων, και 120 χιλιομέτρων/ώρα και 20 τόνων. Μεγαλύτερα φορτία άξονα μπορούν να γίνουν αποδεκτά υπό ορισμένες συνθήκες εκμετάλλευσης. Το επιτρεπτό μέγιστο φορτίο άξονα πρέπει να πληροί της απαιτήσεις υποδομής.

Στις καταστάσεις πέδησης P και G, η τιμή λάμδα δεν πρέπει να υπερβαίνει το 130 % σε όλες τις περιπτώσεις χωρίς σύστημα προστασίας από ολίσθηση των τροχών (ιδιαίτερα σημαντικό σε κατάσταση χωρίς φορτίο).

2.13.2.3. Μηχανικά στοιχεία

Υποχρεωτική διάταξη για την αυτόματη διατήρηση της απόστασης σχεδίασης μεταξύ του ζεύγους τριβής.

2.13.2.4. Αποθήκευση ενέργειας

Το σύστημα αποθήκευσης ενέργειας πρέπει να είναι επαρκές προκειμένου κατά την επείγουσα πέδηση με μέγιστη ταχύτητα, ανεξαρτήτως κατάστασης φορτίου του οχήματος, να επιτυγχάνεται η μέγιστη ικανότητα πέδησης, χωρίς περαιτέρω παροχή ενέργειας (π.χ. για έμμεσο σύστημα πέδης πεπιεσμένου αέρα: μόνο αγωγός πέδης χωρίς αναπλήρωση από τον κύριο αγωγό τροφοδοσίας). Στις περιπτώσεις στις οποίες τα οχήματα είναι εφοδιασμένα με σύστημα προστασίας ολίσθησης τροχών, η ως άνω συνθήκη ισχύει όταν το σύστημα προστασίας ολίσθησης τροχών είναι πλήρως λειτουργικό (π.χ. κατανάλωση αέρα συστήματος προστασίας ολίσθησης τροχών).

¹ 80 % για οχήματα που διαθέτουν μόνο φρένα με σιαγόνες. Στις περιπτώσεις αυτές το φορτίο περιορίζεται στους 18 t

2.13.2.5. Ενεργειακά όρια

Το σύστημα πεδών σχεδιάζεται κατά τρόπον ώστε να επιτρέπει στο όχημα να κυκλοφορεί σε όλες τις υφιστάμενες γραμμές ολόκληρου του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Το σύστημα πεδών πρέπει να ακινητοποιεί τα φορτωμένα οχήματα και να διατηρεί την ταχύτητα των οχημάτων χωρίς να προκαλούνται θερμικές ή μηχανικές ζημιές υπό τις εξής συνθήκες :

1. 2 διαδοχικές επείγουσες πεδήσεις από τη μέγιστη ταχύτητα επί ευθύγραμμης και επίπεδης γραμμής με ελάχιστο άνεμο και στεγνή σιδηροτροχιά.
2. διατήρηση ταχύτητα 80 χιλιομέτρων/ώρα επί πρανούς μέσης κατωφέρειας 21 ‰ και μήκους 46 χιλιομέτρων. (Ως κλίση αναφοράς χρησιμοποιείται η νότια κατωφέρεια της γραμμής St Gotthard μεταξύ Airolo και Biasca.)

2.13.2.6. Σύστημα προστασίας από ολίσθηση των τροχών

Η εγκατάσταση προστασίας από ολίσθηση των τροχών είναι ένα σύστημα που αποσκοπεί στην καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση της πρόσφυσης μέσω της ελεγχόμενης μείωσης και αποκατάστασης της δύναμης πέδησης, ώστε να αποτρέπεται η εμπλοκή και η ανεξέλεγκτη ολίσθηση των αξόνων μετά τροχών, με αποτέλεσμα τη βελτιστοποίηση της απόστασης ακινητοποίησης. Το εν λόγω σύστημα δεν τροποποιεί τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των πεδών. Ο εξοπλισμός πεπιεσμένου αέρα των οχημάτων σχεδιάζεται κατά τρόπον ώστε η κατανάλωση αέρα από το σύστημα προστασίας από ολίσθηση των τροχών να μην επηρεάζει τις επιδόσεις των πεδών πεπιεσμένου αέρα. Το σύστημα προστασίας από ολίσθηση των τροχών δεν πρέπει να προκαλεί ζημιές στα δομικά στοιχεία των οχημάτων (πέδες, πέλματα τροχών, λιποκιβώτια κλπ).

Η χρήση του συστήματος προστασίας από ολίσθηση των τροχών είναι υποχρεωτική για οχήματα :

α)
εξοπλισμένα με σιαγόνες πέδης από χυτοσίδηρο ή συσσωματωμένο υλικό, για τα οποία η μέγιστη μέση αξιοποίηση της πρόσφυσης (δ) υπερβαίνει το 15 % αρχίζοντας από μια ταχύτητα της τάξης των 120 χιλιομέτρων/ώρα ($\lambda \geq 160$ %). Η μέγιστη μέση αξιοποίηση της πρόσφυσης προκύπτει από τον υπολογισμό της μέγιστης μέσης πρόσφυσης (δ) των επιμέρους αποστάσεων πέδησης που προσδιορίζονται από το πιθανό εύρος μαζών οχήματος. Συνεπώς, η τιμή δ συνδέεται με τις μετρούμενες αποστάσεις πέδησης που απαιτούνται για τον προσδιορισμό της απόδοσης πέδησης. ($\delta = f(V, T_e, \text{απόσταση ακινητοποίησης})$).

β)
εξοπλισμένα αποκλειστικά με δισκόφρενα ή με σύνθετες σιαγόνες, για τα οποία η μέγιστη αξιοποίηση της πρόσφυσης (βλέπε ανωτέρω για τον ορισμό της μέγιστης αξιοποίησης της πρόσφυσης (δ)) υπερβαίνει το 11 % με ταχύτητα 120 χιλιομέτρων/ώρα ($\lambda \geq 125$ %).

γ)

με μέγιστη ταχύτητα κυκλοφορίας ≥ 160 χιλιομέτρων/ώρα.

2.13.2.7. Τροφοδοσία αέρα

Τα φορτηγά οχήματα σχεδιάζονται κατά τρόπον ώστε να λειτουργούν με πεπιεσμένο αέρα τουλάχιστον σύμφωνα με την κατηγορία 4.4.5, όπως ορίζεται στο πρότυπο ISO 8573-1.

2.13.2.8. Πέδη στάθμευσης

Ως πέδη στάθμευσης νοείται η πέδη που χρησιμοποιείται ώστε να αποτρέπει την κίνηση του σταθμευμένου τροχαίου υλικού υπό καθορισμένες συνθήκες, λαμβανομένων υπόψη της θέσης, του ανέμου, της κλίσης και της κατάστασης του τροχαίου υλικού, έως τη στιγμή της σκόπιμης απενεργοποίησής της.

Δεν είναι υποχρεωτικό, όλα τα οχήματα να είναι εξοπλισμένα με πέδη στάθμευσης. Οι επιχειρησιακοί κανόνες, δεδομένου του γεγονότος ότι δεν φέρουν όλα τα οχήματα μιας αμαξοστοιχίας τις εν λόγω πέδες, περιγράφονται στην ΤΠΔ Διαχείριση λειτουργίας και κυκλοφορίας. (π.χ. κανόνες σύνθεσης αμαξοστοιχίας και λοιπά μέσα για την ακινητοποίηση των αμαξοστοιχιών).

Εφόσον ένα όχημα είναι εξοπλισμένο με πέδη στάθμευσης, θα πρέπει να πληροί τις εξής απαιτήσεις.

Η ισχύς που παρέχει την ικανότητα πέδησης της πέδης στάθμευσης παρέχεται από πηγή ισχύος διαφορετική από εκείνη της αυτόματης πέδησης επιβράδυνσης/επείγουσας πέδησης.

Η πέδη στάθμευσης επενεργεί τουλάχιστον στους μισούς από τους άξονες μετά τροχών, με 2 τουλάχιστον άξονες μετά τροχών ανά όχημα.

Όταν δεν είναι δυνατός ο προσδιορισμός της κατάστασης της πέδης στάθμευσης, παρέχεται ένδειξη της κατάστασης και στις δύο πλευρές εξωτερικά του οχήματος.

Η πρόσβαση και ο χειρισμός της πέδης στάθμευσης των οχημάτων πραγματοποιούνται από το έδαφος ή από το όχημα. Για το χειρισμό της πέδης στάθμευσης χρησιμοποιούνται χειρολαβές ή χειροκίνητοι τροχοί. Ωστόσο, στην περίπτωση των πεδών στάθμευσης, ο χειρισμός των οποίων πραγματοποιείται από το έδαφος, χρησιμοποιούνται αποκλειστικά χειροκίνητοι τροχοί. Πέδες στάθμευσης, προσβάσιμες από το έδαφος, πρέπει είναι διαθέσιμες και στις δύο πλευρές του οχήματος. Οι χειρολαβές ή οι χειροκίνητοι τροχοί εφαρμόζουν τις πέδες όταν περιστρέφονται δεξιόστροφα.

Στις περιπτώσεις στις οποίες τα στοιχεία χειρισμού των πεδών στάθμευσης είναι εγκαταστημένα εντός του οχήματος, πρέπει να είναι προσβάσιμα και από τις δύο πλευρές του οχήματος. Όταν η πέδη στάθμευσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με άλλες πέδες, είτε εν κινήσει είτε στατικά, ο εξοπλισμός του οχήματος πρέπει να είναι ανθεκτικός στα εφαρμοζόμενα φορτία για προστασία της διάρκειας ζωής του οχήματος.

Πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα χειροκίνητης απενεργοποίησης της πέδης στάθμευσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης όταν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη.

Η πέδη στάθμευσης πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές του κατωτέρω πίνακα

Όχημα που δεν αναφέρεται ακολούθως.	Τουλάχιστον σε ποσοστό 20% επί του συνόλου των οχημάτων με χειρισμό της πέδης στάθμευσης από το όχημα (πλατφόρμα ή διάδρομος) ή από το έδαφος και κατανομή στο μεγαλύτερο δυνατό αριθμό τύπων οχημάτων.
Οχήματα που κατασκευάζονται ειδικά για τη μεταφορά φορτίων τα οποία απαιτούν τη λήψη προληπτικών μέτρων ως ακολούθως ή/και σύμφωνα με την οδηγία 96/49/EK (RID) του Συμβουλίου: ζωικό κεφάλαιο· εύθραυστα φορτία· πεπιεσμένα ή υγροποιημένα αέρια· υλικά που εκλύουν εύφλεκτα αέρια σε επαφή με νερό, προκαλώντας ανάφλεξη· οξέα· διαβρωτικά ή καύσιμα υγρά· αυτοαναφλεγόμενα φορτία που αναφλέγονται ή εκρήγνυνται εύκολα.	Μια πέδη ανά όχημα που λειτουργείται από το όχημα (πλατφόρμα ή διάδρομος)
Οχήματα, τα ειδικά εξαρτήματα των οποίων για τη διεύθυνση του φορτίου απαιτούν προσεκτικό χειρισμό, δηλαδή οχήματα-δοχεία ή βυτιοφόρα οχήματα· δεξαμενές από αλουμίνιο· δεξαμενές με επένδυση εβονίτη ή σμάλτου· γερανοφόρα οχήματα. (ή/και σύμφωνα με την οδηγία 96/49/EK (RID) του Συμβουλίου)	Μια πέδη ανά όχημα που λειτουργείται από το όχημα (πλατφόρμα ή διάδρομος).
Οχήματα με υπερκατασκευή ειδικά κατασκευασμένη για τη μεταφορά οδικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων πολλαπλού καταστρώματος για τη μεταφορά αυτοκινήτων.	Μια πέδη ανά όχημα που λειτουργείται από το όχημα (πλατφόρμα ή διάδρομος) και σε ποσοστό 20% των οχημάτων με πέδη στάθμευσης που λειτουργείται από το δάπεδο των οχημάτων.
Οχήματα για τη μεταφορά αφαιρούμενων εναλλασσόμενων αμαξωμάτων για οριζόντια μεταφόρτωση	Μια πέδη ανά όχημα, λειτουργούμενη από το έδαφος.
Οχήματα που συγκροτούνται από πολυάριθμες μόνιμα συζευγμένες μονάδες	Τουλάχιστον δύο αξόνων (σε μια μονάδα)

Η πέδη στάθμευσης σχεδιάζεται κατά τρόπον ώστε τα οχήματα με πλήρες φορτίο να ακινητοποιούνται επί κλίσης 4,0 %, με μέγιστη πρόσφυση 0,15, υπό συνθήκες πλήρους άπνοιας.

2.14. Ικανότητα μετάδοσης πληροφοριών μεταξύ εδάφους και οχήματος

2.14.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα βασική παράμετρος περιγράφει την απαιτούμενη στοιχειώδη ικανότητα μετάδοσης δεδομένων μεταξύ οχήματος και εδάφους. Η εν λόγω ικανότητα μπορεί να περιλαμβάνει από την απλή αναγνώριση οχήματος (π.χ. αριθμός οχήματος) έως σύνθετες διαδικασίες ανταλλαγής δεδομένων, που απαιτούνται π.χ. προς υποστήριξη της παρακολούθησης φορτίου, διαχείριση του στόλου των οχημάτων κλπ.

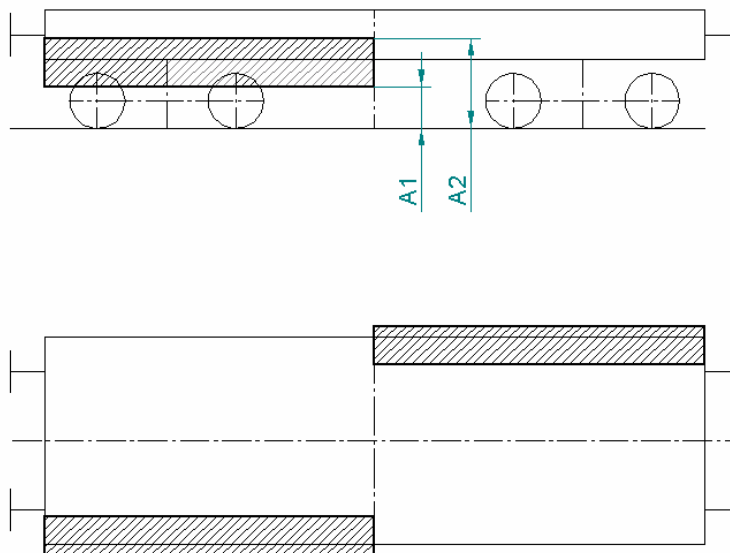
2.14.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

2.14.2.1. Γενικά

Η χρήση ετικετών δεν είναι υποχρεωτική. Εάν τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με συσκευές αναγνώρισης ραδιοσυχνοτήτων (ετικέτα RFID), ισχύει η ακόλουθη προδιαγραφή.

2.14.2.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

Τοποθετούνται δύο «παθητικές» ετικέτες, μια σε κάθε πλευρά του οχήματος, στις περιοχές που απεικονίζονται στο ακόλουθο σχήμα 2, κατά τρόπον ώστε ο μοναδικός αναγνωριστικός αριθμός του οχήματος να είναι αναγνώσιμος από συσκευή εδάφους (από τη συσκευή ανάγνωσης ετικετών).

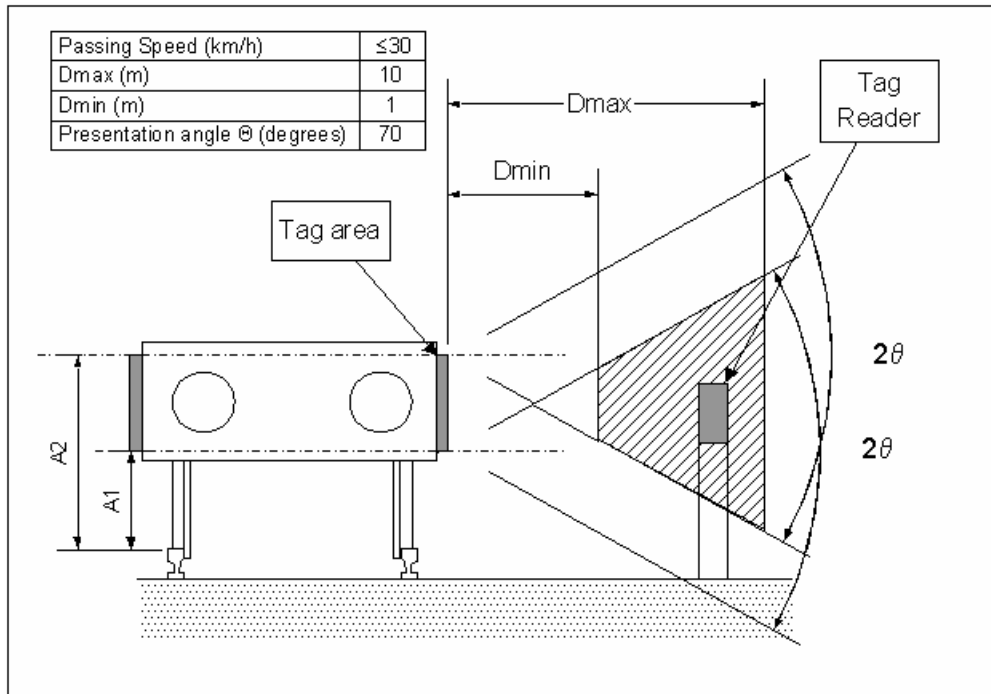


Σχήμα 2 Θέση ετικετών στο όχημα.

Όταν είναι διαθέσιμες, οι συσκευές εδάφους (συσκευές ανάγνωσης ετικετών) πρέπει να είναι σε θέση να αποκωδικοποιούν ετικέτες που διέρχονται με ταχύτητα έως και 30

χιλιόμετρων/ώρα και να μεταδίδουν τις εν λόγω αποκωδικοποιημένες πληροφορίες σε σύστημα μετάδοσης δεδομένων εδάφους.

Οι συνήθεις περιορισμοί εγκατάστασης παρατίθενται στο σχήμα 3, στο οποίο η θέση της συσκευής ανάγνωσης παρουσιάζεται υπό μορφή κώνου.



(ταχύτητα διέλευσης (χιλιόμετρα/ώρα)

γωνία παρουσίασης (μοίρες)

περιοχή ετικέτας

συσκευή ανάγνωσης ετικετών)

Σχήμα 3 - Περιορισμοί εγκατάστασης για συσκευές ανάγνωσης ετικετών

Οι φυσικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των συσκευών ανάγνωσης και των ετικετών, τα πρωτόκολλα, οι εντολές και τα προγράμματα πρόληψης συγκρούσεων πληρούν τις απαιτήσεις του προτύπου ISO18000-6 τύπος A.

Όταν χρησιμοποιούνται, οι συσκευές ανάγνωσης ετικετών τοποθετούνται στα σημεία εισόδου και εξόδου τοποθεσιών στις οποίες μπορεί να τροποποιηθεί η σύνθεση των αμαξοστοιχιών.

Οι συσκευές ανάγνωσης ετικετών παρέχουν στη διασύνδεση με οποιοδήποτε σύστημα μετάδοσης δεδομένων τουλάχιστον τα εξής:

- αδιαμφισβήτητη αναγνώριση της συσκευής ανάγνωσης ετικετών, μεταξύ εκείνων που ενδέχεται να είναι εγκαταστημένες στην ίδια τοποθεσία, για τον προσδιορισμό της υπό παρακολούθηση γραμμής,
- αποκλειστική αναγνώριση κάθε διερχόμενου οχήματος,
- την ώρα και την ημερομηνία διέλευσης κάθε οχήματος.

Οι σχετικές με την ώρα και την ημερομηνία πληροφορίες πρέπει να είναι επαρκώς ακριβείς ώστε ένα επακόλουθο σύστημα επεξεργασίας να είναι σε θέση να προσδιορίζει την πραγματική φυσική σύνθεση των αμαξοστοιχιών.

2.14.2.3. Κανόνες συντήρησης

Οι επιθεωρήσεις σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης περιλαμβάνουν:

- την ύπαρξη ετικετών,

- την ορθότητα της ανταπόκρισης,
- διαδικασίες που διασφαλίζουν την αρτιότητα των ετικετών κατά τις διαδικασίες συντήρησης.

-

2.15. Περιβαλλοντικές συνθήκες για το τροχαίο υλικό (φάσμα λειτουργιών των στοιχείων)

2.15.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος καθορίζει το φάσμα λειτουργιών των στοιχείων τροχαίου υλικού. Μπορεί να εκφράζεται σε κατηγορίες όσον αφορά τη θερμοκρασία κλπ., παρέχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στο φορέα εκμετάλλευσης/κατασκευαστή τη δυνατότητα επιλογής να κατασκευάζει οχήματα κατάλληλα για εκμετάλλευση σε ολόκληρη την Ευρώπη, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της αυτοκινητοβιομηχανίας, ή να χρησιμοποιείται κατά τρόπο περιοριστικό.

Οι διάφορες περιβαλλοντικές συνθήκες των γραμμών περιγράφονται στο «μητρώο υποδομής».

2.15.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

2.15.2.1. Γενικά

Το τροχαίο υλικό και ο επί των οχημάτων εξοπλισμός πρέπει να είναι σε θέση να τίθενται σε λειτουργία και να λειτουργούν κανονικά υπό τις συνθήκες και στις κλιματικές ζώνες για τις οποίες έχει σχεδιασθεί και προβλέπεται να χρησιμοποιείται ο εξοπλισμός.

Οι περιβαλλοντικές συνθήκες εκφράζονται σε κατηγορίες θερμοκρασίας κλπ., παρέχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στο φορέα εκμετάλλευσης τη δυνατότητα επιλογής να επιλέγει οχήματα κατάλληλα για εκμετάλλευση σε ολόκληρη την Ευρώπη, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της αυτοκινητοβιομηχανίας, ή να χρησιμοποιείται κατά τρόπο περιοριστικό.

Στο «μητρώο υποδομής» θα καθορίζονται οι περιβαλλοντικές συνθήκες που αναμένεται να επικρατούν στις επιμέρους γραμμές. Οι εν λόγω συνθήκες θα χρησιμοποιούνται ως στοιχεία αναφοράς για τους κανόνες εκμετάλλευσης.

Οι καθορισμένες συνθήκες αφορούν τα όρια με περιορισμένη πιθανότητα υπέρβασης. Όλες οι καθορισμένες τιμές αποτελούν μέγιστες ή οριακές τιμές. Οι εν λόγω τιμές μπορούν να επιτυγχάνονται, όμως δεν είναι μόνιμες. Ανάλογα με την κατάσταση, μπορεί να παρατηρείται διαφορετική συχνότητα εμφάνισης σε συνάρτηση με συγκεκριμένες χρονικές περιόδους.

2.15.2.2. Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος

Υψόμετρο

Τα οχήματα λειτουργούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές σε κάθε υψόμετρο έως τα 2000 m.

Θερμοκρασία

Κατηγορίες	Κατηγορίες επιπέδων σχεδιασμού
T _{RIV}	Διαφορετικές απαιτήσεις θερμοκρασίας για υποσυστήματα και στοιχεία. Αναλυτικά στοιχεία παρέχονται στη συναφή ΤΠΔ
	Εύρος θερμοκρασίας του αέρα εξωτερικά του οχήματος [°C]:
T _n	-40 +35
T _s	-25 +45

Η κατηγορία T_{RIV} είναι πανομοιότυπη με το επίπεδο θερμοκρασίας σχεδιασμού όλων των διαλειτουργικών οχημάτων που προϋπήρχαν της εφαρμογής της συναφούς ΤΠΔ. Το επίπεδο σχεδιασμού για την κατηγορία T_{RIV} θα αναφέρεται στη συναφή ΤΠΔ.

Όλα τα φορτηγά οχήματα που προορίζονται για διεθνή κυκλοφορία πρέπει να πληρούν κατ' ελάχιστον τις απαιτήσεις της κατηγορίας θερμοκρασίας T_{RIV}.

Εκτός από την κατηγορία επιπέδου σχεδιασμού T_{RIV} υπάρχουν και οι κατηγορίες εξωτερικής θερμοκρασίας T_s και T_n.

Οχήματα της κατηγορίας T_{RIV} επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό τις εξής συνθήκες:

- μόνιμη χρήση σε γραμμές T_s,
- μόνιμη χρήση σε γραμμές T_n κατά την περίοδο του έτους κατά την οποία η θερμοκρασία αναμένεται να υπερβαίνει τους -25°C,
- μη μόνιμη χρήση σε γραμμές T_n κατά την περίοδο του έτους κατά την οποία η θερμοκρασία αναμένεται να είναι μικρότερη από -25°C.

Παρατήρηση: Ο αγοραστής των οχημάτων είναι αρμόδιος να επιλέξει το πρόσθετο εύρος θερμοκρασίας του οχήματος ανάλογα με τη σκοπούμενη χρήση του (T_n, T_s, T_n + T_s ή απλώς T_{RIV}).

Υγρασία

Λαμβάνονται υπόψη τα εξής επίπεδα εξωτερικής υγρασίας:

Ετήσιος μέσος όρος: ≤ 75% σχετική υγρασία·

Επί 30 ημέρες κατ' έτος αδιάλειπτα: σχετική υγρασία μεταξύ 75% και 95%·

Κατά τις λοιπές ημέρες περιστασιακά: σχετική υγρασία μεταξύ 95% και 100%·

Μέγιστη απόλυτη υγρασία: 30 g/m³ εντός σηράγγων.

Η περιστασιακή, περιορισμένη συμπύκνωση υγρασίας που προκύπτει κατά την κυκλοφορία δεν πρέπει να προκαλεί δυσλειτουργία ή βλάβη.

Στη συναφή ΤΠΔ θα καθορίζεται το εύρος μεταβλητότητας της σχετικής υγρασίας για τις διάφορες κατηγορίες θερμοκρασίας, υπέρβαση του οποίου δεν θεωρείται πιθανή για περισσότερες από 30 ημέρες ετησίως.

Σε ψυχόμενες επιφάνειες μπορεί να παρατηρηθεί σχετική υγρασία σε ποσοστό 100%, η οποία υγροποιείται επί στοιχείων του εξοπλισμού. Σε αυτή την περίπτωση δεν πρέπει να προκαλείται δυσλειτουργία ούτε βλάβη.

Αιφνίδιες μεταβολές της θερμοκρασίας του αέρα τοπικά στο όχημα μπορεί να προκαλέσουν συμπύκνωση νερού επί στοιχείων του εξοπλισμού με ρυθμό 3 K/s και μέγιστη μεταβλητότητα 40 K.

Οι εν λόγω συνθήκες, οι οποίες παρατηρούνται συνήθως κατά την είσοδο σε μια σήραγγα ή την έξοδο από αυτή, δεν πρέπει να προκαλούν δυσλειτουργία ή βλάβη του εξοπλισμού.

Βροχόπτωση

Λαμβάνεται υπόψη ένταση βροχόπτωσης της τάξης των 6 mm/λεπτό. Οι επιπτώσεις της βροχόπτωσης λαμβάνονται υπόψη ανάλογα με την εκάστοτε εγκατάσταση εξοπλισμού, σε συνδυασμό με τον άνεμο και την κίνηση των οχημάτων.

Χιόνι, πάγος και χαλάζι

Λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του χιονιού κάθε είδους, του πάγου ή/και της χαλαζόπτωσης. Η μέγιστη διάμετρος του χαλαζιού ορίζεται στα 15 mm. Χαλάζι μεγαλύτερης διαμέτρου μπορεί να παρατηρηθεί σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

Ηλιακή ακτινοβολία

Ο σχεδιασμός του εξοπλισμού πρέπει να προβλέπει την άμεση έκθεση σε ηλιακή ακτινοβολία της τάξης των 1120 W/m² για μέγιστο διάστημα 8 ωρών.

Ρύπανση

Ο σχεδιασμός του εξοπλισμού και των επιμέρους στοιχείων πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις της ρύπανσης. Ο βαθμός της ρύπανσης εξαρτάται από τη θέση του εξοπλισμού. Μπορούν να προβλεφθούν μέσα για τον περιορισμό της ρύπανσης μέσω της αποτελεσματικής προστασίας. Λαμβάνονται υπόψη τα εξής είδη ρύπανσης:

Χημικά δραστικές ουσίες	Κατηγορία 5C2 του προτύπου EN 60721-3-5:1997
Υγρές προσμείξεις	Κατηγορία 5F2 (ηλεκτροκινητήρες) του προτύπου EN 60721-3-5:1997 Κατηγορία 5F3 (θερμικοί κινητήρες) του προτύπου EN 60721-3-5:1997
Βιολογικά δραστικές ουσίες	Κατηγορία 5B2 του προτύπου EN 60721-3-5:1997
Σκόνη	Ορίζεται στην κατηγορία 5S2 του προτύπου EN 60721-3-5:1997
Λίθοι και άλλα αντικείμενα	Σκύρα και άλλα αντικείμενα μέγιστης διαμέτρου 15 mm
Χόρτα και φύλλα, γύρη, ιπτάμενα έντομα, ίνες κλπ.	Για το σχεδιασμό αγωγών εξαερισμού
Άμμος	Σύμφωνα με το πρότυπο EN 60721-3-5:1997

Σταγονίδια θαλασσινού νερού	Σύμφωνα με το πρότυπο EN 60721-3-5:1997 Κατηγορία 5C2
-----------------------------	--

2.16. Έξοδοι κινδύνου και τοποθέτηση σημάτων

2.16.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα βασική παράμετρος περιλαμβάνει διατάξεις σχετικές με

- υποδείξεις ασφαλείας για το προσωπικό:
 - υποδείξεις ασφαλείας που περιλαμβάνουν όλες τις πληροφορίες που πρέπει να γνωρίζει το προσωπικό προκειμένου να αποτρέψει και να χειρίζεται καταστάσεις έκτακτης ανάγκης·
 - οδηγίες σχετικές με την κατάρτιση του προσωπικού σε ζητήματα ασφάλειας (σχέδιο, τεκμηρίωση, κατάρτιση).
- τη διαχείριση της κυκλοφορίας και οδηγίες διάσωσης κατά την εκμετάλλευση :
 - πρέπει να παρέχονται έγγραφα σχετικά με τον καθορισμό της θέσης και της λειτουργίας των στοιχείων έκτακτης ανάγκης και περισυλλογής του οχήματος. Τα εν λόγω έγγραφα απαιτούνται για το διαχειριστή της υποδομής και το κέντρο συντονισμού και τις υπηρεσίες διάσωσης.

2.16.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικές με τις εξόδους κινδύνου ή την τοποθέτηση σημάτων συναφών με εξόδους κινδύνου σε φορτηγά οχήματα. Ωστόσο, σε περίπτωση ατυχήματος, προβλέπεται η ύπαρξη σχεδίου διάσωσης κι συναφών ενημερωτικών ανακοινώσεων.

Τα φορτηγά οχήματα πρέπει να φέρουν εικονογράμματα, όπως ορίζεται στην σχετική με την επισήμανση των οχημάτων παράγραφο, τα οποία να υποδεικνύουν τα σημεία ανύψωσης του οχήματος και κατά πόσον τα όργανα κύλισης πρέπει να αφαιρούνται προ της ανύψωσης του οχήματος.

2.17. Πυρασφάλεια

2.17.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η βασική παράμετρος περιλαμβάνει τα μέτρα που απαιτούνται για τη διασφάλιση επαρκούς επιπέδου ασφάλειας για την πρόληψη πυρκαγιών και για την αντιμετώπιση των συνεπειών σε περίπτωση πυρκαγιάς. Η εν λόγω παράμετρος μπορεί να περιλαμβάνει π.χ. μέτρα σχεδιασμού για την πρόληψη της ανάφλεξης και της επέκτασης της πυρκαγιάς.

2.17.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

2.17.2.1. Γενικά

- Ο σχεδιασμός πρέπει να περιορίζει τις δυνατότητες ανάφλεξης και επέκτασης της πυρκαγιάς·
- Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πρόληψη σχηματισμού τοξικών αναθυμιάσεων·
- Τα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα φορτηγά οχήματα δεν λαμβάνονται υπόψη – ούτε ως κύρια πηγή ανάφλεξης ούτε ως μέσο που διευκολύνει την επέκταση της πυρκαγιάς·
Στην περίπτωση της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων με φορτηγά οχήματα, ισχύουν μόνο οι απαιτήσεις RID από κάθε άποψη της πυρασφάλειας·
- Τα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα φορτηγά οχήματα προστατεύονται έναντι προβλεπτών πηγών ανάφλεξης που βρίσκονται επί των οχημάτων·
- Το υλικό που χρησιμοποιείται στα φορτηγά οχήματα πρέπει να περιορίζει την πρόκληση και την επέκταση της πυρκαγιάς, καθώς και το σχηματισμό καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς σε κύρια πηγή ανάφλεξης 7 kW για διάστημα 3 λεπτών·
- Οι κανόνες σχεδίασης εφαρμόζονται για κάθε μόνιμο εξοπλισμό του οχήματος, εάν πρόκειται για εν δυνάμει πηγή ανάφλεξης, π.χ. ψυκτικές συσκευές που περιέχουν καύσιμο·
- Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν την εγκατάσταση ανιχνευτών καπνού επί των φορτηγών οχημάτων.

2.17.2.2. Τεχνικές προδιαγραφές για φορτηγά οχήματα

Ορισμοί

Στεγανότητα στη φωτιά

Ως στεγανότητα στη φωτιά νοείται η ικανότητα ενός διαχωριστικού κατασκευαστικού στοιχείου να αποτρέπει, όταν εκτίθεται στη φωτιά από τη μια πλευρά, τη διέλευση φλογών, θερμών αερίων και άλλων στοιχείων της πυρκαγιάς ή την εμφάνιση φλογών στη μη εκτεθειμένη στην πυρκαγιά πλευρά του.

Θερμομόνωση

Ως θερμομόνωση νοείται η ικανότητα ενός διαχωριστικού κατασκευαστικού στοιχείου να αποτρέπει την υπερβολική μετάδοση θερμότητας.

Κανονιστικά έγγραφα αναφοράς

- | | | |
|---|---------------------------------|--|
| 1 | EN 1363-1
Οκτώβριος 1999 | Δοκιμές αντοχής στη φωτιά
Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις |
| 2 | EN ISO 4589-2
Οκτώβριος 1998 | Προσδιορισμός των ιδιοτήτων καύσης βάσει του δείκτη οξυγόνου –
Μέρος 2: δοκιμή θερμοκρασίας περιβάλλοντος |
| 3 | ISO 5658-2
1996-08-01 | Αντίδραση σε δοκιμές πυρκαγιάς – Επέκταση πυρκαγιάς
Μέρος 2 Πλευρική επέκταση σε δομικά προϊόντα κατακόρυφης διάταξης |
| 4 | EN ISO 5659-2
Οκτώβριος 1998 | Πλαστικές ύλες – Σχηματισμός καπνού
Μέρος 2: Προσδιορισμός της οπτικής πυκνότητας με |

- 5 EN 50355 Σιδηροδρομικές εφαρμογές – Καλώδια σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού με ειδικές επιδόσεις όσον αφορά τη φωτιά – Τοιχώματα μικρού πάχους και τοιχώματα συνήθους πάχους – Οδηγός χρήσης
- 6 EN ISO 9239-2 Αντίδραση σε δοκιμές πυρκαγιάς για δάπεδα - Δεκέμβριος 2003 Μέρος 2 Προσδιορισμός της επέκτασης της πυρκαγιάς σε επίπεδο θερμικής ροής 25 kW m²

Κανόνες σχεδίασης

Όταν το δάπεδο δεν παρέχει προστασία του φορτίου έναντι σπινθήρων, η εν λόγω προστασία πρέπει να προβλέπεται χωριστά.

Η κάτω πλευρά του δαπέδου των οχημάτων, στις θέσεις στις οποίες εκτίθεται σε εν δυνάμει πηγές φωτιάς και όταν δεν παρέχεται προστασία έναντι σπινθήρων, θα πρέπει να φέρει θερμομόνωση και πυροστεγανότητα.

Απαιτήσεις υλικού

Στον ακόλουθο πίνακα αναφέρονται οι παράμετροι που χρησιμοποιούνται για τον ορισμό απαιτήσεων και των χαρακτηριστικών τους. Αναφέρεται επίσης κατά πόσον η αριθμητική τιμή των πινάκων απαιτήσεων αποτελεί μέγιστη ή ελάχιστη απαίτηση συμμόρφωσης.

Υποβαλλόμενες τιμές ίσες με την απαίτηση θεωρούνται ως συμμόρφωση.

Μέθοδος δοκιμής	Παράμετρος	Μονάδες	Ορισμός απαίτησης
EN ISO 4589-2 [2]	LOI	% οξυγόνου	ελάχιστη τιμή
ISO 56583:	CFE	kWm ⁻²	ελάχιστη τιμή
EN ISO 9239-2	CFE	kWm ⁻²	ελάχιστη τιμή
EN ISO 5659-2 [4]	D _{s max}	Άνευ διαστάσεων	μέγιστη τιμή

Στοιχειώδεις απαιτήσεις

Εξαρτήματα ή υλικά με εμβαδόν που υπολείπεται της κατωτέρω ταξινόμησης εμβαδού, υποβάλλονται σε δοκιμές βάσει στοιχειωδών απαιτήσεων.

Μέθοδος δοκιμής	Παράμετρος	Μονάδα	Απαίτηση
EN ISO 4589-2 [2]	LOI	% οξυγόνου	≥ 26

Απαιτήσεις για υλικά που χρησιμοποιούνται ως επιφάνειες, εξαιρουμένων των δαπέδων

Μέθοδος : παράμετρος συνθηκών	Παράμετρ ος	Μονάδα	Απαίτηση
ISO 5658-2 [3] CFE	CFE	kWm ⁻²	≥ 24
EN ISO 5659-2 [4] 50kWm ⁻²	D _s max	Άνευ διαστάσεων	≤ 600

Απαιτήσεις για υλικά που χρησιμοποιούνται ως επιφάνειες δαπέδων

Μέθοδος : παράμετρος συνθηκών	Παράμετρ ος	Μονάδα	Απαίτηση
EN ISO 9239-2 [6]CFE	CFE	kWm ⁻²	≥ 4,5
EN ISO 5659-2 [4] 50kWm ⁻²	D _s max	Άνευ διαστάσεων	≤ 600

Ταξινόμηση επιφανειών

Όλα τα χρησιμοποιούμενα υλικά πρέπει να πληρούν τις στοιχειώδεις απαιτήσεις όταν το εμβαδόν του υλικού/στοιχείου είναι μικρότερο από 0,25m² και

- όταν πρόκειται για οροφή:
 - ο η μέγιστη διάσταση σε οποιαδήποτε κατεύθυνση της επιφάνειας είναι μικρότερη από 1m και
 - ο η απόσταση από άλλη επιφάνεια υπερβαίνει τη μέγιστη έκταση της επιφάνειας (προσδιοριζόμενη οριζόντια σε οποιαδήποτε κατεύθυνση της επιφάνειας).
- όταν πρόκειται για τοίχωμα και το δάπεδο :
 - ο η μέγιστη κατακόρυφη διάσταση είναι μικρότερη από 1m και
 - ο η απόσταση από άλλη επιφάνεια υπερβαίνει τη μέγιστη έκταση της επιφάνειας (προσδιοριζόμενη κατακόρυφα στην περίπτωση των τοιχωμάτων ή οριζόντια στην περίπτωση των δαπέδων).

Απαιτήσεις σχετικές με καλώδια

Τα καλώδια που χρησιμοποιούνται στις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις φορτηγών οχημάτων πληρούν τις απαιτήσεις του προτύπου EN 50355 [5]. Προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις πυρασφάλειας, λαμβάνεται υπόψη το επίπεδο κινδύνου 3.

Συντήρηση των μέτρων πυροπροστασίας

Η κατάσταση των μέτρων πυροστεγανότητας και θερμομόνωσης των φορτηγών οχημάτων (π.χ. προστασία δαπέδου, προστασία τροχών έναντι σπινθήρων) ελέγχεται σε κάθε περίοδο γενικής επισκευής και στις ενδιάμεσες περιόδους, όταν είναι σκόπιμο για το συγκεκριμένο σχεδιασμό και βάσει της πρακτικής εμπειρίας.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΤΠΔ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1. Στοιχεία δελτίου αποστολής

3.1.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Το δελτίο αποστολής αποστέλλεται από τον πελάτη στην επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία (LRU). Πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών που απαιτούνται για τη μεταφορά του εμπορεύματος από τον αποστολέα στον παραλήπτη. Η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να συμπληρώσει αυτά τα στοιχεία με πρόσθετες πληροφορίες.

Στα εν λόγω στοιχεία βασίζεται το αίτημα επείγουσας εκχώρησης σιδηροδρομικής διαδρομής, εφόσον είναι απαραίτητο για την εκτέλεση του δελτίου αποστολής.

3.1.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Εντολή οχήματος

Η εντολή οχήματος αποτελεί κατά κύριο λόγο μια υποομάδα πληροφοριών του δελτίου αποστολής.

Το κύριο περιεχόμενο της εντολής οχήματος συνίσταται στα εξής:

- πληροφορίες σχετικές με τον αποστολέα και τον παραλήπτη
- πληροφορίες σχετικές με το δρομολόγιο
- ταυτότητα εμπορεύματος
- πληροφορίες σχετικές με το όχημα
- πληροφορίες σχετικές με τον τόπο και το χρόνο

Ανταλλαγή δεδομένων σε κατάσταση ανοικτής πρόσβασης

Στην κατάσταση ανοικτής πρόσβασης δεν απαιτείται ανταλλαγή μηνυμάτων με άλλες σιδηροδρομικές εταιρίες.

Ανταλλαγή δεδομένων σε κατάσταση συνεργασίας

Στην κατάσταση συνεργασίας με διάφορες σιδηροδρομικές εταιρίες, η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να διαβιβάζει εντολές οχημάτων στις σιδηροδρομικές εταιρίες που εμπλέκονται στην αλυσίδα μεταφοράς. Το περιεχόμενο των εντολών οχήματος πρέπει να περιλαμβάνει τις συναφείς πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου οι σιδηροδρομικές εταιρίες να εκτελούν τη μεταφορά στον τομέα ευθύνης τους έως την παράδοση στην επόμενη σιδηροδρομική εταιρία. Συνεπώς, το περιεχόμενο εξαρτάται από το ρόλο που διαδραματίζει η εκάστοτε σιδηροδρομική εταιρία: σιδηροδρομική εταιρία προέλευσης, διαμετακόμισης ή παράδοσης (ΣΕΠρ, ΣΕΔ, ΣΕΠ).

Μηνύματα εντολής οχήματος

Πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των ακόλουθων εντολών οχήματος:

- εντολή οχήματος για τη σιδηροδρομική εταιρία προέλευσης (ΣΕΠρ),
- εντολή οχήματος για τη σιδηροδρομική εταιρία παράδοσης (ΣΕΠ),

- εντολή οχήματος για τη σιδηροδρομική εταιρία διαμετακόμισης (ΣΕΔ).

3.2. Αίτημα εκχώρησης σιδηροδρομικής διαδρομής

3.2.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος περιγράφει το διάλογο μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιριών και των διαχειριστών υποδομής για την επείγουσα εκχώρηση σιδηροδρομικής διαδρομής για την κίνηση μιας αμαξοστοιχίας. Ο εν λόγω διάλογος δηλώνεται από μια σιδηροδρομική εταιρία αλλά περιλαμβάνει το σύνολο των σιδηροδρομικών εταιριών και των διαχειριστών υποδομής που εμπλέκονται στην κίνηση μιας αμαξοστοιχίας στην επιθυμητή διαδρομή.

3.2.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Σιδηροδρομική διαδρομή

Η σιδηροδρομική διαδρομή ορίζει τα αιτηθέντα, τα εγκεκριμένα και τα πραγματικά προς αποθήκευση δεδομένα σχετικά με τη διαδρομή μιας αμαξοστοιχίας, καθώς και τα χαρακτηριστικά της αμαξοστοιχίας για κάθε τμήμα της συγκεκριμένης διαδρομής.

Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός

Ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός διαδρομών (πίνακες δρομολογίων) δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ.

Αίτημα επείγουσας εκχώρησης σιδηροδρομικής διαδρομής

Λόγω έκτακτων περιστάσεων κατά την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών ή λόγω μεταφορικών αναγκών σε βραχυπρόθεσμη βάση, οι σιδηροδρομικές εταιρίες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε ad hoc διαδρομές στο δίκτυο.

Στην πρώτη περίπτωση απαιτούνται άμεσες ενέργειες, με δεδομένη την πραγματική σύνθεση των αμαξοστοιχιών η οποία προκύπτει από τον πίνακα σύνθεσης αμαξοστοιχίας.

Στη δεύτερη περίπτωση, οι σιδηροδρομικές εταιρίες πρέπει να παράσχουν στο διαχειριστή υποδομής όλα τα απαιτούμενα στοιχεία σχετικά με τον επιθυμητό χρόνο και τόπο κίνησης της αμαξοστοιχίας, σε συνδυασμό με τα φυσικά χαρακτηριστικά, εφόσον αυτά αλληλεπιδρούν με την υποδομή. Τα εν λόγω στοιχεία παρέχονται κατά κύριο λόγο στο συμπληρωματικό δελτίο αποστολής, περιλαμβάνονται δε στις εντολές οχήματος.

Ανοικτή πρόσβαση

Η σιδηροδρομική εταιρία επικοινωνεί με όλους τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής άμεσα ή μέσω του ειδικού γραφείου εξυπηρέτησης (ΕΓΕ) προκειμένου να καταρτίσει τις διαδρομές για ολόκληρο τα ταξίδι. Στην περίπτωση αυτή, η σιδηροδρομική εταιρία αναλαμβάνει επίσης την εκμετάλλευση της αμαξοστοιχίας για το σύνολο του ταξιδιού σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.

Κατάσταση συνεργασίας

Κάθε σιδηροδρομική εταιρία που εμπλέκεται στο ταξίδι μεταφοράς από το σημείο Α στο σημείο Β, επικοινωνεί με τους τοπικούς διαχειριστές υποδομής είτε άμεσα είτε μέσω

ΕΓΕ προκειμένου να ζητήσει την εκχώρηση διαδρομής για το τμήμα του ταξιδιού στο οποίο κινείται η αμαξοστοιχία.

Διάλογος αιτήματος επείγουσας εκχώρησης σιδηροδρομικής διαδρομής

Και στα δύο σενάρια, η διαδικασία επείγουσας κράτησης σιδηροδρομικών διαδρομών ακολουθεί το διάλογο μεταξύ των εμπλεκόμενων σιδηροδρομικών εταιριών και διαχειριστών υποδομής, όπως περιγράφεται ακολούθως:

Αίτημα εκχώρησης διαδρομής

Σιδηροδρομική εταιρία προς τον εμπλεκόμενο διαχειριστή (τους εμπλεκόμενους διαχειριστές) υποδομής· το μήνυμα αυτό αποστέλλεται για την υποβολή αιτήματος επείγουσας εκχώρησης σιδηροδρομικής διαδρομής

Αναλυτικά στοιχεία διαδρομής

Το μήνυμα αυτό αποστέλλεται από το διαχειριστή (τους διαχειριστές) υποδομής προς τη σιδηροδρομική εταιρία και επικυρώνει τα αναλυτικά στοιχεία της διαδρομής σε απάντηση του «αιτήματος εκχώρησης σιδηροδρομικής διαδρομής» της σιδηροδρομικής εταιρίας, ενδεχομένως με τροποποιημένες τιμές.

Επικύρωση διαδρομής

Το μήνυμα αυτό αποστέλλεται από τη σιδηροδρομική εταιρία στο διαχειριστή υποδομής για την αποδοχή των «αναλυτικών στοιχείων διαδρομής» που έχουν υποβληθεί από το διαχειριστή υποδομής σε απάντηση του αρχικού αιτήματος της σιδηροδρομικής εταιρίας.

Απόρριψη αναλυτικών στοιχείων διαδρομής

Το μήνυμα αυτό αποστέλλεται από τη σιδηροδρομική εταιρία στο διαχειριστή υποδομής, όταν η εν λόγω εταιρία απορρίπτει τα «αναλυτικά στοιχεία διαδρομής» που έχουν υποβληθεί από το διαχειριστή υποδομής σε απάντηση του αρχικού αιτήματος της σιδηροδρομικής εταιρίας, εάν αυτά περιλαμβάνουν τροποποιημένες τιμές οι οποίες δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές από τη σιδηροδρομική εταιρία.

Ακύρωση διαδρομής

Υπόδειξη της σιδηροδρομικής εταιρίας προς το διαχειριστή υποδομής να ακυρώσει μια προηγούμενως κρατηθείσα διαδρομή ή τμήμα αυτής.

Μη διαθέσιμη διαδρομή

Υπόδειξη από το διαχειριστή υποδομής προς τη σιδηροδρομική εταιρία σχετικά με το ότι η κρατηθείσα διαδρομή δεν είναι διαθέσιμη (ακύρωση κρατηθείσας διαδρομής από το διαχειριστή υποδομής).

Επιβεβαίωση λήψης

Το μήνυμα αυτό αποστέλλεται από τον παραλήπτη ενός μηνύματος στον αποστολέα του, όταν η αιτηθείσα απάντηση δεν είναι δυνατή σε πραγματικό χρόνο.

3.3. Προετοιμασία των αμαξοστοιχιών

3.3.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος καθορίζει τα μηνύματα που πρέπει να ανταλλάσσονται κατά το στάδιο προετοιμασίας της αμαξοστοιχίας έως την εκκίνηση της αμαξοστοιχίας. Η παρούσα παράμετρος περιλαμβάνει τρεις ομάδες δεδομένων:

- δεδομένα σύνθεσης αμαξοστοιχίας που αφορούν στα στοιχεία της αμαξοστοιχίας και τα πραγματικά χαρακτηριστικά της. Αυτά τα δεδομένα διαβιβάζονται σε όλους τους διαχειριστές υποδομής και στις σιδηροδρομικές εταιρίες που εμπλέκονται στη λειτουργία της αμαξοστοιχίας,
- απόκριση του διαχειριστή υποδομής στη λήψη των δεδομένων σύνθεσης αμαξοστοιχίας,
- ο διάλογος μεταξύ διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής εταιρίας για κάθε τμήμα του ταξιδιού της αμαξοστοιχίας, ο οποίος είναι απαραίτητος όταν η αμαξοστοιχία είναι σε ετοιμότητα.

3.3.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Πρόσβαση σε μητρώα και αρχεία αναφοράς

Για την προετοιμασία της αμαξοστοιχίας, η σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να έχει πρόσβαση στα πραγματικά δεδομένα υποδομής (μητρώο υποδομής), στο αρχείο αναφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, στα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων, καθώς και στην τρέχουσα, ενημερωμένη κατάσταση πληροφοριών σχετικών με τα οχήματα. Τα εν λόγω στοιχεία αφορούν το σύνολο των οχημάτων της αμαξοστοιχίας.

Συνθήκες για την αποστολή δεδομένων σύνθεσης αμαξοστοιχίας.

Σε περίπτωση τροποποίησης της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας σε μια τοποθεσία, το μήνυμα αυτό πρέπει να διαβιβασθεί για μια ακόμη φορά σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, με πληροφορίες που ενημερώνονται από τη σιδηροδρομική εταιρία.

Το μήνυμα σύνθεσης αμαξοστοιχίας

Το μήνυμα σύνθεσης αμαξοστοιχίας πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των δεδομένων που απαιτούνται για την ασφαλή και αποδοτική κυκλοφορία. Τα εν λόγω δεδομένα είναι εκείνα που αφορούν τα φυσικά χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών, εφόσον αυτά αλληλεπιδρούν με το δίκτυο υποδομής στο οποίο η αμαξοστοιχία πρόκειται να κυκλοφορήσει.

Απόκριση του διαχειριστή υποδομής σχετική με τη σύνθεση της αμαξοστοιχίας

Έγκριση αμαξοστοιχίας

Ανάλογα με τη σύμβαση μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής εταιρίας, και τις κανονιστικές απαιτήσεις, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επίσης να ενημερώνει τη σιδηροδρομική εταιρία εάν η σύνθεση της αμαξοστοιχίας είναι αποδεκτή για την κρατηθείσα διαδρομή. Αυτό επιτυγχάνεται με το παρόν μήνυμα. Το μήνυμα αυτό είναι προαιρετικό, εάν δεν υπάρχει διαφορετική συμφωνία μεταξύ του διαχειριστή

υποδομής και της σιδηροδρομικής εταιρίας. Η προετοιμασία της αμαξοστοιχίας μπορεί να ολοκληρωθεί.

Ακατάλληλη αμαξοστοιχία

Εάν η σύνθεση της αμαξοστοιχίας δεν είναι κατάλληλη για την προηγουμένως συμφωνηθείσα διαδρομή, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να ενημερώσει σχετικά τη σιδηροδρομική εταιρία, αποστέλλοντας αυτό το μήνυμα. Στην περίπτωση αυτή, η σιδηροδρομική εταιρία οφείλει να επανεξετάσει τη σύνθεση της αμαξοστοιχίας ή να ακυρώσει τη σιδηροδρομική διαδρομή και να υποβάλλει αίτημα εκχώρησης νέας διαδρομής.

Διάλογος εκκίνησης αμαξοστοιχίας

Ο διάλογος διαδικασίας εκκίνησης είναι υποχρεωτικός σε κάθε σημείο στο οποίο η ευθύνη μετατίθεται στη σιδηροδρομική εταιρία.

Αμαξοστοιχία σε ετοιμότητα

Το μήνυμα αυτό πρέπει να αποστέλλεται από τη σιδηροδρομική εταιρία στο διαχειριστή υποδομής, σηματοδοτώντας ότι η αμαξοστοιχία είναι σε ετοιμότητα για πρόσβαση στο δίκτυο.

Θέση αμαξοστοιχίας

Αυτό το μήνυμα μπορεί να αποστέλλεται από το διαχειριστή υποδομής στη σιδηροδρομική εταιρία ως απόκριση στο μήνυμα «αμαξοστοιχία σε ετοιμότητα», ορίζοντας επακριβώς τη χρονική στιγμή και τη θέση στην οποία η αμαξοστοιχία εμφανίζεται στο δίκτυο. Η μετάδοση του συγκεκριμένου μηνύματος εξαρτάται από τη συμβατική συμφωνία μεταξύ της σιδηροδρομικής εταιρίας και του διαχειριστή υποδομής.

Αμαξοστοιχία στο σημείο εκκίνησης

Αυτό το μήνυμα μπορεί να αποστέλλεται από τη σιδηροδρομική εταιρία στο διαχειριστή υποδομής μετά τη λήψη ενός μηνύματος «θέση αμαξοστοιχίας» από το διαχειριστή υποδομής, γνωστοποιώντας ότι η αμαξοστοιχία έχει αρχίσει το ταξίδι της. Το μήνυμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει αναγνωριστικό στο οποίο αναφέρεται.

Γνωστοποίηση κίνησης της αμαξοστοιχίας

Το μήνυμα αυτό πρέπει να αποστέλλεται από το διαχειριστή προς τη σιδηροδρομική εταιρία, γνωστοποιώντας την άφιξη της αμαξοστοιχίας στην υποδομή.

3.4. Πρόβλεψη κίνησης αμαξοστοιχίας

3.4.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος περιγράφει τα μηνύματα που αποστέλλονται από το διαχειριστή υποδομής στη σιδηροδρομική εταιρία, καθώς και εκείνα που ανταλλάσσουν μεταξύ τους οι εμπλεκόμενοι διαχειριστές υποδομής σε καθορισμένα σημεία αναφοράς.

Πρόβλεψη κίνησης αμαξοστοιχίας

Αυτό το μήνυμα περιλαμβάνει την προβλεπόμενη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας σε καθορισμένη θέση. Εάν π.χ. η καθορισμένη θέση είναι ένα σημείο παράδοσης, τότε η προβλεπόμενη ώρα είναι η προβλεπόμενη ώρα παράδοσης (ΠΩΠ). Για όλα τα άλλα σημεία αναφοράς, η προβλεπόμενη ώρα είναι η προβλεπόμενη ώρα άφιξης αμαξοστοιχίας (ΠΩΑΑ)

Γνωστοποίηση κίνησης της αμαξοστοιχίας

Το μήνυμα περιλαμβάνει την πραγματική ώρα άφιξης, την ώρα αναχώρησης ή την ώρα διέλευσης μιας αμαξοστοιχίας από καθορισμένη θέση, καθώς και την απόκλιση από το πρόγραμμα.

3.4.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Ανοικτή πρόσβαση

Στην περίπτωση της ανοικτής πρόσβασης, η οποία συνεπάγεται ότι οι διαδρομές για το σύνολο του ταξιδιού κρατούνται από μια σιδηροδρομική εταιρία (αυτή η σιδηροδρομική εταιρία είναι επίσης υπεύθυνη για την εκμετάλλευση της αμαξοστοιχίας καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού), τα μηνύματα αποστέλλονται στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική εταιρία. Το αυτό ισχύει όταν οι κρατήσεις των διαδρομών του ταξιδιού πραγματοποιούνται από μια σιδηροδρομική εταιρία μέσω ειδικού γραφείου εξυπηρέτησης.

Κατάσταση συνεργασίας

Στην κατάσταση συνεργασίας, η εν λόγω ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ σιδηροδρομικών εταιριών και διαχειριστών υποδομής διεξάγεται πάντοτε μεταξύ του αρμόδιου διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής εταιρίας που έχει κάνει την κράτηση της διαδρομής στην οποία κυκλοφορεί η αμαξοστοιχία.

Σενάριο προσέγγισης

Διακρίνονται τα ακόλουθα σενάρια, λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες σχέσεις επικοινωνίας μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιριών και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με τις κρατήσεις διαδρομών.

- Προσέγγιση αμαξοστοιχίας σε σημείο παράδοσης μεταξύ του διαχειριστή υποδομής IM αριθ.1 και του επόμενου διαχειριστή υποδομής αριθ. 2. Το σημείο παράδοσης δεν αποτελεί ταυτόχρονα και σημείο ανταλλαγής ή σημείο εξυπηρέτησης.
- Προσέγγιση αμαξοστοιχίας σε σημείο ανταλλαγής μεταξύ της σιδηροδρομικής εταιρίας 1 και της επόμενης σιδηροδρομικής εταιρίας 2. Το σημείο ανταλλαγής μπορεί επίσης να αποτελεί σημείο παράδοσης,

π.χ. μεταξύ του διαχειριστή υποδομής αριθ. 1 και του διαχειριστή υποδομής αριθ. 2,

- Προσέγγιση αμαξοστοιχίας σε σημείο εξυπηρέτησης μιας σιδηροδρομικής εταιρίας.
- Άφιξη αμαξοστοιχίας στον προορισμό της

3.5. Πληροφορίες διακοπής παροχής υπηρεσίας

3.5.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος περιγράφει τις ενέργειες και την ανταλλαγή μηνυμάτων σε περίπτωση τυχόν διακοπής της παροχής υπηρεσίας κατά την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών.

3.5.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Προσωρινή διακοπή με ευθύνη της σιδηροδρομικής εταιρίας

Όταν η σιδηροδρομική εταιρία ενημερώνεται σχετικά με μια διακοπή παροχής υπηρεσίας κατά την κυκλοφορία της αμαξοστοιχίας για την οποία φέρει ευθύνη, ενημερώνει άμεσα το διαχειριστή υποδομής (μη λήψη μηνύματος ΤΠ π.χ. από το μηχανοδηγό).

Προσωρινή διακοπή με ευθύνη του διαχειριστή υποδομής

Εάν η καθυστέρηση υπερβαίνει τα x λεπτά (η συγκεκριμένη τιμή ορίζεται στη σύμβαση μεταξύ σιδηροδρομικής εταιρίας και διαχειριστή υποδομής), ο αρμόδιος διαχειριστής υποδομής πρέπει να διαβιβάσει προς τη σιδηροδρομική εταιρία μήνυμα πρόβλεψης κίνησης αμαξοστοιχίας σχετικό με το επόμενο σημείο αναφοράς.

Ακύρωση αμαξοστοιχίας

Σε περίπτωση ματαίωσης του δρομολογίου της αμαξοστοιχίας, ο διαχειριστής υποδομής αποστέλλει στον επόμενο διαχειριστή υποδομής και στη σιδηροδρομική εταιρία με την οποία έχει συνάψει σύμβαση,

- μήνυμα διακοπής κίνησης αμαξοστοιχίας.

3.6. Θέση αμαξοστοιχίας

3.6.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος περιγράφει τη δυνατότητα συλλογής πληροφοριών σχετικών με τη θέση, τυχόν καθυστερήσεις και τις επιδόσεις της αμαξοστοιχίας. Οι εν λόγω πληροφορίες προέρχονται κυρίως από τα αποθηκευμένα μηνύματα που ανταλλάσσουν οι διαχειριστές υποδομής.

3.6.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Δυνατότητα πρόσβασης

Η πρόσβαση στις ως άνω πληροφορίες πρέπει να είναι ανεξάρτητη από τη σχέση επικοινωνίας σιδηροδρομικής εταιρίας / διαχειριστή υποδομής κατά την κυκλοφορία της αμαξοστοιχίας, γεγονός που συνεπάγεται ότι η σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να διαθέτει μια μοναδική διεύθυνση πρόσβασης στις συγκεκριμένες πληροφορίες.

Προσπελάσιμες πληροφορίες

Κυκλοφορία αμαξοστοιχίας

Πληροφορίες σχετικές με την πλέον πρόσφατη καταγεγραμμένη κατάσταση (θέση, καθυστερήσεις και λόγοι καθυστέρησης) μιας συγκεκριμένης αμαξοστοιχίας στην υποδομή καθορισμένου διαχειριστή υποδομής.

Καθυστερήση / επιδόσεις αμαξοστοιχίας

Πληροφορίες σχετικές με όλες τις καθυστερήσεις μιας αμαξοστοιχίας με ευθύνη συγκεκριμένου διαχειριστή υποδομής

Αναγνωριστικό αμαξοστοιχίας

Πληροφορίες σχετικές με την τρέχουσα ταυτότητα και τις προηγούμενες ταυτότητες της αμαξοστοιχίας. Οποιοδήποτε από τα αναγνωριστικά μιας συγκεκριμένης αμαξοστοιχίας μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως κωδικός πρόσβασης στις εν λόγω πληροφορίες.

Πρόβλεψη αμαξοστοιχίας

Πληροφορίες σχετικές με την προβλεπόμενη ώρα άφιξης μιας συγκεκριμένης αμαξοστοιχίας σε καθορισμένο σημείο αναφοράς.

Αμαξοστοιχίες σε σημείο αναφοράς

Πληροφορίες σχετικές με όλες τις αμαξοστοιχίες μιας σιδηροδρομικής εταιρίας σε συγκεκριμένο σημείο αναφοράς της υποδομής συγκεκριμένου διαχειριστή υποδομής

3.7. Προβλεπόμενη ώρα ανταλλαγής / προβλεπόμενη ώρα άφιξης εμπορεύματος

3.7.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράγραφος περιγράφει τη διαδικασία υπολογισμού της προβλεπόμενης ώρας ανταλλαγής /προβλεπόμενης ώρας άφιξης και την απαιτούμενη ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιριών και της επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας.

ΠΩΑΝ

Προβλεπόμενη ώρα ανταλλαγής εμπορεύματος (οχήματος) από μια σιδηροδρομική εταιρία στη σιδηροδρομική εταιρία που έπεται στην αλυσίδα μεταφοράς.

ΠΩΑ

Προβλεπόμενη ώρα άφιξης εμπορεύματος (οχήματος) στις γραμμές ελιγμών του παραλήπτη.

Ικανότητα σιδηροδρομικής εταιρίας

Κάθε σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να είναι σε θέση να παραλαμβάνει και να καταρτίζει την ΠΩΑΝ για την επόμενη σιδηροδρομική εταιρία

3.7.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Ανοικτή πρόσβαση

Στην περίπτωση της ανοικτής πρόσβασης υφίσταται μόνο μια σιδηροδρομική εταιρία. Η εν λόγω σιδηροδρομική εταιρία οφείλει να υπολογίζει τη σχετική με το εμπόρευμα ΠΩΑ για λογαριασμό του πελάτη της, αφού θα έχει καταρτίσει το σχέδιο ταξιδιού του

εμπορεύματος, πρέπει δε να ενημερώνει την ΠΩΑ κάθε φορά που διαπιστώνει παρέκκλιση από το σχέδιο κατά τη μεταφορά.

Κατάσταση συνεργασίας

Στην κατάσταση συνεργασίας, η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία αποστέλλει την εντολή εμπορεύματος / οχήματος και την ώρα παράδοσης του εμπορεύματος / οχήματος στην πρώτη σιδηροδρομική εταιρία η οποία υπολογίζει την ΠΩΑΝ και τη διαβιβάζει στην επόμενη κατά σειρά σιδηροδρομική εταιρία. Η τελευταία σιδηροδρομική εταιρία υπολογίζει την ΠΩΑ και τη διαβιβάζει στην επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία. Η διαδικασία αυτή επαναλαμβάνεται κάθε φορά που διαπιστώνεται παρέκκλιση από το σχέδιο κατά τη μεταφορά του εμπορεύματος ή κατόπιν αιτήματος της επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας. Το σχετικό μήνυμα έχει ως εξής:

- μήνυμα ΠΩΑΝ / ΠΩΑ οχήματος

Βάση υπολογισμού της ΠΩΑΝ / ΠΩΑ

Ο πρώτος υπολογισμός βασίζεται στην ώρα παράδοσης του εμπορεύματος / οχήματος. Οι ενημερώσεις βασίζονται στις πληροφορίες που παρέχει ο αρμόδιος διαχειριστής υποδομής, ο οποίος, στο πλαίσιο του μηνύματος πρόβλεψης κίνησης αμαξοστοιχίας για την αμαξοστοιχία με την οποία μεταφέρεται το εμπόρευμα / όχημα, διαβιβάζει την προβλεπόμενη ώρα άφιξης αμαξοστοιχίας (ΠΩΑΑ) στα καθορισμένα σημεία αναφοράς.

Διατροφικές μονάδες

Για τις διατροφικές μονάδες ενός οχήματος, οι ΠΩΑΝ του οχήματος είναι ταυτόχρονα και οι ΠΩΑΝ των διατροφικών μονάδων. Η ΠΩΑ του οχήματος πρέπει να υπολογίζεται ως ΠΩΑΝ των διατροφικών μονάδων του οχήματος από την τελευταία σιδηροδρομική εταιρία, δεδομένου ότι η συγκεκριμένη σιδηροδρομική εταιρία παραδίδει το όχημα στο φορέα εκμετάλλευσης του διατροφικού τερματικού σταθμού και όχι στον τελικό πελάτη.

Διαχείριση έκτακτων καταστάσεων

Η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία είναι υπεύθυνη για τη διακρίβωση της εκπλήρωσης των δεσμεύσεων έναντι του πελάτη.

Αποκλίσεις από την ΠΩΑ σε σύγκριση με την ανειλημμένη δέσμευση έναντι του πελάτη πρέπει να διευθετούνται σύμφωνα με τη σύμβαση και μπορεί να δρομολογήσουν διαδικασία διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων από την επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία. Για τη μετάδοση πληροφοριών σχετικών με το αποτέλεσμα της εν λόγω διαδικασίας προβλέπεται η αποστολή

- μηνύματος έκτακτης κατάστασης.

Ως βάση για τη διαδικασία διαχείρισης έκτακτων καταστάσεων, η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να έχει τη δυνατότητα να δρομολογήσει σχετική με το όχημα έρευνα των παρεκκλίσεων, με το μήνυμα Έρευνα:

- πληροφορίες που αφορούν τις σχετικές με το όχημα παρεκκλίσεις

3.8. Κίνηση οχημάτων

3.8.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος περιγράφει τις σχετικές με την κίνηση ενός οχήματος αναφορές και ορίζει την απαιτούμενη ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιριών και της επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας (που ενεργεί ως συντονιστής υπηρεσιών).

3.8.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Ανοικτή πρόσβαση

Στην περίπτωση της ανοικτής πρόσβασης υφίσταται μόνο μια σιδηροδρομική εταιρία, η οποία είναι ταυτόχρονα και η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία. Δεν απαιτείται ανταλλαγή δεδομένων με τις λοιπές σιδηροδρομικές εταιρίες. Συνεπώς, η κίνηση των οχημάτων αποτελεί εσωτερική διαδικασία μιας σιδηροδρομικής εταιρίας (της επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας). Η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία είναι υπεύθυνη για την αποθήκευση των δεδομένων και την ενημέρωση της σχετικής με τα οχήματα βάσης δεδομένων. Τα προς αποθήκευση συμβάντα έχουν ως εξής:

- όχημα σε ετοιμότητα για μετακίνηση από τις γραμμές ελιγμών του πελάτη
- μετακίνηση οχήματος από τις γραμμές ελιγμών του πελάτη
- άφιξη οχήματος στις εγκαταστάσεις διαλογής της σιδηροδρομικής εταιρίας
- αναχώρηση οχήματος από τις εγκαταστάσεις διαλογής της σιδηροδρομικής εταιρίας
- οποιεσδήποτε εξαιρέσεις οχημάτων
- άφιξη οχήματος στις εγκαταστάσεις διαλογής προορισμού
- παράδοση οχήματος στις γραμμές ελιγμών του πελάτη

Κατάσταση συνεργασίας

Προς το σκοπό της αναφοράς των κινήσεων ενός οχήματος, κάθε εμπλεκόμενη σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να αποθηκεύει τα συναφή δεδομένα και να τα καθιστά προσβάσιμα με ηλεκτρονικό τρόπο. Τα δεδομένα αυτά πρέπει επίσης να διαβιβάζονται σε συμβατική βάση μέσω μηνυμάτων προς τα εξουσιοδοτημένα μέρη.

Απαιτούμενα μηνύματα

Γνωστοποίηση παράδοσης οχήματος

Η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να ενημερώνει την αρμόδια σιδηροδρομική εταιρία ότι το όχημα πρόκειται να εισέλθει στις γραμμές ελιγμών του πελάτη σε δεδομένη χρονική στιγμή παράδοσης. Αυτό το συμβάν πρέπει να αποθηκεύεται στη βάση δεδομένων κίνησης των οχημάτων

Γνωστοποίηση αναχώρησης οχήματος

Η σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να γνωστοποιεί στην επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία την πραγματική ημερομηνία και ώρα αναχώρησης του οχήματος από τον τόπο αναχώρησης. Αυτό το συμβάν πρέπει να αποθηκεύεται στη βάση δεδομένων κίνησης των οχημάτων

Άφιξη οχήματος στις εγκαταστάσεις διαλογής

Η σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να ενημερώνει την επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία σχετικά με την άφιξη του οχήματος στις εγκαταστάσεις διαλογής της. Το μήνυμα αυτό μπορεί να βασίζεται σε γνωστοποιήσεις κίνησης αμαξοστοιχίας. Αυτό το συμβάν πρέπει να αποθηκεύεται στη βάση δεδομένων κίνησης των οχημάτων

Αναχώρηση οχήματος από τις εγκαταστάσεις διαλογής

Η σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να ενημερώνει την επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία σχετικά με την αναχώρηση του οχήματος από τις εγκαταστάσεις διαλογής της. Το μήνυμα αυτό μπορεί να βασίζεται στα μηνύματα «Γνωστοποίηση κίνησης

αμαξοστοιχίας». Αυτό το συμβάν πρέπει να αποθηκεύεται στη βάση δεδομένων κίνησης των οχημάτων.

Μήνυμα εξαίρεσης οχήματος

Η σιδηροδρομική εταιρία πρέπει να ενημερώνει την επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία σχετικά με παρεκκλίσεις, π.χ. εσφαλμένη εντολή, συμπεριλαμβανομένων νέων ΠΩΑΝ/ΠΩΑ. Αυτές οι πληροφορίες πρέπει να αποθηκεύονται στη βάση δεδομένων κίνησης των οχημάτων.

Γνωστοποίηση άφιξης οχήματος

Η τελευταία σιδηροδρομική εταιρία σε μια αλυσίδα μεταφοράς οχημάτων ή διατροφικών μονάδων πρέπει να ενημερώνει την επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία σχετικά με την άφιξη του οχήματος στις εγκαταστάσεις διαλογής της (τόπος σιδηροδρομικής εταιρίας).

Γνωστοποίηση παράδοσης οχήματος

Η τελευταία σιδηροδρομική εταιρία σε μια αλυσίδα μεταφοράς οχημάτων πρέπει να ενημερώνει την επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία σχετικά με την παράδοση του οχήματος στις γραμμές ελιγμών του παραλήπτη.

3.9. Αναφορές ανταλλαγής

3.9.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Οι αναφορές ανταλλαγής περιγράφουν τα μηνύματα που αφορούν τη μεταβίβαση της ευθύνης για ένα όχημα μεταξύ δύο σιδηροδρομικών εταιριών που πραγματοποιείται στα σημεία ανταλλαγής. Επίσης, καλεί τη νέα σιδηροδρομική εταιρία να προβεί σε υπολογισμό της ΠΩΑΝ.

3.9.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Ανοικτή πρόσβαση

Δεν απαιτείται κανένας ορισμός, δεδομένου ότι η ίδια σιδηροδρομική εταιρία φέρει πάντοτε την ευθύνη για ολόκληρη την αλυσίδα μεταφοράς. Ωστόσο, οι συναφείς με το όχημα ή τη διατροφική μονάδα πληροφορίες σχετικά με τη θέση, την ημερομηνία και την ώρα άφιξης και αναχώρησης που προκύπτουν από τη γνωστοποίηση κίνησης της αμαξοστοιχίας σε ένα σημείο αναφοράς, πρέπει να τύχουν επεξεργασίας και να αποθηκευθούν στη βάση δεδομένων οχήματος.

Κατάσταση συνεργασίας

Τα ακόλουθα μηνύματα απαιτούνται για τη μεταβίβαση του ελέγχου και της ευθύνης επί του εμπορεύματος από μια σιδηροδρομική εταιρία σε μια άλλη. Οι πληροφορίες των εν λόγω μηνυμάτων πρέπει να αποθηκεύονται στη βάση δεδομένων οχήματος.

Γνωστοποίηση ανταλλαγής οχήματος

Με τη «γνωστοποίηση ανταλλαγής οχήματος», μια σιδηροδρομική εταιρία (ΣΕ 1) ζητεί από την επόμενη κατά σειρά στην αλυσίδα μεταφοράς σιδηροδρομική εταιρία (ΣΕ 2) να την ενημερώσει κατά πόσον αποδέχεται την ευθύνη για ένα όχημα.

Γνωστοποίηση ανταλλαγής οχήματος / δευτερεύουσα γνωστοποίηση

Με τη «γνωστοποίηση ανταλλαγής οχήματος / δευτερεύουσα γνωστοποίηση», η ΣΕ 1 ενημερώνει το διαχειριστή υποδομής ότι μεταβιβάζει την ευθύνη στην επόμενη ΣΕ.

Παραλαβή οχήματος στο σημείο ανταλλαγής

Με το μήνυμα «Παραλαβή οχήματος στο σημείο ανταλλαγής», η ΣΕ 2 γνωστοποιεί στη ΣΕ 1 ότι αποδέχεται την ευθύνη για το όχημα.

Απόρριψη οχήματος στο σημείο ανταλλαγής

Με το μήνυμα «Απόρριψη οχήματος στο σημείο ανταλλαγής», η ΣΕ 2 γνωστοποιεί στη ΣΕ 1 ότι δεν δέχεται να αναλάβει την ευθύνη για το όχημα.

3.10. Ανταλλαγή δεδομένων για βελτίωση της ποιότητας

3.10.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Μια διαδικασία αξιολόγησης αποτελεί απαραίτητη διαδικασία μετά το ταξίδι για τη βελτίωση της ποιότητας. Εκτός από την αξιολόγηση της παρεχόμενης στον πελάτη υπηρεσίας, οι επικεφαλής σιδηροδρομικές εταιρίες, οι σιδηροδρομικές εταιρίες και οι διαχειριστές υποδομής οφείλουν να αξιολογούν την ποιότητα των επιμέρους στοιχείων της υπηρεσίας που συνθέτουν το προϊόν που παρέχουν στον πελάτη.

Προς το σκοπό της αξιολόγησης της ποιότητας μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα προηγούμενως καθορισμένα μηνύματα. Η διαδικασία αξιολόγησης έχει επαναληπτικό χαρακτήρα.

3.10.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Αξιολογήσεις ποιότητας επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας / πελάτη

Στο πλαίσιο συμβάσεων μεταξύ επικεφαλής των σιδηροδρομικών εταιριών και των πελατών μπορούν να αναλαμβάνονται υποχρεώσεις (ανάλογα με την εκάστοτε συμφωνία) σχετικές με το χρόνο διαμετακόμισης και την ΠΩΑ.

Αξιολογήσεις ποιότητας επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας / σιδηροδρομικών εταιριών

Στο πλαίσιο συμβάσεων μεταξύ της επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας και άλλων σιδηροδρομικών εταιριών μπορούν να αναλαμβάνονται υποχρεώσεις σχετικές με το χρόνο διαμετακόμισης, τις ΠΩΑΝ, τις ΠΩΑ και τους κωδικούς λόγων.

Αξιολογήσεις ποιότητας σιδηροδρομικής εταιρίας / διαχειριστή υποδομής

Στο πλαίσιο συμβάσεων μεταξύ σιδηροδρομικών εταιριών και διαχειριστών υποδομής μπορούν να καθορίζονται πίνακες δρομολογίων και στόχοι έγκαιρης άφιξης σε συγκεκριμένους χρόνους, καθώς και η ακρίβεια των ΠΩΑ και των ΠΩΠ των αμαξοστοιχιών.

Αξιολογήσεις ποιότητας σιδηροδρομικής εταιρίας / διαχειριστή υποδομής

Στο πλαίσιο συμβάσεων μεταξύ σιδηροδρομικών εταιριών και διαχειριστών υποδομής περιγράφεται επακριβώς η διαθεσιμότητα σιδηροδρομικών διαδρομών για την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών από την άποψη ενός φάσματος χρόνων διέλευσης από καθορισμένα σημεία. Οι εν λόγω συμβάσεις καλύπτουν επίσης προδιαγραφές αμαξοστοιχίας από την άποψη του μέγιστου μήκους και του μεικτού βάρους, των αψίδων ελέγχου ύψους και πλάτους φορτίου κλπ. Η πτυχή αυτή εξετάζεται στο στοιχείο 6.

Οι εν λόγω συμβάσεις καλύπτουν επίσης τις διαδικασίες και το χρονικό πλαίσιο για την επικύρωση της εκμετάλλευσης μιας διαδρομής, της ματαίωσης της χρήσης μιας προγραμματισμένης διαδρομής και του βαθμού στον οποίο μια διαδρομή μπορεί να χρησιμοποιηθεί εκτός (πριν ή μετά) του καθορισμένου χρονικού πεδίου.

Αξιολογήσεις ποιότητας σιδηροδρομικής εταιρίας / διαχειριστή υποδομής, επείγουσα διαθεσιμότητα διαδρομής

Κατά περιόδους, η σιδηροδρομική εταιρία συγκρίνει τα δεδομένα αιτημάτων εκχώρησης διαδρομών και τις σχετικές απαντήσεις προς το σκοπό της σύνταξης εκθέσεων ως ακολούθως:

- χρόνος απόκρισης σε αιτήματα εκχώρησης διαδρομών σε σχέση με τη συμφωνία πλαίσιο,
- αριθμός διαδρομών που εκχωρήθηκαν εντός x, y, και z ωρών κλπ. του αιτηθέντος χρόνου,
- αριθμός αιτημάτων εκχώρησης διαδρομών που απορρίφθηκαν.

Αξιολογήσεις ποιότητας σιδηροδρομικής εταιρίας / διαχειριστή υποδομής, ποιότητα σύνθεσης αμαξοστοιχιών

Όταν οι κατάλογοι μηνυμάτων αμαξοστοιχίας σε ετοιμότητα ή / και σύνθεσης αμαξοστοιχίας υποβάλλονται από μια σιδηροδρομική εταιρία στο διαχειριστή (στους διαχειριστές) υποδομής (ή σε άλλες σιδηροδρομικές εταιρίες) πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές της ισχύουσας σύμβασης.

3.11. Διάφορα αρχεία αναφοράς

3.11.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος ορίζει τα πρόσθετα αρχεία αναφοράς που πρέπει να είναι διαθέσιμα για την εκμετάλλευση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στο ευρωπαϊκό δίκτυο.

3.11.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Αρχεία αναφοράς

Κατάλογος αρχείων αναφοράς

- Αρχείο αναφοράς αριθμητικών κωδικών όλων των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών εταιριών και εταιριών παροχής υπηρεσιών
- Αρχείο αναφοράς αριθμητικών κωδικών πελατών
- Αρχείο αναφοράς αριθμητικών κωδικών θέσεων (κύριες, βοηθητικές και ζώνης-γραμμής-θέσης)
- Αρχείο αναφοράς αριθμητικών κωδικών τοποθεσιών πελατών
- Αρχείο αναφοράς όλων των υφιστάμενων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχιών
- Αρχείο αναφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και αριθμών UN και RID
- Αρχείο αναφοράς των διαφόρων τύπων μηχανών
- Αρχείο αναφοράς όλων των κωδικών CN και HS για εμπορεύματα
- Αρχείο αναφοράς υπηρεσιών επείγουσας ανάγκης, σε συνάρτηση με το είδος επικίνδυνων εμπορευμάτων
- Αρχείο αναφοράς όλων των ευρωπαϊκών συνεργείων συντήρησης
- Αρχείο αναφοράς όλων των ευρωπαϊκών ελεγκτικών φορέων

- Αρχείο αναφοράς όλων των διαπιστευμένων ευρωπαϊκών φορέων εκμετάλλευσης

Δυνατότητα πρόσβασης

Τα αρχεία αναφοράς πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλους τους παρόχους υπηρεσιών (διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές εταιρίες, πάροχοι υπηρεσιών διοικητικές μέριμνας και διαχειριστές στόλων οχημάτων).

Επικαιρότητα

Τα δεδομένα πρέπει να περιγράφουν την εκάστοτε πραγματική κατάσταση.

Άλλες βάσεις δεδομένων

Προς το σκοπό της παρακολούθησης των κινήσεων αμαξοστοιχιών και οχημάτων μπορούν να εγκατασταθούν οι εξής προσωρινές βάσεις δεδομένων που ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο όταν προκύπτει κάποιο συναφές συμβάν:

Βάση δεδομένων οχήματος και διατροφικής μονάδας

Η επικοινωνία μεταξύ της επικεφαλής σιδηροδρομικής εταιρίας και των σιδηροδρομικών εταιριών σε κατάσταση συνεργασίας βασίζεται στον αριθμό οχήματος ή/και διατροφικής μονάδας. Συνεπώς, μια σιδηροδρομική εταιρία που επικοινωνεί με τους διαχειριστές υποδομής σε επίπεδο αμαξοστοιχίας, πρέπει να διακρίνει τις πληροφορίες αυτές σε πληροφορίες που αφορούν το όχημα και τη διατροφική ομάδα. Αυτές οι συναφείς με το όχημα και τη διατροφική μονάδα πληροφορίες μπορούν να αποθηκεύονται σε ειδικές βάσεις δεδομένων οχήματος και διατροφικής μονάδας. Από τις σχετικές με τις κινήσεις των αμαξοστοιχιών πληροφορίες προκύπτουν νέα δεδομένα / ενημερώσεις της βάσης δεδομένων κίνησης οχήματος και διατροφικής μονάδας προς ενημέρωση των πελατών. Η εν λόγω βάση δεδομένων δημιουργείται το αργότερο με τη λήψη της ώρας παράδοσης των οχημάτων ή των διατροφικών μονάδων από τον πελάτη. Η συγκεκριμένη ώρα παράδοσης αποτελεί την πρώτη εισαγωγή δεδομένων στη βάση δεδομένων κίνησης οχήματος και διατροφικής μονάδας.

Βάση δεδομένων αμαξοστοιχίας

Η βάση δεδομένων αμαξοστοιχίας του διαχειριστή υποδομής αντιστοιχεί στη βάση δεδομένων κίνησης οχήματος της σιδηροδρομικής εταιρίας. Τα βασικά δεδομένα που εισάγονται στην εν λόγω βάση δεδομένων είναι τα συναφή με την αμαξοστοιχία δεδομένα των μηνυμάτων σύνθεσης αμαξοστοιχίας της σιδηροδρομικής εταιρίας. Κάθε συμβάν που αφορά την αμαξοστοιχία έχει ως αποτέλεσμα την ενημέρωση αυτής της συναφούς με την αμαξοστοιχία βάσης δεδομένων. Μια εναλλακτική δυνατότητα αποθήκευσης αυτών των δεδομένων αποτελεί η βάση δεδομένων διαδρομής.

Σχέδιο ταξιδιού οχήματος

Οι αμαξοστοιχίες μεταφέρουν συνήθως οχήματα διαφόρων πελατών. Για κάθε όχημα, η επικεφαλής σιδηροδρομική εταιρία καταρτίζει και ενημερώνει σχέδιο ταξιδιού που αντιστοιχεί στη διαδρομή της αμαξοστοιχίας σε επίπεδο αμαξοστοιχίας. Η εκχώρηση νέων διαδρομών σε μια αμαξοστοιχία - π.χ. σε περίπτωση διακοπής της υπηρεσίας - έχει ως αποτέλεσμα την αναθεώρηση του σχεδίου ταξιδιού των οχημάτων διαφόρων πελατών. Ως ώρα κατάρτισης του σχεδίου ταξιδιού εκλαμβάνεται η ώρα παραλαβής του δελτίου αποστολής από τον πελάτη.

3.12. Ηλεκτρονική μετάδοση εγγράφων

3.12.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράμετρος αφορά τη διαχείριση της ηλεκτρονικής μετάδοσης των συναφών με την αμαξοστοιχία και το εμπόρευμα εγγράφων, στις περιπτώσεις στις οποίες η τρέχουσα διαδικασία απαιτεί έντυπα έγγραφα, π.χ. τελωνειακά έγγραφα.

3.12.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Στην επόμενη παράγραφο παρουσιάζεται το δίκτυο επικοινωνιών που πρέπει να χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή δεδομένων. Το δίκτυο αυτό και το περιγραφόμενο σύστημα ασφαλείας, παρέχουν τη δυνατότητα μεταδόσεων δικτύου παντός τύπου, όπως π.χ. ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, μεταφοράς αρχείων (ftp, http), κλπ. Ο συγκεκριμένος τύπος μετάδοσης επιλέγεται από τα εμπλεκόμενα στην ανταλλαγή πληροφοριών μέρη, γεγονός που συνεπάγεται ότι είναι δεδομένη η δυνατότητα ηλεκτρονικής μετάδοσης εγγράφων, για παράδειγμα μέσω ftp.

3.13. Δικτύωση & επικοινωνίες

3.13.1. Περιγραφή της παραμέτρου

Η παρούσα παράγραφος περιγράφει τις απαιτήσεις αποδοτικής ως προς το κόστος και έγκαιρης δικτύωσης και επικοινωνίας για το σύνολο των μηνυμάτων βασικών παραμέτρων της παρούσας ΤΠΔ.

3.13.2. Χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρούνται

Γενική αρχιτεκτονική

Η υποδομή δικτύου & επικοινωνιών που υποστηρίζει τον κλάδο της σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας θα βασίζεται σε κοινή **αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών**, γνωστή και εγκεκριμένη από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων.

Η αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών:

- αποσκοπεί στο συνδυασμό ετερογενών μοντέλων πληροφορικής μέσω της σημασιολογικής μετατροπής των δεδομένων που ανταλλάσσονται μεταξύ των συστημάτων και μέσω του συσχετισμού της επιχειρηματικής διαδικασίας και των διαφορετικών πρωτοκόλλων σε επίπεδο εφαρμογής·
- έχει ελάχιστες επιπτώσεις στις υφιστάμενες αρχιτεκτονικές ΤΠ που εφαρμόζονται από τους διάφορους φορείς·
- διασφαλίζει τις ήδη πραγματοποιηθείσες επενδύσεις στον τομέα της ΤΠ.

Κλιμακωσιμότητα

Η αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών ευνοεί μια κατά κύριο λόγο διομότιμη επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων φορέων, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη γενική αρτιότητα και συνεκτικότητα του κλάδου σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας, παρέχοντας μια δέσμη κεντρικών υπηρεσιών. Το μοντέλο διομότιμης επικοινωνίας επιτρέπει τον καλύτερο δυνατό επιμερισμό του κόστους μεταξύ των διαφόρων φορέων

με βάση την πραγματική χρήση, γενικά δε, θα δημιουργήσει λιγότερα προβλήματα κλιμακωσιμότητας.

Δίκτυο

Ως δικτύωση στην προκειμένη περίπτωση νοείται η μέθοδος και η φιλοσοφία της επικοινωνίας χωρίς να περιλαμβάνεται το φυσικό δίκτυο.

Ο κλάδος της σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας βασίζεται στη χρήση του δημόσιου Διαδικτύου, ενθαρρύνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την είσοδο φορέων και περιορίζοντας τους σχετικούς φραγμούς.

Συνεπώς, το ζήτημα της ασφάλειας δεν εξετάζεται από το δίκτυο (VPN, σήραγγες, ...), αλλά μέσω της ανταλλαγής και της διαχείρισης εγγενώς ασφαλών μηνυμάτων. Κατά συνέπεια δεν απαιτείται δίκτυο VPN, κατ' αυτό δε τον τρόπο αποφεύγονται προβλήματα όσον αφορά την κατανομή αρμοδιοτήτων και την κυριότητα. Οι σήραγγες δεν θεωρούνται ως απαραίτητο μέσο για την επίτευξη του ενδεδειγμένου επιπέδου ασφάλειας.

Σε κάθε περίπτωση, εάν ορισμένοι φορείς εφαρμόζουν ήδη ή επιθυμούν να εφαρμόσουν διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας σε επιλεγμένα τμήματα του δικτύου, έχουν τη δυνατότητα να το πράξουν.

Μέσω του δημόσιου Διαδικτύου παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής ενός υβριδικού διομοτίμου μοντέλου με **κεντρικό χώρο αποθήκευσης** και **κοινή διεπαφή** στον κόμβο έκαστου φορέα.

Ο κεντρικός χώρος αποθήκευσης προσελαύνεται πρώτος για την άντληση συνοδευτικών πληροφοριών, όπως είναι η ταυτότητα του ομότιμου (φορέα) που περιλαμβάνει ορισμένες πληροφορίες ή για την επαλήθευση των διαπιστευτηρίων ασφαλείας. Ακολουθεί η διομότιμη επικοινωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

Πρωτόκολλα

Πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά πρωτόκολλα που περιλαμβάνονται στην πλήρη δέσμη Πρωτοκόλλου Διαδικτύου.

Ασφάλεια

Για την επίτευξη υψηλού επιπέδου ασφάλειας, όλα τα μηνύματα πρέπει να είναι αυτοδύναμα, γεγονός που συνεπάγεται ότι οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε αυτά είναι ασφαλείς και ο παραλήπτης μπορεί να επαληθεύσει την αυθεντικότητα των μηνυμάτων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την εφαρμογή ενός σχεδίου κρυπτογράφησης και υπογραφής που είναι παρόμοιο με το σύστημα κρυπτογράφησης μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Κατ' αυτόν τον τρόπο παρέχεται η δυνατότητα χρήσης κάθε είδους μετάδοσης δικτύου, όπως π.χ. ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μεταφορά αρχείων (ftp, http) κλπ. Ο συγκεκριμένος τύπος μετάδοσης επιλέγεται από τα εμπλεκόμενα στην ανταλλαγή πληροφοριών μέρη.

Κρυπτογράφηση

Πρέπει να χρησιμοποιείται ασύμμετρη κρυπτογράφηση ή μια υβριδική λύση βασισμένη στη συμμετρική κρυπτογράφηση με προστασία δημόσιου κλειδιού, λόγω του γεγονότος ότι η από κοινού χρήση μυστικού κλειδιού από πολλούς φορείς θα δημιουργήσει αναπόφευκτα προβλήματα. Ένα υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας μπορεί να επιτευχθεί με απλούστερο τρόπο εάν κάθε φορέας αναλαμβάνει την ευθύνη για το δικό του ζεύγος κλειδιών, ακόμη και αν απαιτείται υψηλό επίπεδο αρτιότητας του κεντρικού χώρου αποθήκευσης (του εξυπηρετητή κλειδιών).

Κεντρικός χώρος αποθήκευσης

Ο κεντρικός χώρος αποθήκευσης πρέπει να έχει δυνατότητες:

- επεξεργασίας μετα-δεδομένων – δομημένων δεδομένων που περιγράφουν το περιεχόμενο των μηνυμάτων·
- υποδομής δημόσιων κλειδιών (ΥΔΚ)·
- αρχής πιστοποίησης (ΑΠ)·
- ευρετηρίου («τηλεφωνικού καταλόγου») – περιλαμβάνει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες σχετικά με τους συμμετέχοντες φορείς για την ανταλλαγή μηνυμάτων.

Η διαχείριση του κεντρικού χώρου αποθήκευσης θα πρέπει να αποτελεί ευθύνη ενός μη εμπορικού ευρωπαϊκού οργανισμού.

Κοινή διεπαφή

Η κοινή διεπαφή αποτελεί προϋπόθεση για κάθε φορέα προκειμένου να συμμετάσχει στον κλάδο της σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας.

Η κοινή διεπαφή πρέπει να είναι σε θέση να χειρίζεται:

- τη μορφοποίηση εξερχόμενων μηνυμάτων σύμφωνα με τα μετα-δεδομένα
- την υπογραφή και την κρυπτογράφηση εξερχόμενων μηνυμάτων
- τη διευθυνσιοδότηση εξερχόμενων μηνυμάτων
- την επαλήθευση της αυθεντικότητας εισερχόμενων μηνυμάτων
- την αποκρυπτογράφηση εισερχόμενων μηνυμάτων
- ελέγχους πιστότητας εισερχόμενων μηνυμάτων σύμφωνα με τα μετα-δεδομένα

Με βάση τα αποτελέσματα της επαλήθευσης της αυθεντικότητας των εισερχόμενων μηνυμάτων μπορεί να επιτευχθεί ένα στοιχειώδες επίπεδο γνωστοποίησης της λήψης μηνυμάτων:

- i. θετική αποστολή ACK
- ii. αρνητική αποστολή NACK.

Η κοινή διεπαφή χρησιμοποιεί τις πληροφορίες του κεντρικού χώρου αποθήκευσης για τη διαχείριση των ανωτέρω εργασιών.

Οι φορείς μπορούν να υλοποιούν τοπικά «κατοπτρικά αρχεία» του κεντρικού χώρου αποθήκευσης προκειμένου να περιορίζουν το χρόνο ανταπόκρισης.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 29ης Απριλίου 2004**

σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2002/731/ΕΚ της και τον καθορισμό των κύριων χαρακτηριστικών του συστήματος κλάσης Α (ERTMS) του υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρεται στην οδηγία 2001/16/ΕΚ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 1559]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/447/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 2,

την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η παρούσα απόφαση αφορά την υποδομή και τον εξοπλισμό του τροχαίου υλικού που αποτελούν το αντικείμενο των οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ και πρόκειται να τεθούν σε λειτουργία μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας απόφασης.
- (2) Πρώτος στόχος της παρούσας απόφασης είναι να κατευθύνει τις τεχνικές επιλογές των αρμόδιων αρχών στον προγραμματισμό, την κατασκευή, την ανανέωση, την αναβάθμιση και τη λειτουργία της υποδομής και του τροχαίου υλικού που προαναφέρθηκαν.
- (3) Δεύτερος στόχος της παρούσας απόφασης είναι να επικαιροποιηθεί το παράρτημα Α της απόφασης 2002/731/ΕΚ της Επιτροπής που αφορά το υποσύστημα ελέγχου-

¹ ΕΕ L 235, 17.9.1996, σ. 6.

² ΕΕ L 110, 20.4.2001, σ. 1.

χειρισμού και σηματοδότησης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΤΠΔ CCS-HS).

- (4) Τρίτος στόχος της παρούσας απόφασης είναι να καθιερωθεί οριστική αναφορά στο σύνολο προδιαγραφών οι οποίες πρόκειται να εξετασθούν στο πλαίσιο του υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Αυτό δεν αποκλείει ενδεχομένως την επικύρωση και, εφόσον χρειασθεί, την περαιτέρω βελτίωση, επικαιροποίηση ή τροποποίηση των παραμέτρων αυτών στις αντίστοιχες ΤΠΔ (ΤΠΔ CCS-CR) που θα εκδοθούν σύμφωνα με την οδηγία 2001/16/ΕΚ. Αυτές οι παράμετροι μπορούν επίσης να επικαιροποιηθούν ως μέρος της επανεξέτασης των ΤΠΔ που προβλέπεται στην εν λόγω οδηγία και αναλόγως της γνώμης που θα διατυπωθεί κατά τη διαδικασία διαχείρισης της αλλαγής ελέγχου που προβλέπεται για τις ΤΠΔ CCS-HS.
- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 96/48/ΕΚ, το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας υποδιαιρείται σε διαρθρωτικά ή λειτουργικά υποσυστήματα. Κάθε υποσύστημα καλύπτεται από μια τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).
- (6) Η απόφαση 2002/731/ΕΚ της Επιτροπής έχει καθορίσει τις ΤΠΔ του υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΤΠΔ CCS-HS).
- (7) Η επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ (εφεξής «επιτροπή») όρισε ως κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό την Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικής Διαλειτουργικότητας (εφεξής «AEIF»).
- (8) Ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός θα είναι αρμόδιος για την επανεξέταση και την επικαιροποίηση των ΤΠΔ και για την υποβολή συστάσεων στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 21 προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η εξέλιξη της τεχνολογίας ή οι κοινωνικές απαιτήσεις.
- (9) Η AEIF έλαβε εντολή να επανεξετάσει τις ΤΠΔ CCS-HS.
- (10) Συνεπεία της τεχνολογικής εξέλιξης και της ανάδρασης από το πρώτο σύνολο εφαρμογών στο δεδομένο πεδίο, κρίνεται απαραίτητη η ευρεία επικαιροποίηση του συνόλου προδιαγραφών που περιλαμβάνει το Παράρτημα Α των ΤΔΠ CCS-HS που προαναφέρθηκαν. Η AEIF συνέταξε το σχέδιο του αναθεωρημένου Παραρτήματος Α για τις ΤΔΠ CCS-HS.
- (11) Το σχέδιο του αναθεωρημένου παραρτήματος Α εξετάστηκε από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών, στο πλαίσιο της επιτροπής.
- (12) Σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται σε διαρθρωτικά ή λειτουργικά υποσυστήματα. Κάθε υποσύστημα καλύπτεται από μια τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)

- (13) Ως πρώτο βήμα, ο κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός πρέπει να εκπονήσει σχέδια ΤΠΔ κατόπιν εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 21 παράγραφος 2 της οδηγίας.
- (14) Η επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16/EK (εφεξής «επιτροπή») όρισε ως κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό την Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικής Διαλειτουργικότητας (εφεξής «AEIF»).
- (15) Η AEIF έλαβε εντολή να εκπονήσει σχέδιο ΤΠΔ για το υποσύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΤΠΔ CCS-CR).
- (16) Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 4 της οδηγίας 2001/16/EK, το πρώτο στάδιο εκπόνησης της ΤΠΔ που προαναφέρθηκε αφορά τον καθορισμό των χαρακτηριστικών των βασικών παραμέτρων της.
- (17) Σύμφωνα με την ανωτέρω εντολή, η AEIF έχει ήδη εκπονήσει πλήρη ΤΔΠ για το υποσύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΤΠΔ CCS-CR). Αυτή η ΤΠΔ θα εγκριθεί όταν πραγματοποιηθεί η ανάλυση κόστους-αποτελέσματος που προβλέπει η οδηγία 2001/16/EK και ολοκληρωθεί η διαβούλευση με τις οργανώσεις χρηστών και με τους κοινωνικούς εταίρους.
- (18) Ο πολλαπλασιασμός των σχετικών με το ERTMS έργων για συμβατικές εφαρμογές τόσο μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και στις προσχωρούσες χώρες καθιστά πειστική την ύπαρξη αναφοράς για τους συμβατικούς σιδηροδρόμους. Τα περισσότερα από τα έργα αυτά εκτελούνται σήμερα χωρίς σαφή συμμόρφωση προς τις υπάρχουσες ΤΠΔ CCS-HS, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε άλλη μια μη διαλειτουργική κληρονομιά σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η οποία θα έχει τις ρίζες της στις διάφορες εθνικές εκδοχές του ERTMS.
- (19) Η επέκταση των παραμέτρων της μεγάλης ταχύτητας στους συμβατικούς σιδηροδρόμους δικαιολογείται οπωσδήποτε τόσο από την αγορά όσο και για επιχειρησιακούς λόγους. Οι λόγοι κυμαίνονται από τα αποτελέσματα κλίμακας που συνδέονται με τη μοναδικότητα των λύσεων μεταξύ σιδηροδρόμου μεγάλης ταχύτητας και συμβατικών σιδηροδρόμων έως την εκπλήρωση των επιχειρησιακών αναγκών των τρένων μεγάλης ταχύτητας όταν πρέπει να χρησιμοποιήσουν το συμβατικό δίκτυο.
- (20) Μια και μόνον λύση ταυτόχρονα για το σύστημα μεγάλης ταχύτητας και το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα αποτελεί την κεντρική ιδέα ενίσχυσης του ERTMS, η οποία βρήκε μεγάλη υποστήριξη από τον κλάδο των σιδηροδρομικών γενικότερα – τόσο από την κατασκευαστική βιομηχανία όσο και από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- (21) Οι αναθεωρημένες βασικές παράμετροι αναφοράς για τις ΤΠΔ CCS-HS πρέπει ταυτόχρονα να εκδοθούν ως βασικές παράμετροι αναφοράς για το σύστημα της κατηγορίας Α των ΤΠΔ CCS-CR.
- (22) Η επιτροπή που έχει συσταθεί από την οδηγία 96/48/EK είναι σύμφωνη με τα μέτρα που προτείνει η παρούσα απόφαση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα Α για τις ΤΠΔ που έχει επισυναφθεί στην απόφαση 2002/731/ΕΚ της Επιτροπής η οποία καθορίζει τις ΤΠΔ του υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αντικαθίσταται από το Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Οι ορισμοί και τα χαρακτηριστικά που πρέπει να τηρηθούν για τις βασικές παραμέτρους των συστημάτων της κλάσης Α (ERTMS) του υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος που περιλαμβάνει το Παράρτημα II της οδηγίας 2001/16/ΕΚ δίδονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2004.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ***ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ERTMS****1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΥ**

Το ενοποιημένο υποσύστημα ελέγχου/χειρισμού και σηματοδότησης (ERTMS — Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας) περιλαμβάνει δύο στοιχεία:

- Το στοιχείο ελέγχου/χειρισμού και σηματοδότησης (ERTMS/ETCS — Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας/Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου των Τρένων) περιλαμβάνει τόσο τα υποσυστήματα εντός του θαλάμου οδήγησης όσο και τα υποσυστήματα εδάφους,
- Το στοιχείο των ραδιοτηλεπικοινωνιών (ERTMS/GSM-R — Κινητή τηλεφωνία για τους σιδηροδρόμους) βασίζεται στα πρότυπα που εφαρμόζονται στο δημόσιο δίκτυο κινητής τηλεφωνίας και καλύπτει τόσο τον εξοπλισμό εντός του θαλάμου οδήγησης όσο και τον εξοπλισμό εδάφους. Το GSM-R βασίζεται στο πρότυπο GSM της φάσης 2+ του ETSI (Ευρωπαϊκού Ινστιτούτου Προτύπων Τηλεπικοινωνιών), καθώς και στις GPRS (γενικές πακετικές ραδιοϋπηρεσίες), με επέκτασή τους σε εφαρμογές ειδικά για τους σιδηροδρόμους.

2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΗΡΗΘΟΥΝ**2.1. ERTMS/ETCS:**

Υπόβαθρο του υποσυστήματος ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης είναι το σύνολο των προδιαγραφών που περιλαμβάνει ο πίνακας που ακολουθεί. Εφόσον κριθεί αναγκαίο, οι προδιαγραφές αυτές μπορούν να αναθεωρηθούν και να επεκταθούν σύμφωνα με τη διαδικασία αναθεώρησης των ΤΠΔ των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK. Κατά την αναθεώρηση θα εξετασθεί η γνώμη που εκφράστηκε κατά τη διαδικασία διαχείρισης του ελέγχου χειρισμού ERTMS λαμβανομένου υπόψη ότι η φάση κωδικοποίησης των προδιαγραφών ERTMS είναι αναγκαία με βάση τα σημεία δοκιμής και τις πρώτες εφαρμογές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΔΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ¹

Όλες οι προδιαγραφές του κάτωθι πίνακα είναι υποχρεωτικές εκτός εάν σημειώνεται η μνεία "ενημερωτική τεκμηρίωση".

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χαρακτηρισμού ¹	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ²	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ³	Ευρωπαϊκές προδιαγραφές προσδιορισμού των βασικών παραμέτρων	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
0α	4.1.1	ETCS FRS		UIC ETCS FRS Έκδοση 4.29 EEIG 99E5362 Έκδοση 2.00	
0β	4.1.1	GSM-R FRS		EIRENE FRS Έκδοση 6.0	
1	3.2.1	Ασφάλεια	Ενημερωτική τεκμηρίωση: EN 50128 Μάρτιος 2001		EN50126 Σεπτέμβριος 1999 EN50129 Φεβρουάριος 2003
2		RAMS			
2α	3.2.1 4.1.1	Απαιτήσεις ασφαλείας	Ενημερωτική τεκμηρίωση UNISIG SUBSET -077-V222 UNISIG SUBSET -078-V222 UNISIG SUBSET -079-V222 (2 μέρη) UNISIG SUBSET -080-V222 (2 μέρη) UNISIG SUBSET -081-V222 (2 μέρη) UNISIG SUBSET -088-V222 (6 μέρη)	UNISIG SUBSET -091-V222	EN50129 Φεβρουάριος 2003
2β	3.2.2ε	Απαιτήσεις αξιοπιστίας-διαθεσιμότητας	ER TMS/96s1266- (Κεφάλαιο A.AΔ) προς χρήση ως ενημερωτικό έγγραφο. Ενημερωτική τεκμηρίωση: EEIG 02S1266- Έκδοση 6	Δεσμευμένη θέση	EN 50126 Σεπτέμβριος 1999

¹ Οι παραπομπές στη στήλη αυτή ισχύουν μόνον για τις ΤΠΔ TSI CCS-HS

² Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ..

³ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού ¹	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ²	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ³	Ευρωπαϊκές προδιαγραφές προσδιορισμού των βασικών παραμέτρων	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
2γ	3.2β	Ποιότητα συντήρησης	Διαδικασίες αξιολόγησης της ποιότητας συντήρησης του εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού.	Δεσμευμένη θέση	EN 29000 και EN 29001
3	3.2.5.1.1 4.2.1.2δ	Περιβαλλοντικές και φυσικές συνθήκες	Οι ελάχιστες απαιτήσεις θερμοκρασίας, υγρασίας, κρούσης, δόνησης κλπ. Που πρέπει να τηρούνται από τον εξοπλισμό ελέγχου-χειρισμού στο δίκτυο μεγάλης ταχύτητας. Ενημερωτική τεκμηρίωση: EEIG 97S0665- Έκδοση 5, EN50125-3 Οκτώβριος 2003	Δεσμευμένη θέση	EN 50125-1 Σεπτέμβριος 1999 και EN 50155 Αύγουστος 2001
4	3.2.5.1.2	Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα:			
4α	3.2.5.1.2 4.2.1.2δ	Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα	ERTMS/97s0665- προς χρήση ως ενημερωτικό έγγραφο. Για τους σκοπούς της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας, οι ζώνες συγχροτήτων για διεθνείς μεταδόσεις (Eurobalise, Euroloop και GSM-R) εξαιρούνται από τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο σημείο αυτό. Οι ειδικές απαιτήσεις για το κενό αέρα Eurobalise αναφέρονται στο σημείο 12α. Οι ειδικές απαιτήσεις για το κενό αέρα Euroloop αναφέρονται στο σημείο 12β. Οι ειδικές απαιτήσεις για το κενό αέρα GSM-R αναφέρονται στο σημείο 12γ.	Δεσμευμένη θέση	Για εξοπλισμό επί της αμαξοστοιχίας: EN 50121-3-2, Σεπτέμβριος 2000, πίνακες 4 και 6 της παράγραφου 7. Οι παράγραφοι 4, 5, και 6 ισχύουν για τις διαδικασίες δοκιμής. EN 50121-3-2, Σεπτέμβριος 2000, πίνακες 7, 8, και 9 της παράγραφου 8. Οι παράγραφοι 4, 5, και 6 ισχύουν για τις διαδικασίες δοκιμής. Για εξοπλισμό εδάφους: EN 50121-4, Σεπτέμβριος 2000, παράγραφος 5. EN 50121-4, Σεπτέμβριος 2000, παράγραφος 6 (Δεσμευμένη θέση)
4β	3.2.5.1.2β 4.2.1.2στ	Χαρακτηριστικά θωράκισης των συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχιών.	Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχιών δεν δέχονται παρεμβολές ρεύματος έλξης. Στοιχεία για τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές περιλαμβάνονται στην έκθεση για την ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού.	Δεσμευμένη θέση	

CONTROL COMMAND FUNCTIONS

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ⁴	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ⁵	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
5		Παροχή λογικής σημμάτων θαλάμου οδήγησης και λογικής αυτομάτης ασφάλειας αμαξοστοιχίας, καθώς και συναφών λειτουργιών			
5α.	4.1.1	Κανονική λειτουργία.	Ενημερωτική τεκμηρίωση: UNISIG SUBSET-050-V200, UNISIG SUBSET-076-0-V222 UNISIG SUBSET-076-2-V221 UNISIG SUBSET-076-3-V221 UNISIG SUBSET-076-4-1-V100 UNISIG SUBSET-076-4-2-V100 UNISIG SUBSET-076-5-3-V220 UNISIG SUBSET-076-5-4-V221 UNISIG SUBSET-076-6-1-V100 UNISIG SUBSET-076-6-4-V100 UNISIG SUBSET-076-6-5-V100	UNISIG SUBSET-026- V222 UNISIG SUBSET-043-V200 UNISIG SUBSET-046-V200 UNISIG SUBSET-047-V200 UNISIG SUBSET-054-V200 UNISIG SUBSET-055- V222 UNISIG SUBSET -076-5-1-V221 UNISIG SUBSET -076-5-2-V221 UNISIG SUBSET -076-6-3-V100 UNISIG SUBSET -076-7-V100 UNISIG SUBSET -094-0-V100	
5β.	4.1.1	Υποβαθμισμένη λειτουργία	Οι απαιτήσεις συστήματος σε περιπτώσεις δυσλειτουργίας, ERTMS/97E832 προς χρήση ως στοιχεία για τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές	UNISIG SUBSET-026- V222	
6	4.1.1 4.1.2.2	Διαχείριση ειδικού συγκροτήματος μετάδοσης	Οι λειτουργικές και φυσικές απαιτήσεις σχετικά με τη διασύνδεση του ειδικού συγκροτήματος μετάδοσης με το σύστημα κατηγορίας Α. Πρέπει να εξετασθεί η συμβατότητα KER Ενημερωτική τεκμηρίωση: UNISIG SUBSET-059-V200	UNISIG SUBSET-035-V211 UNISIG SUBSET-026- V222 UNISIG SUBSET-056-V220 UNISIG SUBSET-057-V220 UNISIG SUBSET-058-V211	

⁴ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ.

⁵ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ⁴	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ⁵	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
7	4.1.1	Απαιτήσεις λειτουργίας διασύνδεσης ανθρώπου-επαφής μηχανοδηγού.	Οι λειτουργικές προδιαγραφές για την επικοινωνία μεταξύ του μηχανοδηγού και του συγκροτήματος της αμείζουστοιχίας. Οι οδόνες του μηχανοδηγού αναφέρουν τις σχετικές με την οδήγηση απαιτήσεις, π.χ. σήματα θαλάμου οδήγησης, προειδοποίηση παρέμβασης, Περιλαμβανούν τις λειτουργίες εισαγωγής δεδομένων, π.χ. χαρακτηριστικά αμείζουστοιχίας, λειτουργίες υπερσκέλισης, οι οποίες απαιτούνται για τους σκοπούς του διαλειτουργικού ελέγχου-χειρισμού. Επίσης, περιλαμβάνεται η απεικόνιση μηχανμάτων κειμένου.. Τα σήματα θαλάμου οδήγησης ορίζουν το ελάχιστο πεδίο παραμέτρων που καθίστανται διαθέσιμες στο θάλαμο οδήγησης, οι οποίες συνολικά καλύπτουν το σύνολο των καταστάσεων που θα μπορούσαν να προκύψουν στους σιδηροδρόμους του ευρωπαϊκού δικτύου μεγάλης ταχύτητας και συνεπώς καθιστούν εφικτή τη χρησιμοποίηση ενός κοινού συστήματος για ολόκληρο το δίκτυο. Αυτές οι παράμετροι, όπως η επιτρεπτή ταχύτητα, η επιθυμητή ταχύτητα και η επιθυμητή απόσταση, αποτελούν τη βάση των συστημάτων σημάτων θαλάμου οδήγησης και αυτόματης ασφάλειας αμείζουστοιχίας. Ενημερωτική τεκμηρίωση: CENELEC WGA9D V21.DOC 12/04/2000, CENELEC WGA9D V05.DOC 27/03/2000, CENELEC WGA9D V11.DOC 12/04/2000, CENELEC WGA9D V06.DOC 12/01/2000, CENELEC WGA9D V08NS.DOC 27/03/2000 και CENELEC WGA9D V04.DOC 27/03/2000.	UNISIG SUBSET-033-V200 UNISIG SUBSET-026-V222 UNISIG SUBSET-035-V211	
8	4.1.1	Απαιτήσεις μέτρησης χλιομετρικών αποστάσεων	Οι λειτουργικές απαιτήσεις του υποσυστήματος μέτρησης χλιομετρικών αποστάσεων το οποίο είναι απαραίτητο προς υποστήριξη των αναμενόμενων επιδόσεων του εξοπλισμού που παρέχει διασυνδέσεις κατηγορίας Α. Η ακρίβεια θέσης εξαρτάται από τη μέτρηση των χλιομετρικών αποστάσεων και την απόσταση μεταξύ των πομπών. Οι απαιτήσεις για μετρήσεις ταχύτητας και απόστασης σε διαλειτουργικές αμείζουστοιχίες. Λάβετε υπόψη τη συνάφεια με το σημείο 6, Ειδικό συγκρότημα μετάδοσης	UNISIG SUBSET-041-V200	

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ⁴	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ⁵	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
9	4.1.1	Απαιτήσεις καταγραφής λειτουργικών δεδομένων επί της αμειξοστοιχίας	Οι απαιτήσεις για την επilogή των παραμέτρων δεδομένων, της κανονικότητας, της ακρίβειας, των ελέγχων επικύρωσης για τους σκοπούς του ελέγχου της ορθής odήγησης της αμειξοστοιχίας και της συμπεριφοράς των συστημάτων που αφορούν την ασφάλεια, κατά τρόπο ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις των νομικών αρχών όλων των κρατών μελών.	UNISIG SUBSET-026- V222 UNISIG SUBSET-027-V200	
10	4.1.1	Απαιτήσεις συστήματος επαγρύπνησης (ελέγχου κατάστασης χειριστή).	Η λειτουργία επαγρύπνησης διασφαλίζει την επαρκή εγρήγορση του μηχανοδηγού (και συνεπώς την επαρκή εγρήγορση του ώστε να έχει επίγνωση της σηματοδότησης). Όταν χρησιμοποιείται, ο χρονοδιακόπτης μπορεί να ρυθμίζεται στην αρχική του κατάσταση από άλλους χειρισμούς εκ μέρους του μηχανοδηγού των στοιχείων χειρισμού της αμειξοστοιχίας, του ελεγκτή έλξης, των πεδών, του συστήματος γνωστοποίησης προειδοποιήσεων του θαλάμου odήγησης. Μπορεί επίσης να σχετίζεται με την αναγκαιότητα διατήρησης ενός μοχλού σε συγκεκριμένη θέση (λειτουργία ελέγχου κατάστασης χειριστή). Η απαιτούμενη λειτουργία επαγρύπνησης μπορεί να τροποποιηθεί βάσει του καθεστώτος αυτόματης ασφάλειας αμειξοστοιχίας και οποιοδήποτε σύστημα προειδοποίησης. Τα συστήματα επαγρύπνησης, αυτόματης ασφάλειας αμειξοστοιχίας και προειδοποίησης θαλάμου odήγησης είναι συστήματα που αφορούν την ασφάλεια υπό την έννοια ότι υποστηρίζουν το μηχανοδηγό και προστατεύουν την αμειξοστοιχία σε περίπτωση ανθρώπινου σφάλματος. Το επίπεδο ασφάλειας προσδιορίζεται από το σύνολο των συστημάτων, τα οποία είναι αλληλοεξαρτώμενα κατά την έννοια ότι η παρουσία ή η απουσία ενός από αυτά δύναται να επηρεάσει τη λειτουργικότητα των άλλων. Η αντιμετώπιση των ζητημάτων που αφορούν την ασφάλεια διευκολύνεται θεωρώντας ότι τα εν λόγω συστήματα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος ελέγχου-χειρισμού. Η ευρωπαϊκή προδιαγραφή πρέπει να βασισθεί στο δελτίο UIC 641.	Δεσμευμένη θέση	

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ⁴	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ⁵	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
11	4.1.1 4.2.1.2ε	Ασύρματος.	Ο ορισμός του συστήματος ραδιομετάδοσης για φωνητική επικοινωνία και επικοινωνίες δεδομένων από και προς τις αμφοστοιχίες.	EIRENE SRS έκδοση 14 Απαιτήσεις δοκιμής (πρόκειται να προστεθούν στην επόμενη έκδοση της παρούσας ΤΠΔ)	

ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ ΚΑΙ ΕΛΛΑΦΟΥΣ

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ⁶	ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ⁷	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
12		Διασυνδέσεις μετάδοσης δεδομένων - μεταξύ αμαξοστοιχίας και εδάφους.			
12α.	3.2.5.1.2 4.1.2.1	Σημαντήρας	Η τεχνική συμβατότητα με ορισμένα συστήματα κατηγορίας Β προϋποθέτει τη λειτουργία εναλλαγής όπως αυτή ορίζεται στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Αυτή η ρύθμιση πρέπει να θεωρείται αποδεκτή από την άποψη της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.	UNISIG SUBSET-036-V221 UNISIG SUBSET-085-V212	ETSI EN 300 330-1, V1.3.1 (Ιούνιος 2001), έως και την υποπαράγραφο 7.2 ⁸ .
12β.	3.2.5.1.2 4.1.2.1	Βρόχος	Ενημερωτική τεκμηρίωση: UNISIG SUBSET-050-V200	UNISIG SUBSET-043-V200 UNISIG SUBSET-044-V200 UNISIG SUBSET-045-V200 Απαιτήσεις δοκιμής (πρόκειται να προστεθούν στην επόμενη έκδοση της παρούσας ΤΠΔ)	
12γ.	3.2.5.1.2 4.1.2.1	Ασύρματος		EIRENE SRS Έκδοση 14	

⁶ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παρατέμπε η ΤΠΔ.

⁷ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

⁸ Το σχετικό εύρος συχνοτήτων ανερχόμενης ζεύξης και τηλε-ηλεκτροδότησης ορίζονται στο πρότυπο UNISIG SUBSET-036-V221.

ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΔΕΙΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ-ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ⁹	ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ¹⁰	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
13		Διασυνδέσεις επικοινωνιών δεδομένων επί της αμαξοστοιχίας.	Οι διασυνδέσεις δεδομένων μεταξύ του εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού που υποστηρίζει τις λειτουργίες σημάτων του θαλάμου οδήγησης και αυτόματης ασφάλειας της αμαξοστοιχίας, καθώς και μεταξύ των εν λόγω λειτουργιών και της αμαξοστοιχίας.		
13α.	4.1.2.2	ΕυροασύρματοςERTMS/ETCS		UNISIG SUBSET-026-V222 UNISIG SUBSET-034-V200 UNISIG SUBSET-047-V200 UNISIG SUBSET-037-V225 UNISIG SUBSET-093-V226 UNISIG-SUBSET-048-V200 UNISIG SUBSET-092-1-V225 UNISIG SUBSET-092-2-V225	
13β		GSM-R	Ενημερωτική τεκμηρίωση: O-2475 V1.0	A11T6001.12	
13γ.	4.1.2.2	Διασυνδέση δεδομένων αμαξοστοιχίας για την ανάλυση λειτουργικών δεδομένων που καταγράφονται επί της αμαξοστοιχίας	Η κοινή για το δίκτυο μεγάλης ταχύτητας διασυνδέση επικοινωνιών προς τον αναλυτή δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στα συστήματα ελέγχου-χειρισμού για τη διασφάλιση της δυνατότητας ανάγνωσης εκ μέρους όλων των ενδιαφερόμενων μερών.	UNISIG SUBSET-027-V200	
13δ.	4.1.2.2	Διασυνδέσεις μέτρησης χιλιομετρικών αποστάσεων..	Η ευρωπαϊκή προδιαγραφή βασίζεται στο πρότυπο ERTMS/97e267 Κατά το πρώτο στάδιο δεν θα υπάρχουν διαθέσιμες προδιαγραφές.	Δεσμευμένη θέση	

⁹ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ.

¹⁰ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

INTERFACES AT THE TRACKSIDE BETWEEN CONTROL-COMMAND INTEROPERABILITY CONSTITUENTS

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ¹¹	ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ¹²	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
14		Διασυνδέσεις επικοινωνιών δεδομένων εδάφους μεταξύ:			
14α.	4.1.2.3	ERTMS/ ETCS Euroradio.		UNISIG SUBSET-049-V200 UNISIG SUBSET-026-V222 UNISIG SUBSET-037-V225 UNISIG SUBSET-092-1-V225 UNISIG SUBSET-092-2-V225 UNISIG SUBSET-093-V226	
14β.	4.1.2.3	GSM-R	Ενημερωτική τεκμηρίωση: O-2475 V1.0	A11T6001.12	
14γ.	4.1.2.3	Eurobalise και LEU.		UNISIG SUBSET-036-V221 UNISIG SUBSET-085-V212	
14δ.	4.1.2.3	Euroloop και LEU.		UNISIG SUBSET-045-V200	
14ε.	4.1.2.3	ERTMS/ETCS και ERTMS/ETCS (Μεταποιητή RBC-RBC).		UNISIG SUBSET-039-V200	
15	4.2.4	Διαχείριση κρυπτογραφικών κλειδών		UNISIG SUBSET-038-V200	

¹¹ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ.

¹² Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ (ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΜΑΓΝΗΤΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑΣ) ΜΕΤΑΞΥ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΚΑΙ ΚΥΚΛΩΜΑΤΩΝ ΕΛΔΦΟΥΣ

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ¹³	ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ¹⁴	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
16	4.2.1.2B.	Χαρακτηριστικά τροχαίου υλικού που απαιτούνται για τη συμβατότητα με τα συστήματα ανίχνευσης αμαξοστοιχιών.	Οι προδιαγραφές που πρέπει να πληροί το τροχαίο υλικό για την ορθή λειτουργία των συστημάτων ανίχνευσης αμαξοστοιχιών. Πρόκειται να ολοκληρωθεί, προκειμένου, π.χ., να ληφθεί υπόψη η διηλεκτρική σταθερά στις περιπτώσεις τροχών άνευ αξόνων, καθώς και το ελάχιστο φορτίο κατ' άξονα.	Δεσμευμένη θέση	

ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ-ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ¹⁵	ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ¹⁶	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
17	4.2.1.2E	Διασυνδέσεις αμαξοστοιχίας.	Για κάλυψη του συνόλου των δεδομένων που αφορούν τη λειτουργικότητα και μπορούν να ανταλλάσσονται μεταξύ της αμαξοστοιχίας και του εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού.	UNISIG SUBSET-034-V200	

¹³ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ.
¹⁴ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.
¹⁵ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ.
¹⁶ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

ΕΠΙΛΟΓΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ-ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ¹⁷	ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ¹⁸	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
18	4.1.1 4.3	Απαιτούμενες επιδόσεις.	Στα παραρτήματα I και IV της οδηγίας 96/48/EK παρατίθενται οι ορισμοί επιδόσεων του δικτύου μεγάλης ταχύτητας.	UNISIG SUBSET-041-V200	

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΛΗΘΕΥΣΗΣ

Αριθ. σημείου	Παράγραφος αναφοράς της ΤΠΔ ελέγχου-χειρισμού	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ¹⁹	ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ²⁰	Ευρωπαϊκή προδιαγραφή που ορίζει τις βασικές παραμέτρους	Άλλες ευρωπαϊκές προδιαγραφές
32 ²¹	6.2	Απαιτήσεις ολοκλήρωσης του συγκροτήματος αμαξοστοιχίας	Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται επαρκώς η ορθή συνεργασία του συγκροτήματος αμαξοστοιχίας με τα συγκροτήματα εδάφους (επαλήθευση υποστήριγματος λαμβάνοντας υπόψη τις επιλογές που αναφέρονται στο μητρώο τροχαίου υλικού). Οι πρακτικές δοκιμές λειτουργίας πρέπει να διεξάγονται μετά την εγκατάσταση του εξοπλισμού ελέγχου-χειρισμού επί της εγκατάστασης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δίδεται στην ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα μεταξύ του συστήματος ελέγχου-χειρισμού και του τροχαίου υλικού.	UNISIG SUBSET (δεσμευμένη θέση)	
33	6.2	Απαιτήσεις ολοκλήρωσης του συγκροτήματος εδάφους	Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται επαρκώς η ορθή συνεργασία του συγκροτήματος εδάφους με τα συγκροτήματα αμαξοστοιχίας (επαλήθευση υποστήριγματος λαμβάνοντας υπόψη τις επιλογές που αναφέρονται στο μητρώο υποδομής).	UNISIG SUBSET (reserved)	
34	Πίνακας 6.1 Πίνακας 6.2	Απαιτήσεις εγκατάστασης	Οι κανόνες ανάπτυξης που ισχύουν κατά την εγκατάσταση του συγκροτήματος ελέγχου-χειρισμού εδάφους και αμαξοστοιχίας αντιστοιχά.	UNISIG SUBSET-040-V200	
35		Γλωσσάριο όρων και συντομογραφιών		UNISIG SUBSET-023-V200	

¹⁷ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ.

¹⁸ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

¹⁹ Πρόκειται για το αντικείμενο που εξετάζεται στην παράγραφο στην οποία παραπέμπει η ΤΠΔ.

²⁰ Πρόκειται για περιγραφή του σκοπού του προτύπου που απαιτείται προς υποστήριξη της ΤΠΔ.

²¹ Οι αριθμοί σημείων από 19 έως 31 διαγράφηκαν σκοπίμως.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 29ης Απριλίου 2004**

**για την τροποποίηση της απόφασης 2004/233/ΕΚ σχετικά με το κατάλογο των
εγκεκριμένων εργαστηρίων για τον έλεγχο της δραστηρότητας των αντιλυσσικών
εμβολίων σε ορισμένα κατοικίδια σαρκοφάγα**

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 1605]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/448/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συνθήκη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, και ιδίως το άρθρο 2, παράγραφος 3,

την πράξη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, και ιδίως το άρθρο 57,

την απόφαση 2000/258/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 2000, για τον ορισμό ειδικού ινστιτούτου υπεύθυνου για τον καθορισμό των κριτηρίων τυποποίησης των ορολογικών δοκιμασιών, της αποτελεσματικότητας των αντιλυσσικών εμβολίων ¹, και ιδίως το άρθρο 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την απόφαση 2000/258/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 2000, για τον ορισμό ειδικού ινστιτούτου υπεύθυνου για τον καθορισμό των κριτηρίων τυποποίησης των ορολογικών δοκιμασιών της αποτελεσματικότητας των αντιλυσσικών εμβολίων, ορίστηκε το εργαστήριο AFSSA στο Νανσύ της Γαλλίας ως αρμόδιο ινστιτούτο για τις δοκιμές ικανότητας που απαιτούνται για την έγκριση των εργαστηρίων που επιθυμούν να εκτελούν αυτές τις δοκιμασίες.
- (2) Με την απόφαση 2004/233/ΕΚ της Επιτροπής με την οποία επιτρέπεται σε ορισμένα εργαστήρια να ελέγχουν τη δραστηρότητα των αντιλυσσικών εμβολίων σε ορισμένα κατοικίδια σαρκοφάγα ², καταρτίστηκε κατάλογος εγκεκριμένων εργαστηρίων στα κράτη μέλη βάσει των αποτελεσμάτων των δοκιμών ικανότητας που κοινοποίησε το AFSSA του Νανσύ.

¹ ΕΕ L 79, 30.3.2000, σ. 40. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2003/60/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 23, 28.1.2003, σ. 30.).

² ΕΕ L 71, 10.3.2004, σ. 30.

- (3) Δύο εργαστήρια, στη Σλοβακία και στη Σλοβενία αντίστοιχα, εγκρίθηκαν από το εργαστήριο AFSSA του Νανσύ σύμφωνα με τη διαδικασία που εφαρμόζεται για τις τρίτες χώρες δυνάμει της απόφασης 2000/258/EK.
- (4) Είναι σκόπιμο να προστεθούν τα εν λόγω δύο εργαστήρια στον κατάλογο των εγκεκριμένων εργαστηρίων στα κράτη μέλη σύμφωνα με το παράρτημα της απόφασης 2004/233/EK.
- (5) Επιπλέον, μετά από αίτημα της Γερμανίας και με βάση τα ευνοϊκά αποτελέσματα των δοκιμών ικανότητας που πραγματοποιήθηκαν από το εργαστήριο AFSSA του Νανσύ, προστίθεται ένα νέο εργαστήριο στον κατάλογο των εγκεκριμένων εργαστηρίων για τη Γερμανία.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα I της απόφασης 2004/233/ΕΟΚ αντικαθίσταται από το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση τίθεται σε ισχύ, με την επιφύλαξη της έναρξης ισχύος της συνθήκης προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της εν λόγω συνθήκης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2004.

Για την Επιτροπή
David BYRNE
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΟΝΟΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΩΝ

(AT) ΑΥΣΤΡΙΑ

Österreichische Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit GmbH
Veterinärmedizinische Untersuchungen Mödling
Robert-Koch-Gasse 17
A-2340 Mödling

(BE) ΒΕΛΓΙΟ

Institut Pasteur de Bruxelles
642, rue Engeland
B-1180 Bruxelles

(DE) ΓΕΡΜΑΝΙΑ

1. Institut für Virologie, Fachbereich Veterinärmedizin, Justus-Liebig-Universität
Giessen
Frankfurter Straße 107
D-35392 Giessen
2. Eurovir Hygiene-Institut
Im Biotechnologiepark
D-14943 Lukenwalde
3. Landesuntersuchungsamt für das Gesundheitswesen Südbayern
Veterinärstraße 2
D-85764 Oberschleißheim
4. Landesveterinär-und Lebensmitteluntersuchungsamt Sachsen-Anhalt
Außenstelle Stendal
Haferbreiter Weg 132-135
D-39576 Stendal
5. Staatliches Veterinäruntersuchungsamt
Zur Taubeneiche 10-12
D-59821 Arnsberg
6. Institut für epidemiologische Diagnostik
Bundesforschungsanstalt für Viruskrankheiten der Tiere
Seestraße 155
D-16868 Wusterhausen
7. Landesuntersuchungsanstalt für das Gesundheits-und Veterinärwesen Sachsen
Zschopauer Str 186
D-09126 Chemnitz

(DK) ΔΑΝΙΑ

Danish Institute for Food and Veterinary Research
Lindholm
DK-4771 Kalvehave

(ES) ΙΣΠΑΝΙΑ

Laboratorio Central de Veterinaria de Santa Fe
Camino del Jau s/n
E-18320 Santa Fe (Granada)

(FI) ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

National Veterinary and Food Research Institute
PL 45
FIN-00581 Helsinki

(FR) ΓΑΛΛΙΑ

1. AFSSA Nancy
Domaine de Pixérécourt
B.P. 9
F-54220 Malzeville
2. Laboratoire Vétérinaire Départemental de la Haute-Garonne
78, rue Boudou
F-31140 Launaguet
3. Laboratoire Départemental de la Sarthe
128, rue de Beaugé
F-72018 Le Mans CEDEX 2
4. Laboratoire départemental d'analyses du Pas-de-Calais
Parc des Bonnettes
2, rue du Genévrier
F-62022 Arras Cedex

(GB) ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

1. Veterinary Laboratories Agency
Virology Department
Woodham Lane,
New Haw
Addlestone
Surrey KT15 3NB
United Kingdom
2. Biobest
Pentlands Science Park
Bush Loan
Penicuik
Midlothian
EH26 0PZ
United Kingdom

(GR) ΕΛΛΑΔΑ

Centre of Athens Veterinary Institutions Virus Department
25, Neapoleos Str
GR-153 10 Ag. Paraskevi, Athens

(IT) ΙΤΑΛΙΑ

1. Istituto Zooprofilattico Sperimentale delle Venezie
Via Romea 14/A
I-35020 Legnaro (PD)
2. Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell'Abruzzo e del Molise
Via Campo Boario
I-64100 Teramo
3. Istituto Zooprofilattico Sperimentale del Lazio e della Toscana
Via Appia Nuova 1411
I-00178 Roma Capannelle

(SE) ΣΟΥΗΔΙΑ

National Veterinary Institute
(Department of Virology)
S-751 89 Uppsala

(SI) ΣΛΟΒΕΝΙΑ

University of Ljubljana/Veterinary faculty
Gerbiceva 60
1000 Ljubljana.

(SK) SLOVAKIA

State Veterinary Institute
Pod drahani 918
960 86 Zvolen

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 29ης Απριλίου 2004**

σχετικά με την έγκριση των σχεδίων επιτήρησης καταλοίπων που υποβλήθηκαν από την Τσεχική Δημοκρατία, την Εσθονία, την Κύπρο, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Ουγγαρία, τη Μάλτα, την Πολωνία, τη Σλοβενία και τη Σλοβακία σύμφωνα με την οδηγία 96/23/EK του Συμβουλίου

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 1607]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/449/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συνθήκη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, και ιδίως το άρθρο 2 παράγραφος 3,

την πράξη προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, και ιδίως το άρθρο 57,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 96/23/EK του Συμβουλίου ¹ προβλέπει τα μέτρα παρακολούθησης ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώα ζώα και στα προϊόντα τους, και προβλέπει ότι τα κράτη μέλη υποβάλλουν σχέδια επιτήρησης καταλοίπων στην Επιτροπή προς έγκριση.
- (2) Ο κατάλογος που ορίζει τις υποχρεώσεις ενημέρωσης στον κτηνιατρικό τομέα, όπως προβλέπεται στην τελευταία παράγραφο της τελικής πράξης της συνθήκης προσχώρησης ², υποχρεώνει τα νέα κράτη μέλη να παρέχουν στην Επιτροπή όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για την εφαρμογή της πράξης τουλάχιστον 6 μήνες πριν από την ημερομηνία προσχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων επιτήρησης καταλοίπων όπως αναφέρονται στο κεφάλαιο ΙΙΙ τμήμα 2 του εν λόγω καταλόγου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ετοιμότητα των νέων κρατών μελών για την

¹ ΕΕ L 125, 29.4.1996.

² ΕΕ L 236, 23.9.2003, σ. 961.

επιτήρηση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και τα προϊόντα τους σύμφωνα με την οδηγία 96/23/EK.

- (3) Τα νέα κράτη μέλη ενημερώθηκαν με την επιστολή της 2ας Σεπτεμβρίου 2003 για την ανάγκη να διαβιβάσουν στην Επιτροπή τα εν λόγω σχέδια επιτήρησης καταλοίπων.

- (4) Με έγγραφο της 24ης Οκτωβρίου 2003, η Τσεχική Δημοκρατία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 16ης Ιανουαρίου και της 20ής Φεβρουαρίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (5) Με έγγραφο της 29ης Οκτωβρίου 2003, η Εσθονία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 16ης Δεκεμβρίου 2003 και της 1ης Μαρτίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (6) Με έγγραφο της 27ης Οκτωβρίου 2003, η Κύπρος απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 4ης Φεβρουαρίου και της 14ης Μαρτίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK. Επιπλέον, η Κύπρος παρέιχε συμπληρωματικές εγγυήσεις για την εργαστηριακή δυναμικότητα στις 23 Μαρτίου 2004.
- (7) Με έγγραφο της 1ης Νοεμβρίου 2003, η Λετονία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 10^{ης} Ιανουαρίου και της 2ας Μαρτίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (8) Με έγγραφο της 30ής Οκτωβρίου 2003, η Λιθουανία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 14ης Ιανουαρίου και της 26ης Φεβρουαρίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (9) Με έγγραφο της 1ης Νοεμβρίου 2003, η Ουγγαρία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 19ης Ιανουαρίου και της 1ης Μαρτίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (10) Με έγγραφο της 28ης Οκτωβρίου 2003, η Μάλτα απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώντα ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 3ης Φεβρουαρίου και της 1ης Μαρτίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.

- (11) Με έγγραφο της 18ης Νοεμβρίου 2003, η Πολωνία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώα και στα προϊόντα τους. Το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 27ης Ιανουαρίου και της 26ης Φεβρουαρίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (12) Με έγγραφο της 30ής Οκτωβρίου 2003, η Σλοβενία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώα και στα προϊόντα τους· το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με τρία έγγραφα, της 9ης Ιανουαρίου, της 3ής Ιανουαρίου και της 2ας Φεβρουαρίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (13) Με έγγραφο της 31ης Οκτωβρίου 2003, η Σλοβακία απέστειλε στην Επιτροπή σχέδιο στο οποίο καθορίζονται τα εθνικά μέτρα που πρόκειται να ληφθούν κατά τη διάρκεια του 2004 για την ανίχνευση ορισμένων ουσιών και των καταλοίπων τους σε ζώα και στα προϊόντα τους· το σχέδιο αυτό τροποποιήθηκε με δύο έγγραφα, της 7ης Ιανουαρίου και της 27ης Φεβρουαρίου 2004, σύμφωνα με αίτηση της Επιτροπής, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 96/23/EK.
- (14) Η εξέταση των εν λόγω σχεδίων κατέδειξε ότι αυτά συμμορφώνονται με την οδηγία 96/23/EK και ιδίως με τα άρθρα 5 και 7. Συνεπώς, πρέπει να εγκριθούν.
- (15) Η μόνιμη επιτροπή για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων έχει ενημερωθεί για τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα σχέδια επιτήρησης για την ανίχνευση των καταλοίπων και των ουσιών που απαριθμούνται στο παράρτημα I της οδηγίας 96/23/EK σε ζώα και στα προϊόντα τους, που υποβλήθηκαν από τη Δημοκρατία της Τσεχίας, την Εσθονία, την Κύπρο, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Ουγγαρία, τη Μάλτα, την Πολωνία, τη Σλοβενία και τη Σλοβακία, εγκρίνονται.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για την εφαρμογή των σχεδίων επιτήρησης καταλοίπων όπως αναφέρονται στο άρθρο 1. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Άρθρο 3

Η απόφαση αρχίζει να εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συνθήκης του 2003 για την προσχώρηση της Δημοκρατίας της Τσεχίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας, και με την επιφύλαξη της έναρξης αυτής.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2004.

Για την Επιτροπή
David BYRNE
Μέλος της Επιτροπής

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 29ης Απριλίου 2004**

σχετικά με τη θέσπιση των τυπικών απαιτήσεων για το περιεχόμενο των αιτήσεων κοινοτικής χρηματοδότησης για προγράμματα εκρίζωσης, επιτήρησης και ελέγχου ζωικών ασθενειών

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 1688]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2004/450/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την απόφαση 90/424/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1990, σχετικά με ορισμένες δαπάνες στον κτηνιατρικό τομέα ¹, και ιδίως το άρθρο 24 παράγραφος 11,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση 90/424/ΕΟΚ προβλέπει τη δυνατότητα χρηματοδοτικής συμμετοχής της Κοινότητας σε προγράμματα εκρίζωσης και ελέγχου των ζωικών ασθενειών που αναφέρονται στη συγκεκριμένη απόφαση και την επιτήρηση και τον έλεγχο ορισμένων ζωνοδόσων. Κάθε χρόνο τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλλουν τα προγράμματα για τα οποία επιθυμούν να λάβουν χρηματοδοτική συνδρομή.
- (2) Τα κριτήρια για τα προγράμματα εκρίζωσης και επιτήρησης που προβλέπονται από την απόφαση 90/424/ΕΟΚ θεσπίστηκαν με την απόφαση 90/638/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 1990 για τον καθορισμό των κοινοτικών κριτηρίων που εφαρμόζονται στις ενέργειες εκρίζωσης και επιτήρησης ορισμένων ζωικών ασθενειών ².
- (3) Η απόφαση 2002/677/EK της Επιτροπής ³ θεσπίζει τις τυπικές απαιτήσεις για τις εκθέσεις που υποβάλλονται σχετικά με προγράμματα εξάλειψης και ελέγχου ζωικών ασθενειών τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Κοινότητα.

¹ ΕΕ L 224, 18.9.1990, σ. 19. Απόφαση, όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με την οδηγία 2003/99/EK (ΕΕ L 325, 12.12.2003, σ. 31).

² ΕΕ L 347, 12.12.1990, σ. 27. Απόφαση, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 92/65/ΕΟΚ (ΕΕ L 268, 14.9.1992, σ. 54).

³ ΕΕ L 229, 27.8.2002, σ. 24. Απόφαση, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2003/394/EK (ΕΕ L 136, 4.6.2003, σ. 8).

- (4) Παρομοίως, η θέσπιση τυπικών απαιτήσεων για το περιεχόμενο των αιτήσεων κοινοτικής χρηματοδότησης για προγράμματα εκρίζωσης, επιτήρησης και ελέγχου αναμένεται να βελτιώσει τη διαδικασία υποβολής, έγκρισης και εκτίμησης της προόδου κατά την εφαρμογή των προγραμμάτων. Οι τυπικές απαιτήσεις αναμένεται επίσης να δημιουργήσουν μεγαλύτερη σαφήνεια και διαφάνεια για τα κράτη μέλη και για την Επιτροπή και να αποσαφηνίσουν τα κριτήρια που καθορίζονται στην απόφαση 90/638/ΕΟΚ για τα κράτη μέλη.
- (5) Οι τυπικές απαιτήσεις θα πρέπει να καλύπτουν όλα τα κριτήρια που θεσπίστηκαν με την απόφαση 90/638/ΕΟΚ. Χάριν συνοχής, θα πρέπει να συμβαδίζουν με τις τυπικές απαιτήσεις για τις εκθέσεις που υποβάλλονται σχετικά με τα προγράμματα εκρίζωσης και ελέγχου, οι οποίες προβλέπονται από την απόφαση 2002/677/ΕΟΚ.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα κράτη μέλη που επιθυμούν να λάβουν χρηματοδοτική συνδρομή από την Κοινότητα για προγράμματα εκρίζωσης, επιτήρησης και ελέγχου των ζωικών ασθενειών που αναφέρονται στο παράρτημα Ι θα πρέπει να υποβάλλουν αιτήσεις οι οποίες να περιέχουν:

- α) όσον αφορά τις ζωικές ασθένειες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, μέρος Α, τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ·
- β) όσον αφορά τις ζωικές ασθένειες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, μέρος Β, τουλάχιστον τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2004.

Για την Επιτροπή
David BYRNE
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΡΟΣ Α

Ασθένειες που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο α)

- (1) Φυματίωση των βοοειδών·
- (2) Βρουκέλλωση των βοοειδών·
- (3) Μολυσματική ρινοτραχειίτιδα των βοοειδών/μολυσματική φλυκταινώδης κολπίτιδα IBR/IPV (AI + μονάδες εμβρύων)·
- (4) Βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*)·
- (5) Ενζωτική λεύκωση των βοοειδών·
- (6) Νόσος του Aujeszky·
- (7) *Salmonella pullorum*·
- (8) *Salmonella gallinarum*·
- (9) Άνθρακας·
- (10) Maedi/Visna και CAEV·
- (11) Μολυσματική ρινοτραχειίτιδα των βοοειδών/μολυσματική φλυκταινώδης κολπίτιδα IBR/IPV (άλλα είδη εκτροφής)·
- (12) Νόσος του Johne (παραφυματίωση)·
- (13) *Mycoplasma gallisepticum*·
- (14) Μεταδοτική πλευροπνευμονία των βοοειδών·
- (15) Αφρικανική πανώλη των χοίρων·
- (16) Φυσαλιδώδης νόσος των χοίρων·
- (17) Ενδημική κλασική πανώλη των χοίρων·
- (18) Λοιμώδης αιματοποιητική νέκρωση (IHN)·
- (19) Υγρή περικαρδίτιδα (cowdriosis) που μεταδίδεται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα·
- (20) Πιροπλασμώσεις (babesioses) που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα·
- (21) Αναπλασμώσεις που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα·
- (22) Λοιμώδης αναιμία του σολομού (ISA)·

- (23) Καταρροϊκός πυρετός του προβάτου σε περιοχές όπου ενδημεί η νόσος ή σε περιοχές υψηλού κινδύνου,
- (24) Λύσσα·
- (25) Εχινοκοκκίαση·
- (26) Καμπυλοβακτηρίωση και οι παθογόνοι παράγοντές της·
- (27) Λιστερίαση και οι παθογόνοι παράγοντές της·
- (28) Σαλμονέλλωση (ζωονοσογόνος σαλμονέλα) και οι παθογόνοι παράγοντές της·
- (29) Τριχινίαση και οι παθογόνοι παράγοντές της· και
- (30) Βεροτοξινογόνος *Escherichia coli*.

ΜΕΡΟΣ Β

Ασθένειες που αναφέρονται στο άρθρο 1 στοιχείο β)

Σπογγώδης εγκεφαλοπάθεια των βοοειδών (ΣΕΒ) ή κάθε άλλη ασθένεια βραδείας ανάπτυξης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Τυπικές απαιτήσεις για την υποβολή προγραμμάτων επιτήρησης, εκρίζωσης και ελέγχου ζωικών ασθενειών που συγχρηματοδοτούνται από την Κοινότητα

1. Ταυτότητα του προγράμματος

Κράτος μέλος:

Ασθένεια(-ες)⁴:

Έτος εφαρμογής:

Στοιχεία αναφοράς του παρόντος εγγράφου:

Αρμόδιος επικοινωνίας (ονοματεπώνυμο, τηλέφωνο, φαξ, e-mail):

Ημερομηνία αποστολής στην Επιτροπή:

2. Ιστορικά στοιχεία για την επιδημιολογική εξέλιξη της (των) ασθένειας(-ών) ⁵:

3. Περιγραφή του προγράμματος που υποβλήθηκε ⁶:

⁴ Χρησιμοποιείται ένα έγγραφο ανά ασθένεια, εκτός εάν όλα τα μέτρα του προγράμματος που εφαρμόζεται στον πληθυσμό-στόχο χρησιμοποιούνται για την επιτήρηση, τον έλεγχο και την εκρίζωση διάφορων ασθενειών.

⁵ Δίνεται μια συνοπτική περιγραφή με στοιχεία για τον πληθυσμό-στόχο (είδη, αριθμός κοπαδιών και ζώων που είναι παρόντα και συμμετέχουν στο πρόγραμμα), τα κυριότερα μέτρα (δοκιμή, δοκιμή και σφαγή, δοκιμή και θανάτωση, χαρακτηρισμός κοπαδιών και ζώων, εμβολιασμός ...) και τα κυριότερα αποτελέσματα (επίπτωση, επιπολασμός, χαρακτηρισμός κοπαδιών και ζώων). Οι πληροφορίες δίνονται για ξεχωριστές περιόδους εάν τα μέτρα τροποποιούνται ουσιαστικά. Οι πληροφορίες τεκμηριώνονται με σχετικούς συνοπτικούς επιδημιολογικούς πίνακες, διαγράμματα ή χάρτες.

⁶ Δίνεται μια συνοπτική περιγραφή του προγράμματος με τους κυριότερους στόχους (επιτήρηση, έλεγχος, εκρίζωση, χαρακτηρισμός κοπαδιών και/ή περιοχών, μείωση επιπολασμού και επίπτωσης ...), τα κυριότερα μέτρα (δοκιμή, δοκιμή και σφαγή, δοκιμή και θανάτωση, χαρακτηρισμός κοπαδιών και ζώων, εμβολιασμός ...), τον πληθυσμό-στόχο και την (τις) περιοχή(-ές) εφαρμογής και τον ορισμό ενός θετικού κρούσματος.

4. Μέτρα του προγράμματος που υποβλήθηκε

4.1. *Περίληψη των μέτρων στο πλαίσιο του προγράμματος*

Διάρκεια του προγράμματος:

Πρώτο έτος:

Τελευταίο έτος:

☐ Έλεγχος

☐ Εκρίζωση

☐ Δοκιμή

☐ Δοκιμή

☐ Σφαγή θετικών ζώων

☐ Σφαγή θετικών ζώων

☐ Θανάτωση θετικών ζώων

☐ Θανάτωση θετικών ζώων

☐ Εμβολιασμός

☐ Εκτεταμένη σφαγή ή θανάτωση

☐ Θεραπεία

☐ Διάθεση των προϊόντων

☐ Διάθεση των προϊόντων

☐ Επιτήρηση ή παρακολούθηση

☐ Άλλα μέτρα (να προσδιοριστούν):

4.2. *Ορισμός της κεντρικής αρχής η οποία θα εποπτεύει και θα συντονίζει τις αρμόδιες για την εφαρμογή του προγράμματος υπηρεσίες⁷:*

4.3. *Περιγραφή και οριοθέτηση των γεωγραφικών και διοικητικών περιοχών στις οποίες πρόκειται να εφαρμοστεί το πρόγραμμα⁸:*

⁷ Να περιγραφούν οι αρχές που είναι επιφορτισμένες με την εποπτεία και το συντονισμό των αρμόδιων για την εφαρμογή του προγράμματος υπηρεσιών και των διάφορων εμπλεκόμενων φορέων. Να περιγραφούν οι αρμοδιότητες όλων των εμπλεκόμενων.

⁸ Να αναφερθούν οι ονομασίες, τα διοικητικά όρια και η έκταση των διοικητικών και γεωγραφικών περιοχών στις οποίες πρόκειται να εφαρμοστεί το πρόγραμμα. Να συνοδεуют από χάρτες.

4.4. Μέτρα που εφαρμόζονται στο πλαίσιο του προγράμματος⁹

4.4.1. Μέτρα και επιταγές της νομοθεσίας όσον αφορά την εγγραφή των εκμεταλλεύσεων:

4.4.2. Μέτρα και επιταγές της νομοθεσίας όσον αφορά την ταυτοποίηση των ζώων¹⁰:

4.4.3. Μέτρα και επιταγές της νομοθεσίας όσον αφορά την κοινοποίηση της ασθένειας:

4.4.4. Μέτρα και επιταγές της νομοθεσίας όσον αφορά τα μέτρα σε περίπτωση θετικού αποτελέσματος¹¹:

4.4.5. Μέτρα και επιταγές της νομοθεσίας όσον αφορά τους διάφορους χαρακτηρισμούς ζώων και κοπαδιών:

4.4.6. Διαδικασίες ελέγχου και ειδικότερα κανόνες για τη μετακίνηση ζώων που μπορούν να πληγούν ή να μολυνθούν από δεδομένη ασθένεια και τακτική επιθεώρηση των εκάστοτε εκμεταλλεύσεων ή περιοχών¹²:

4.4.7. Μέτρα και επιταγές της νομοθεσίας όσον αφορά τον έλεγχο (δοκιμή, εμβολιασμός, ...) της ασθένειας:

4.4.8. Μέτρα και επιταγές της νομοθεσίας όσον αφορά την αποζημίωση των ιδιοκτητών των ζώων που σφάχθηκαν ή θανατώθηκαν:

5. Γενική περιγραφή του κόστους και των οφελών¹³:

⁹ Όπου είναι σκόπιμο, να αναφέρεται η κοινοτική νομοθεσία. Αλλιώς να αναφέρεται η εθνική νομοθεσία.

¹⁰ Δεν ισχύει για τα πουλερικά.

¹¹ Παρέχεται σύντομη περιγραφή των μέτρων για τα θετικά ζώα (σφαγή, προορισμός των σφαγίων, χρήση ή χειρισμός των ζωικών προϊόντων, καταστροφή όλων των προϊόντων που θα μπορούσαν να μεταδώσουν την ασθένεια ή χειρισμός των προϊόντων αυτών με σκοπό την αποφυγή κάθε πιθανής μόλυνσης, διαδικασία για την απολύμανση μολυσμένων εκμεταλλεύσεων, θεραπευτική ή προληπτική αγωγή που επιλέχθηκε, διαδικασία για τον ανεφοδιασμό με υγιή ζώα εκμεταλλεύσεων που αποδεκατίστηκαν από τη σφαγή και δημιουργία μιας ζώνης επιτήρησης γύρω από τη μολυσμένη εκμετάλλευση,...).

¹² Παρέχεται σύντομη περιγραφή των διαδικασιών ελέγχου και ιδίως των κανόνων για τη μετακίνηση των ζώων που μπορούν να πληγούν ή να μολυνθούν από δεδομένη ασθένεια και της τακτικής επιθεώρησης των εκμεταλλεύσεων ή των περιοχών.

¹³ Παρέχεται περιγραφή κάθε είδους κόστους για τις αρχές και την κοινωνία και των οφελών για τους αγρότες και την κοινωνία γενικά.

6. Στοιχεία επιδημιολογικής εξέλιξης κατά την τελευταία πενταετία¹⁴

6.1. Εξέλιξη της ασθένειας

6.1.1. Στοιχεία για την εξέλιξη της ασθένειας¹⁵

6.1.1.1. Στοιχεία για τα κοπάδια^(a) (ένας πίνακας ανά έτος και ανά ασθένεια/είδος)

Έτος:

Κατάσταση στις:

Ασθένεια^(b):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(γ)	Συνολικός αριθμός κοπαδιών ^(δ)	Συνολικός αριθμός κοπαδιών που καλύπτεται από το πρόγραμμα	Αριθμός κοπαδιών που ελέγχθηκαν ^(ε)	Αριθμός θετικών κοπαδιών ^(στ)	Αριθμός νέων θετικών κοπαδιών ^(ζ)	Αριθμός κοπαδιών που αποδεκατίστηκαν	% θετικών κοπαδιών που αποδεκατίστηκαν	ΔΕΙΚΤΕΣ		
								% κάλυψης κοπαδιού	% θετικών κοπαδιών Περίοδος επιπολασμού στο κοπάδι	% νέων θετικών κοπαδιών Επίπτωση στο κοπάδι
1	2	3	4	5	6	7	8 = (7/5)x100	9 = (4/3)x100	10 = (5/4)x100	11 = (6/4)x100
Σύνολο										

¹⁴ Τα στοιχεία για την εξέλιξη της ασθένειας παρέχονται σύμφωνα με τους πίνακες που ακολουθούν, όπου είναι σκόπιμο.

¹⁵ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη φυματίωση των βοοειδών, τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα των βοοειδών/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (AI + μονάδες εμβρύων), τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (B. melitensis), την ενζωτική λεύκωση των βοοειδών (EBL), τη νόσο του Aujeszký, τον άνθρακα, τη Maedi/Visna και CAEV, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (άλλα είδη εκτροφής), τη νόσο του Johnne (παραφυματίωση), τη λοιμώδη πλευροπνευμονία των βοοειδών (CBPP), την αφρικανική πανώλη των χοίρων, τη φυσαλιδώδη νόσο των χοίρων, την ενδημική κλασική πανώλη των χοίρων, την υγρή περικαρδίτιδα (cowdriosis) που μεταδίδεται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις πυροπλαστώσεις (babesioses) που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις αναπλαστώσεις που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τον καταρροϊκό πυρετό του προβάτου σε περιοχές όπου ενδημεί η νόσος ή σε περιοχές υψηλού κινδύνου.

- (α) Κοπάδια ή σμήνη ή εκμεταλλεύσεις, κατά περίπτωση.
 (β) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο.
 (γ) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους.
 (δ) Συνολικός αριθμός κοπαδιών που υπάρχουν στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των επιλέξιμων και μη επιλέξιμων για το πρόγραμμα κοπαδιών.
 (ε) Έλεγχος είναι η διενέργεια δοκιμής σε επίπεδο κοπαδιού στο πλαίσιο του προγράμματος για την αντίστοιχη ασθένεια με σκοπό τη διατήρηση, την αναβάθμιση, κλπ του καθεστώτος υγείας του κοπαδιού. Σε αυτή τη στήλη ένα κοπάδι δεν μπορεί να υπολογιστεί δύο φορές, ακόμη και αν έχει ελεγχθεί περισσότερες από μία φορές.
 (στ) Κοπάδια με τουλάχιστον ένα θετικό ζώο στη διάρκεια της περιόδου, ανεξάρτητα από το πόσες φορές έχει ελεγχθεί το κοπάδι.
 (ζ) Κοπάδια των οποίων το καθεστώς κατά την προηγούμενη περίοδο ήταν άγνωστο, μη απαλλαγμένο, απαλλαγμένο, επίσημα απαλλαγμένο ή σε αναστολή και τα οποία είχαν τουλάχιστον ένα θετικό ζώο κατά την περίοδο αυτή.

6.1.1.2. Στοιχεία για τα ζώα (ένας πίνακας ανά έτος και ανά ασθένεια/είδος)

Έτος:

Κατάσταση στις:

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Συνολικός αριθμός ζώων ^(γ)	Αριθμός ζώων ^(δ) που πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμασία στο πλαίσιο του προγράμματος	Αριθμός ζώων ^(δ) που αποτέλεσαν αντικείμενο δοκιμασίας	Αριθμός ζώων που αποτέλεσαν αντικείμενο δοκιμασίας μεμονωμένα ^(ε)	Αριθμός θετικών ζώων	Σφαγή		ΔΕΙΚΤΕΣ	
						Αριθμός ζώων που έχουν σφαγεί ή αποκλείστηκαν με θετικό αποτέλεσμα	Συνολικός αριθμός ζώων που έχουν σφαγεί ^(στ)	% κάλυψη σε επίπεδο κοπαδιού	% θετικά ζώα Επιτολασμός ζώων
1	2	3	4	5	6	7	8	9=(4/3)x100	10=(6/4)x100
Σύνολο									

- (α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο.
 (β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους.
 (γ) Συνολικός αριθμός κοπαδιών που υπάρχουν στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των επιλέξιμων και μη επιλέξιμων για το πρόγραμμα κοπαδιών.

- (δ) Περιλαμβάνονται τα ζώα που έχουν υποβληθεί σε δοκιμή μεμονωμένα ή στο πλαίσιο καθεστώτος σε μαζικό επίπεδο.
 (ε) Περιλαμβάνονται μόνο τα ζώα που έχουν υποβληθεί σε δοκιμή μεμονωμένα, δεν περιλαμβάνονται τα ζώα που έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σε μαζικό επίπεδο βάσει δειγματοληψίας (π.χ.: δοκιμές γάλακτος από δεξαμενές).
 (στ) Περιλαμβάνονται όλα τα θετικά ζώα που έχουν σφαγεί καθώς επίσης και τα αρνητικά ζώα που έχουν σφαγεί στο πλαίσιο του προγράμματος.

6.1.2. Στοιχεία για την εξέλιξη της ασθένειας¹⁶

Έτος:

Κατάσταση στις:

Ζωικό είδος:

Ασθένεια/μόλυνση^(α):

Περιοχή	Είδος σμήνους ^(β)	Συνολικός αριθμός σμηνών ^(γ)	Συνολικός αριθμός ζώων	Συνολικός αριθμός σμηνών στο πλαίσιο του προγράμματος	Συνολικός αριθμός ζώων στο πλαίσιο του προγράμματος	Συνολικός αριθμός σμηνών που υποβλήθηκαν σε δοκιμή ^(δ)	Αριθμός θετικών ^(ε) σμηνών ^(α)			Αριθμός σμηνών που αποδεκατίστηκαν ^{ν(α)}		Συνολικός αριθμός ζώων που σφάχθηκαν ή καταστράφηκαν ^(α)		Ποσότητα αβγών που καταστράφηκαν (αριθμός ή kg) ^(α)		Ποσότητα αβγών που διοχετεύθηκαν στην παραγωγή προϊόντων αβγών (αριθμός ή kg) ^(α)	
							(α1)	(α2)	(α3)	(α3)	(α4)	(α4)	(α3)	(α4)	(α3)	(α4)	(α3)
Σύνολο																	

- (α) Για τη ζωνοσογόνο σαλμονέλα να δηλωθούν οι ορότυποι που καλύπτονται από τα προγράμματα ελέγχου: (α1) για τη *Salmonella* Enteritidis, (α2) για τη *Salmonella* Typhimurium, (α3) για άλλους ορότυπους-να προσδιοριστούν αναλόγως, (α4) για τη *Salmonella* Enteritidis ή τη *Salmonella* Typhimurium.
 (β) Για παράδειγμα, σμήνη αναπαραγωγής (εκτρεφόμενα, σμήνη ενηλίκων), σμήνη παραγωγής, κοπάδια ωοτόκων ορνίθων, κλπ. Κοπάδια ή σμήνη, κατά περίπτωση
 (γ) Συνολικός αριθμός σμηνών που υπάρχουν στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των επιλέξιμων και των μη επιλέξιμων σμηνών για το πρόγραμμα.
 (δ) Ο έλεγχος είναι η διενέργεια δοκιμής σε επίπεδο σμήνους στο πλαίσιο του προγράμματος για την παρουσία σαλμονέλας. Σε αυτή τη στήλη ένα κοπάδι δεν μπορεί να υπολογιστεί δύο φορές, ακόμη και αν έχει ελεγχθεί περισσότερες από μία φορές.
 (ε) Εάν ένα σμήνος ελεγχθεί, σύμφωνα με την υποσημείωση (δ), περισσότερες από μία φορές, τυχόν θετικό δείγμα θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνο μια φορά.

¹⁶ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη σαλμονέλωση (ζωνοσογόνο σαλμονέλα), τη *Salmonella pullorum*, τη *Salmonella gallinarum*, το *Mycoplasma gallisepticum*, την καμπυλοβακτηρίωση και τους παθογόνους παράγοντές της.

6.2. Στρωματοποιημένα στοιχεία για την εποπτεία και τις εργαστηριακές δοκιμές

6.2.1. *Στρωματοποιημένα στοιχεία για την εποπτεία και τις εργαστηριακές δοκιμές (ένας πίνακας ανά έτος και ανά ασθένεια/είδος)*

Έτος: **Ασθένεια^(α):** **Ζωικό είδος/κατηγορία^(β):**

Περιγραφή των ορολογικών δοκιμών που διενεργήθηκαν:

Περιγραφή των μικροβιολογικών ή ιολογικών δοκιμών που διενεργήθηκαν:

Περιγραφή άλλων δοκιμών που διενεργήθηκαν:

Περιοχή ⁽⁷⁾	Ορολογικές δοκιμές		Μικροβιολογικές ή ιολογικές δοκιμές		Άλλες δοκιμές	
	Αριθμός δειγμάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή ⁽⁶⁾	Αριθμός θετικών δειγμάτων ⁽⁶⁾	Αριθμός δειγμάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή ⁽⁶⁾	Αριθμός θετικών δειγμάτων ⁽⁶⁾	Αριθμός δειγμάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή ⁽⁶⁾	Αριθμός θετικών δειγμάτων ⁽⁶⁾
Σύνολο						

- | | |
|-----|--|
| (α) | Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο. |
| (β) | Ζώα αναπαραγωγής, ωοτόκες όρνιθες, κλπ, κατά περίπτωση |
| (γ) | Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους. |
| (δ) | Αριθμός δειγμάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή, συλλήβδην. |
| (ε) | Αριθμός θετικών δειγμάτων, συλλήβδην |

6.3. Στοιχεία για τη μόλυνση (ένας πίνακας ανά έτος και ανά ασθένεια/είδος)

Έτος:

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Αριθμός μολυνθέντων κοπαδιών ^(γ)	Αριθμός μολυνθέντων ζώων
Σύνολο		

(α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο.

(β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους.

(γ) Κοπάδια ή σμήνη ή εκμεταλλεύσεις, κατά περίπτωση.

6.4. Στοιχεία για την κατάσταση των κοπαδιών στο τέλος κάθε έτους¹⁷

Έτος:

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Κατάσταση κοπαδιών και ζώων στο πλαίσιο του προγράμματος ^(γ)													
	Συνολικός αριθμός κοπαδιών και ζώων στο πλαίσιο του προγράμματος		Άγνωστο ^(δ)		Μη απαλλαγμένο ή μη επισήμως απαλλαγμένο				Απαλλαγμένο ή επισήμως απαλλαγμένο σε αναστολή ^(ε)		Απαλλαγμένο ^(η)		Επισήμως απαλλαγμένο ^(θ)	
					Τελευταίος έλεγχος θετικός ^(ε)		Τελευταίος έλεγχος αρνητικός ^(στ)							
	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)
Σύνολο														

(α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο

(β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους

(γ) Στο τέλος του έτους

(δ) Άγνωστο: Δεν υπάρχουν διαθέσιμα αποτελέσματα από προηγούμενους ελέγχους

(ε) Μη απαλλαγμένο και τελευταίος έλεγχος θετικός: Το κοπάδι ελέγχθηκε και βρέθηκε τουλάχιστον ένα θετικό αποτέλεσμα στον τελευταίο έλεγχο

(στ) Μη απαλλαγμένο και τελευταίος έλεγχος αρνητικός: Το κοπάδι ελέγχθηκε και τα αποτελέσματα ήταν αρνητικά στον τελευταίο έλεγχο αλλά δεν είναι «απαλλαγμένο» ούτε «επισήμως απαλλαγμένο»

¹⁷ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη φυματίωση των βοοειδών, τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (AI + μονάδες εμβρύων), τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*), την ενζωτική λεύκωση των βοοειδών (EBL), τη νόσο του Aujeszky, τη Maedi/Visna και CAEV, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (άλλα είδη εκτροφής), τη νόσο του John (παραφυματίωση).

- (ζ) Καθεστώς που έχει αρθεί, όπως προσδιορίζεται στην κοινοτική ή εθνική νομοθεσία για την αντίστοιχη ασθένεια κατά το τέλος της περιόδου αναφοράς.
- (η) Απαλλαγμένο κοπάδι όπως καθορίζεται στην κοινοτική ή εθνική νομοθεσία για την αντίστοιχη ασθένεια.
- (θ) Επισήμως απαλλαγμένο όπως καθορίζεται στην κοινοτική ή εθνική νομοθεσία για την αντίστοιχη ασθένεια.
- (ι) Περιλαμβάνονται ζώα που καλύπτονται από το πρόγραμμα στα κοπάδια με το αναφερθέν καθεστώς (αριστερή στήλη).

6.5. Στοιχεία για τα προγράμματα εμβολιασμού ή θεραπείας¹⁸

Έτος:

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιγραφή του ευβολιασμού, της θεραπευτικής ή άλλης αγωγής που εφαρμόστηκε:

Περιοχή ^(β)	Συνολικός αριθμός κοπαδιών ^(γ)	Συνολικός αριθμός ζώων	Πληροφορίες για το πρόγραμμα εμβολιασμού ή θεραπείας					
			Αριθμός κοπαδιών ^(γ) σε πρόγραμμα εμβολιασμού ή θεραπείας	Αριθμός κοπαδιών ^(γ) που εμβολιάστηκαν ή θεραπεύτηκαν	Αριθμός ζώων που εμβολιάστηκαν ή θεραπεύτηκαν	Αριθμός δόσεων εμβολίου ή θεραπειών που έχουν χορηγηθεί	Αριθμός ενήλικων ζώων ^(δ) που έχουν εμβολιαστεί	Αριθμός νεαρών ζώων ^(δ) που έχουν εμβολιαστεί
Σύνολο								

18 Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία, κατά περίπτωση, για τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη μολυσματική ρινotraχειτίδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (AI + μονάδες εμβρύων), τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*), τη νόσο του Aujeszky, τη *Salmonella pullorum*, τη *Salmonella gallinarum*, τον άνθρακα, IBR/IPV (άλλα είδη εκτροφής), τη νόσο του John (παράφυματίωση), το *Mycoplasma gallisepticum*, την υγρή περικαρδίτιδα (cowdriosis) που μεταδίδεται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις προπλάσμοσεις (babesioses) που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις αναπλάσμοσεις που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τον καταρροϊκό πυρετό του προβάτου σε περιοχές όπου ενδημεί η νόσος ή σε περιοχές υψηλού κινδύνου, τη λύσσα, την εχινόκοκκίαση και τη σαλμονέλωση (ζωονοσογόνο σαλμονέλα) και τους παθογόνους παράγοντες της.

- (α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο
(β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους
(γ) Κοπάδια ή σμήνη ή εκμεταλλεύσεις, κατά περίπτωση
(δ) Μόνο για τη βρουκέλλωση των βοοειδών και τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*) και τη ζωνονοσόγνο σαλμονέλα και όπως προσδιορίζεται στο πρόγραμμα

6.6. Στοιχεία για τα άγρια ζώα¹⁹

6.6.1. Εκτίμηση του πληθυσμού των άγριων ζώων

Έτος:

Μέθοδος εκτίμησης^(α):

Περιοχές ^(β)	Εκτίμηση του πληθυσμού του ενδιαφερόμενου άγριου είδους			
	Είδος:	Είδος:	Είδος:	Είδος:
Σύνολο				

- | | |
|-----|---|
| (α) | Το καλάρθι του κυνηγού θεωρείται ως η κλασική μέθοδος εκτίμησης. Εάν χρησιμοποιείται άλλη μέθοδος, να διευκρινιστεί |
| (β) | Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους |

¹⁹ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*), τη νόσο του Aujeszky, την αφρικανική πανώλη των χοίρων, τη φυσαλιδώδη νόσο των χοίρων, την ενδημική κλασική πανώλη των χοίρων, τη λύσσα, την εχينوκοκκίαση και την τριχινίαση και τους παθογόνους παράγοντές της.

6.6.2. Παρακολούθηση των άγριων ζώων (ένας πίνακας ανά έτος και ανά ασθένεια/είδος)

Έτος: Ασθένεια^(a): Ζωικό είδος:

Περιγραφή των ορολογικών δοκιμών που διενεργήθηκαν:

Περιγραφή των μικροβιολογικών ή ιολογικών δοκιμών που διενεργήθηκαν:

Περιγραφή άλλων δοκιμών που διενεργήθηκαν:

Περιοχή ^(β)	Μικροβιολογικές ή ιολογικές δοκιμές		Ορολογικές δοκιμές		Άλλες δοκιμές	
	Αριθμός δειγμάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή	Αριθμός θετικών δειγμάτων	Αριθμός δειγμάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή	Αριθμός θετικών δειγμάτων	Αριθμός δειγμάτων που υποβλήθηκαν σε δοκιμή	Αριθμός θετικών δειγμάτων
Σύνολο						

(α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο

(β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους

6.6.3. Στοιχεία εμβολιασμού ή θεραπείας άγριων ζώων

Έτος: _____ Ασθένεια^(α): _____ Ζωικό είδος: _____

Περιγραφή του εμβολιασμού, της θεραπευτικής ή άλλης αγωγής που εφαρμόστηκε:

Περιοχή ^(β)	Τετραγωνικά km	Πρόγραμμα εμβολιασμού ή θεραπείας		
		Αριθμός δόσεων εμβολίου ή θεραπειών που πρέπει να χορηγηθούν	Αριθμός εκστρατειών εμβολιασμού	Συνολικός αριθμός δόσεων εμβολίων ή θεραπειών που πρέπει να χορηγηθούν
Σύνολο				

(α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο

(β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους

7. Στόχοι

7.1. Στόχοι σε σχέση με τη διενέργεια δοκιμών

7.1.1. Στόχοι των διαγνωστικών δοκιμών

7.1.1.1. Αριθμός και προσδιορισμός των δοκιμών

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Είδος δοκιμής ^(γ)	Πληθυσμός-στόχος ^(δ)	Είδος δείγματος ^(ε)	Σκοπός ^(στ)	Αριθμός προγραμματιζόμενων δοκιμών
Σύνολο					

(α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο

(β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους

(γ) Περιγραφή της δοκιμής (π.χ. SN-test, AB-Elisa, RBT, ...)

(δ) Προσδιορισμός των ειδών-στόχων και των κατηγοριών ζώων-στόχων (π.χ. φύλο, ηλικία, ζώο αναπαραγωγής, ζώο σφαγής, ...).

(ε) Περιγραφή του δείγματος (π.χ. αίμα, ορός, γάλα, ...)

(στ) Περιγραφή του σκοπού (π.χ. χαρακτηρισμός, επιτήρηση, επιβεβαίωση ύποπτων κρουσμάτων, παρακολούθηση εκστρατειών, ορομετατροπή, έλεγχος εμβολίων με ιό από τον οποίο έχουν αφαιρεθεί γονίδια, δοκιμή του εμβολίου, έλεγχος του εμβολιασμού, ...)

7.2.1.2. Πρόγραμμα(-τα) δοκιμών²⁰:

²⁰ Να περιγραφεί το πρόγραμμα δοκιμών για διαφορετικές κατηγορίες, εάν είναι σκόπιμο (ποιες αγέλες και ζώα, αριθμός ζώων ανά αγέλη, συχνότητα και διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ των δειγματοληψιών) με αναφορά στην εθνική και κοινοτική νομοθεσία, όπου είναι σκόπιμο.

7.1.2. Στόχοι των δοκιμών σε κοπάδια και ζώα²¹

7.1.2.1 Στόχοι των δοκιμών σε κοπάδια ^(α)

Ασθένεια^(β):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(γ)	Συνολικός αριθμός αγελών ^(δ)	Συνολικός αριθμός αγελών στο πλαίσιο του προγράμματος	Αριθμός αγελών που αναμένεται να ελεγχθούν ^(ε)	Αριθμός αναμενόμενων θετικών αγελών ^(στ)	Αριθμός αναμενόμενων νέων θετικών αγελών ^(ς)	Αριθμός αγελών που αναμένεται να αποδεκατιστούν	% θετικών αγελών που αναμένεται να αποδεκατιστούν	ΔΕΙΚΤΕΣ-ΣΤΟΧΟΙ		
								Αναμενόμενη κάλυψη αγέλης %	% θετικών αγελών Αναμενόμενη περίοδος επιπολασμού στην αγέλη	% νέων θετικών αγελών Αναμενόμενη επίπτωση στην αγέλη
1	2	3	4	5	6	7	8 = (7/5)x100	9 = (4/3)x100	10 = (5/4)x100	11 = (6/4)x100
Σύνολο										

(α) Κοπάδια, σμήνη ή εκμεταλλεύσεις, κατά περίπτωση.

(β) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο.

(γ) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους.

(δ) Συνολικός αριθμός αγελών που υπάρχουν στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των επιλέξιμων και μη επιλέξιμων για το πρόγραμμα αγελών.

²¹ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη φυματίωση των βοοειδών, τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (AI + μονάδες εμβρύων), τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*), την ενζωτική λεύκωση των βοοειδών (EBL), τη νόσο του Aujeszky, τον άνθρακα, τη Maedi/Visna και CAEV, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (άλλα είδη εκτροφής), τη νόσο του Johnne (παραφυματίωση), τη CBPP, την αφρικανική πανώλη των χοίρων, τη φυσαλιδώδη νόσο των χοίρων, την ενδημική κλασική πανώλη των χοίρων, την υγρή περικαρδίτιδα (cowdriosis) που μεταδίδεται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις πυροπλαστώσεις (babesioses) που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις αναπλαστώσεις που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τον καταρροϊκό πυρετό του προβάτου σε περιοχές όπου ενδημεί η νόσος ή σε περιοχές υψηλού κινδύνου.

- (ε) Ο έλεγχος είναι η διενέργεια δοκιμής σε επίπεδο αγέλης στο πλαίσιο του προγράμματος για την αντίστοιχη ασθένεια με σκοπό τη διατήρηση, την αναβάθμιση, κλπ του καθεστώτος υγείας του κοπαδιού. Σε αυτή τη στήλη μια αγέλη δεν μπορεί να υπολογιστεί δύο φορές, ακόμη και αν έχει ελεγχθεί περισσότερες από μία φορές.
- (στ) Κοπάδια με τουλάχιστον ένα θετικό ζώο στη διάρκεια της περιόδου, ανεξάρτητα από το πόσες φορές έχει ελεγχθεί το κοπάδι.
- (ζ) Κοπάδια των οποίων το καθεστώς κατά την προηγούμενη περίοδο ήταν άγνωστο, μη απαλλαγμένο, απαλλαγμένο, επίσημα απαλλαγμένο ή σε αναστολή και τα οποία είχαν τουλάχιστον ένα θετικό ζώο κατά την περίοδο αυτή.

7.1.2.2. Στόχοι των δοκιμών σε ζώα

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Συνολικός αριθμός ζώων ^(γ)	Αριθμός ζώων ^(δ) στο πλαίσιο του προγράμματος	Αριθμός ζώων ^(δ) που αναμένεται να υποβληθούν σε δοκιμή	Αριθμός ζώων που θα πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμή μεμονωμένα ^(ε)	Αριθμός αναμενόμενων θετικών ζώων	Σφραγή		ΔΕΙΚΤΕΣ-ΣΤΟΧΟΙ	
						Αριθμός ζώων με θετικό αποτέλεσμα που αναμένεται να σφαγούν ή να σφαγούν επιλεκτικά	Συνολικός αριθμός ζώων που αναμένεται να σφαγούν ^(στ)	Αναμενόμενη κάλυψη % σε επίπεδο ζώων	% θετικών ζώων (Αναμενόμενος επιπολασμός ζώων)
1	2	3	4	5	6	7	8	9=(4/3)x100	10=(6/4)x100
Σύνολο									

- (α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο.
- (β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους.
- (γ) Συνολικός αριθμός ζώων που υπάρχουν στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των επιλέξιμων και μη επιλέξιμων για το πρόγραμμα αγελών.
- (δ) Περιλαμβάνονται τα ζώα που έχουν υποβληθεί σε δοκιμή μεμονωμένα ή στο πλαίσιο καθεστώτος σε μαζικό επίπεδο.
- (ε) Περιλαμβάνονται μόνο τα ζώα που έχουν υποβληθεί σε δοκιμή μεμονωμένα, δεν περιλαμβάνονται τα ζώα που έχουν υποβληθεί σε δοκιμή σε μαζικό επίπεδο βάσει δειγματοληψίας (π.χ.: δοκιμές γάλακτος από δεξαμενές).
- (στ) Περιλαμβάνονται όλα τα θετικά ζώα που έχουν σφαγεί καθώς επίσης και τα αρνητικά ζώα που έχουν σφαγεί στο πλαίσιο του προγράμματος.

7.1.3. Στόχοι των δοκιμών σε σμήνη²²

Έτος:

Κατάσταση στις:

Ζωικό είδος:

Ασθένεια/μόλυνση^(α):

Περιοχή	Είδος σμήνους (β)	Συνολικός αριθμός σμηνών ^(γ)	Συνολικός αριθμός ζώων	Συνολικός αριθμός σμηνών στο πλαίσιο του προγράμματος	Συνολικός αριθμός ζώων στο πλαίσιο του προγράμματος	Αναμενόμε νος αριθμός σμηνών που θα πρέπει να ελεγχθούν ^(δ)	Αριθμός σμηνών ^(ε) που αναμένεται να είναι θετικά ^(α)			Αριθμός σμηνών που αναμένεται να αποδεκατιστούν ^(α)		Συνολικός αριθμός ζώων που αναμένεται να σφαγούν ή να καταστραφούν ^(α)		Αναμενόμενη ποσότητα αβγών που θα καταστραφούν (αριθμός ή kg) ^(α)		Αναμενόμενη ποσότητα αβγών που διοχετεύθηκαν στην παραγωγή προϊόντων αβγών (αριθμός ή kg) ^(α)	
							(α1)	(α2)	(α3)	(α4)	(α3)	(α4)	(α3)	(α4)	(α3)	(α4)	(α3)
Σύνολο																	

- (α) Για τη ζωνοσογόνο σαλμονέλα να δηλωθούν οι ορότυποι που καλύπτονται από τα προγράμματα ελέγχου: (α1) για τη *Salmonella* Enteritidis, (α2) για τη *Salmonella* Typhimurium, (α3) για άλλους ορότυπους-να προσδιοριστούν αναλόγως, (α4) για τη *Salmonella* Enteritidis ή τη *Salmonella* Typhimurium.
- (β) Για παράδειγμα, σμήνη αναπαραγωγής (εκτρεφόμενα, σμήνη ενηλίκων), σμήνη παραγωγής, κοπάδια ωοτόκων ορνίθων, κλπ. Κοπάδια ή σμήνη, κατά περίπτωση
- (γ) Συνολικός αριθμός σμηνών που υπάρχουν στην περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των επιλέξιμων και των μη επιλέξιμων σμηνών για το πρόγραμμα.
- (δ) Ο έλεγχος είναι η διενέργεια δοκιμής σε επίπεδο σμήνους στο πλαίσιο του προγράμματος για την παρουσία σαλμονέλας. Σε αυτή τη στήλη ένα κοπάδι δεν μπορεί να υπολογιστεί δύο φορές, ακόμη και αν έχει ελεγχθεί περισσότερες από μία φορές.
- (ε) Εάν ένα σμήνος ελεγχθεί, σύμφωνα με την υποσημείωση (δ), περισσότερες από μία φορές, τυχόν θετικό δείγμα θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνο μια φορά.

²² Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη σαλμονέλωση (ζωνοσογόνο σαλμονέλα), τη *Salmonella pullorum*, τη *Salmonella gallinarum*, το *Mycoplasma gallisepticum*, την καμπυλοβακτηρίωση και τους παθογόνους παράγοντές της.

7.2. Στόχοι χαρακτηρισμού κοπαδιών και ζώων²³

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Συνολικός αριθμός κοπαδιών και ζώων στο πλαίσιο του προγράμματος		Αναμενόμενη κατάσταση κοπαδιών και ζώων στο πλαίσιο του προγράμματος ^(γ)											
			Αναμενόμενο άγνωστο ^(δ)		Αναμενόμενο μη απαλλαγμένο ή μη επισήμως απαλλαγμένο				Αναμενόμενο απαλλαγμένο ή επισήμως απαλλαγμένο σε αναστολή ^(ε)		Αναμενόμενο απαλλαγμένο ^(η)		Αναμενόμενο επισήμως απαλλαγμένο ^(θ)	
					Τελευταίος έλεγχος θετικός ^(ε)		Τελευταίος έλεγχος αρνητικός ^(στ)							
	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)	Κοπάδι α	Ζώα ^(ι)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Σύνολο														

²³ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη φυματίωση των βοοειδών, τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (AI + μονάδες εμβρύων), τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*), την ενζωτική λεύκωση των βοοειδών (EBL), τη νόσο του Aujeszky, τη Maedi/Visna και CAEV, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (άλλα είδη εκτροφής), τη νόσο του Johnne (παραφυματίωση).

- (α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο
- (β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους
- (γ) Στο τέλος του έτους
- (δ) Άγνωστο: Δεν υπάρχουν διαθέσιμα αποτελέσματα από προηγούμενους ελέγχους
- (ε) Μη απαλλαγμένο και τελευταίος έλεγχος θετικός: Το κοπάδι ελέγχθηκε και βρέθηκε τουλάχιστον ένα θετικό αποτέλεσμα στον τελευταίο έλεγχο
- (στ) Μη απαλλαγμένο και τελευταίος έλεγχος αρνητικός: Το κοπάδι ελέγχθηκε και τα αποτελέσματα ήταν αρνητικά στον τελευταίο έλεγχο αλλά δεν είναι «απαλλαγμένο» ούτε «επισήμως απαλλαγμένο»
- (ζ) Καθεστώς που έχει αρθεί, όπως προσδιορίζεται στην κοινοτική ή εθνική νομοθεσία για την αντίστοιχη ασθένεια κατά το τέλος της περιόδου αναφοράς.
- (η) Απαλλαγμένο κοπάδι όπως καθορίζεται στην κοινοτική ή εθνική νομοθεσία για την αντίστοιχη ασθένεια.
- (θ) Επισήμως απαλλαγμένο όπως καθορίζεται στην κοινοτική ή εθνική νομοθεσία για την αντίστοιχη ασθένεια.
- (ι) Περιλαμβάνονται ζώα που καλύπτονται από το πρόγραμμα στα κοπάδια με το αναφερθέν καθεστώς (αριστερή στήλη).

7.3. Στόχοι εμβολιασμού ή θεραπείας

7.3.1. Στόχοι εμβολιασμού ή θεραπείας²⁴

Εμβόλιο(-α) και πρόγραμμα εμβολιασμού ή θεραπεία και θεραπευτικό πρόγραμμα²⁵:

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Συνολικός αριθμός κοπαδιών ^(γ) σε πρόγραμμα εμβολιασμού ή θεραπείας	Συνολικός αριθμός ζώων σε πρόγραμμα εμβολιασμού ή θεραπείας	Στόχοι του προγράμματος εμβολιασμού ή θεραπείας					
			Αριθμός κοπαδιών ^(γ) σε πρόγραμμα εμβολιασμού ή θεραπείας	Αριθμός κοπαδιών ^(γ) που αναμένεται να εμβολιαστούν ή να θεραπευθούν	Αριθμός ζώων που αναμένεται να εμβολιαστούν ή να θεραπευθούν	Αριθμός δόσεων εμβολίου ή θεραπειών που αναμένεται να χορηγηθούν	Αριθμός ενήλικων ζώων ^(δ) που αναμένεται να εμβολιαστούν	Αριθμός νεαρών ζώων ^(δ) που αναμένεται να εμβολιαστούν
Σύνολο								

²⁴ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (AI + μονάδες εμβρύων), τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*), τη νόσο του Aujeszky, τη *Salmonella pullorum*, τη *Salmonella gallinarum*, τον άνθρακα, τη μολυσματική ρινοτραχειίτιδα/μολυσματική φλυκταινώδη κολπίτιδα IBR/IPV (άλλα είδη εκτροφής), τη νόσο του Johne (παραφυματίωση), το *Mycoplasma gallisepticum*, την υγρή περικαρδίτιδα (cowdriosis) που μεταδίδεται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις πιροπλάσμοσες (babesioses) που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τις αναπλάσμοσες που μεταδίδονται από έντομα φορείς στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα, τον καταρροϊκό πυρετό του προβάτου σε περιοχές όπου ενδημεί η νόσος ή σε περιοχές υψηλού κινδύνου, τη λύσσα, την εχινόκοκκίαση, τη σαλμονέλωση (ζωονοσογόνο σαλμονέλα) και τους παθογόνους παράγοντές της.

²⁵ Να προσδιοριστεί το εμβόλιο και το πρόγραμμα εμβολιασμού (ποια κοπάδια και ζώα, συχνότητα και διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ δύο εμβολιασμών) με αναφορά στην εθνική νομοθεσία.

- (α) Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο
(β) Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο εγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους
(γ) Κοπάδια ή σμήνη ή εκμεταλλεύσεις, κατά περίπτωση
(δ) Μόνο για τη βρουκέλλωση των βοοειδών και τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*) και τη ζωνοσογόνο σαλμονέλα και όπως προσδιορίζεται στο πρόγραμμα

7.3.2. Στόχοι του εμβολιασμού ή της θεραπείας²⁶ των άγριων ζώων

Ασθένεια^(α):

Ζωικό είδος:

Περιοχή ^(β)	Τετραγωνικά km	Στόχοι του προγράμματος εμβολιασμού ή θεραπείας		
		Αριθμός δόσεων εμβολίου ή θεραπειών που αναμένεται να χορηγηθούν κατά την εκστρατεία	Αναμενόμενος αριθμός εκστρατειών εμβολιασμού	Συνολικός αριθμός δόσεων εμβολίων ή θεραπειών που αναμένεται να χορηγηθούν
Σύνολο				

- | | |
|-----|--|
| (α) | Ασθένεια και ζωικό είδος, εάν είναι απαραίτητο |
| (β) | Περιοχή, όπως προσδιορίζεται στο συγκεκριμένο πρόγραμμα εκρίζωσης του κράτους μέλους |

²⁶ Πρέπει να παρασχεθούν στοιχεία για τη βρουκέλλωση των βοοειδών, τη βρουκέλλωση των αιγοπροβάτων (*B. melitensis*), τη νόσο του Aujeszky, την αφρικανική πανώλη των χοίρων, τη φυσαλιδώδη νόσο των χοίρων, την ενδημική κλασική πανώλη των χοίρων, τη λύσσα, την εχينوκοκκίαση και την τριχινίαση και τους παθογόνους παράγοντές της.

8. Λεπτομερής ανάλυση του κόστους του προγράμματος²⁷

Δαπάνες που συνδέονται με τα εξής:	Προσδιορισμός	Αριθμός μονάδων	Κόστος μονάδας σε €	Συνολικό ποσό σε €	Ζητείται κοινοτική χρηματοδότηση (ναι/όχι)
1. Δοκιμές					
1.1. Δαπάνες ανάλυσης	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				
1.2. Δαπάνες δειγματοληψίας					
1.3. Άλλες δαπάνες					
2. Εμβολιασμός ή θεραπεία					
2.1. Αγορά του εμβολίου ή της θεραπείας					
2.2. Δαπάνες διανομής					

²⁷ Οι σταθερές δαπάνες δεν πρέπει να περιλαμβάνονται. Κανένα ποσό δεν περιλαμβάνει ΦΠΑ.

2.3. Δαπάνες χορήγησης					
2.4. Δαπάνες ελέγχου					
3. Σφαγή και καταστροφή					
3.1. Αποζημίωση για ζώα					
3.2. Δαπάνες μεταφοράς					
3.3. Δαπάνες καταστροφής					
3.4. Ζημία σε περίπτωση σφαγής					
3.5 Δαπάνες μεταποίησης προϊόντων (γάλα, αβγά, αβγά επώασης κλπ)					
4. Καθαρισμός και απολύμανση					

5. Μισθοί (προσωπικό που προσλαμβάνεται μόνο για το πρόγραμμα)					
6. Αναλώσιμα και ειδικός εξοπλισμός					
7. Άλλες δαπάνες					
ΣΥΝΟΛΟ					

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Τυπικές απαιτήσεις για την υποβολή προγραμμάτων εκρίζωσης και επιτήρησης των ΜΣΕ²⁸ τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Κοινότητα

1. Ταυτότητα του προγράμματος

Κράτος μέλος:

Ασθένεια(-ες)²⁹:

Έτος εφαρμογής:

Στοιχεία αναφοράς του παρόντος εγγράφου:

Αρμόδιος επικοινωνίας (ονοματεπώνυμο, τηλέφωνο, φαξ, e-mail):

Ημερομηνία αποστολής στην Επιτροπή:

2. Περιγραφή του προγράμματος

3. Περιγραφή της επιδημιολογικής κατάστασης της ασθένειας

²⁸ Σπογγώδης Εγκεφαλοπάθεια των Βοοειδών (ΣΕΒ) και τρομώδης νόσος.

²⁹ Χρησιμοποιείται ένα έγγραφο ανά ασθένεια, εκτός εάν τα μέτρα του προγράμματος που εφαρμόζονται στον πληθυσμό-στόχο αποσκοπούν στον έλεγχο και στην εκρίζωση διάφορων ασθενειών.

4. Μέτρα που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα

- 4.1. Ορισμός της κεντρικής αρχής η οποία θα εποπτεύει και θα συντονίζει τις αρμόδιες για την εφαρμογή του προγράμματος υπηρεσίες:
- 4.2. Περιγραφή και οριοθέτηση των γεωγραφικών και διοικητικών περιοχών στις οποίες πρόκειται να εφαρμοστεί το πρόγραμμα:
- 4.3. Εφαρμοζόμενο σύστημα εγγραφής των εκμεταλλεύσεων:
- 4.4. Εφαρμοζόμενο σύστημα ταυτοποίησης ζώων:
- 4.5. Εφαρμοζόμενα μέτρα για την κοινοποίηση της ασθένειας:
- 4.6. Παρακολούθηση

4.6.1. Παρακολούθηση βοοειδών

	Αριθμός δοκιμών κατ'εκτίμηση
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α, Μέρος Ι, σημεία 2.1, 3 και 4.1 του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001 ³⁰	
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α, Μέρος Ι, σημεία 2.2, 4.2 και 4.3 του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001	
Άλλα (να προσδιοριστούν)	

³⁰ ΕΕ L 147, 31.5.2001, σ. 1, κανονισμός όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2245/2003 (ΕΕ L 283, 19.12.2003, σ. 28).

4.6.2. Παρακολούθηση αιγοπροβάτων

	Αριθμός δοκιμών κατ'εκτίμηση
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α, Μέρος ΙΙ, σημείο 2 του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001	
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α, Μέρος ΙΙ, σημείο 3 του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001	
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α, Μέρος ΙΙ, σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001	
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα VII, σημεία 3.1 γ) και 6 δ) του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001	
Άλλα (να προσδιοριστούν)	

4.6.3. Γονοτυπικές αναλύσεις θετικών και τυχαία επιλεγμένων ζώων

	Αριθμός δοκιμών κατ'εκτίμηση
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α, Μέρος ΙΙ, σημείο 7.1 του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001	
Ζώα που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α, Μέρος ΙΙ, σημείο 7.2 του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001	

4.7. Εκρίζωση

4.7.1. Μέτρα που εφαρμόζονται μετά την επιβεβαίωση κρούσματος ΣΕΒ:

4.7.2. Μέτρα που εφαρμόζονται μετά την επιβεβαίωση κρούσματος τρομώδους νόσου:

4.7.2.1. Περιγραφή:

4.7.2.2. Συνοπτικός πίνακας

	Αριθμός κατ'εκτίμηση
Ζώα που πρέπει να θανατωθούν βάσει των απαιτήσεων του παραρτήματος VII, σημείο 2 β) του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001:	
Ζώα για καθορισμό γονοτύπου βάσει των απαιτήσεων του παραρτήματος VII, σημείο 2 β) του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001:	

4.7.3. Πρόγραμμα αναπαραγωγής για την αντοχή των προβάτων στις ΜΣΕ

4.7.3.1. Γενική περιγραφή³¹:

4.7.3.2. Συνοπτικός πίνακας

	Αριθμός κατ'εκτίμηση
Προβατίνες για καθορισμό γονοτύπου στο πλαίσιο προγράμματος αναπαραγωγής, όπως θεσπίζεται από την απόφαση 2003/100/ΕΚ της Επιτροπής ³²	
Κριάρια για καθορισμό γονοτύπου στο πλαίσιο προγράμματος αναπαραγωγής, όπως θεσπίζεται από την απόφαση 2003/100/ΕΚ της Επιτροπής	

³¹ Περιγραφή του προγράμματος σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που θέσπισε η απόφαση 2003/100/ΕΚ της Επιτροπής (μπορεί να γίνει αναφορά στην έκθεση η οποία αναφέρεται στο άρθρο 5 στοιχείο α).

5. Κόστος

5.1. Λεπτομερής ανάλυση του κόστους:

5.2. Συνοπτική περιγραφή του κόστους

<i>Δαπάνες που συνδέονται με τα εξής:</i>	<i>Προσδιορισμός</i>	<i>Αριθμός μονάδων</i>	<i>Κόστος μονάδας σε €</i>	<i>Συνολικό ποσό σε €</i>	<i>Ζητείται κοινοτική χρηματοδότηση (ναι/όχι)</i>
1. Δοκιμές ΣΕΒ ³³					
1.1. Αγορά συσκευασιών ταχείας διάγνωσης (test kits)	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				
2. Δοκιμές τρομώδους νόσου ³⁴					
2.1. Αγορά συσκευασιών ταχείας διάγνωσης (test kits)	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				
	Δοκιμή:				

³² ΕΕ L 41, 14.2.2003, σ. 41.

³³ Όπως αναφέρεται στο σημείο 4.6.1.

³⁴ Όπως αναφέρεται στο σημείο 4.6.2.

3. Καθορισμός γονοτύπου					
3.1. Καθορισμός γονοτύπου ζώων στο πλαίσιο των μέτρων που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό 999/2001 ³⁵	Μέθοδος				
3.2. Καθορισμός γονοτύπου ζώων στο πλαίσιο προγράμματος αναπαραγωγής όπως ορίζεται από την απόφαση 2003/100/ΕΚ της Επιτροπής ³⁶	Μέθοδος				
4. Υποχρεωτική σφαγή					
4.1. Αποζημίωση για ζώα που πρέπει να θανατωθούν βάσει των απαιτήσεων του παραρτήματος VII, σημείο 2 β) του κανονισμού (ΕΚ) 999/2001					
ΣΥΝΟΛΟ					

³⁵ Όπως αναφέρεται στα σημεία 4.6.3 και 4.7.2.2.

³⁶ Όπως αναφέρεται στο σημείο 4.7.3.2.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 29ης Απριλίου 2004**

για την εκκαθάριση των λογαριασμών των κρατών μελών στο πλαίσιο των δαπανών που χρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ), τμήμα Εγγυήσεων, για το οικονομικό έτος 2003

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2004) 1699]

(2004/451/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1258/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, περί χρηματοδότησεως της κοινής γεωργικής πολιτικής ¹, και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 3,

Ύστερα από διαβουλεύσεις με την επιτροπή του Ταμείου,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1258/1999, η Επιτροπή, βάσει των ετήσιων λογαριασμών που υποβάλλονται από τα κράτη μέλη οι οποίοι συνοδεύονται από πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκκαθάρισή τους, καθώς και από πιστοποιητικά πληρότητας, ακρίβειας και ειλικρίνειας των λογαριασμών που έχουν διαβιβασθεί και των εκθέσεων που έχουν καταρτιστεί από τους οργανισμούς πιστοποίησης, εκκαθαρίζει τους λογαριασμούς των οργανισμών πληρωμής που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Ως προς το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 296/96 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 1996, για τα στοιχεία που πρέπει να διαβιβάζουν τα κράτη μέλη και για τη μηνιαία ανάληψη των δαπανών που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο του τμήματος εγγυήσεων του Ευρωπαϊκού Γεωργικού Ταμείου Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ) ², λαμβάνονται υπόψη για το οικονομικό έτος 2003 οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν από τα κράτη μέλη στο διάστημα από τις 16 Οκτωβρίου 2002 έως τις 15 Οκτωβρίου 2003.
- (3) Έχουν λήξει οι προθεσμίες που ορίστηκαν για τα κράτη μέλη για την υποβολή στην Επιτροπή των εγγράφων που αναφέρονται στο άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1258/1999 και στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1663/95 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 1995, για τη θέσπιση λεπτομερειών εφαρμογής του κανονισμού

¹ ΕΕ αριθ. L 160 της 26.06.1999, σ. 103

² ΕΕ αριθ. L 39 της 17.02.1996, σ. 5. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2035/2003 (ΕΕ L 302 της 20.11.2003, σ. 6).

(ΕΟΚ) αριθ. 729/70 όσον αφορά τη διαδικασία για την εκκαθάριση των λογαριασμών του ΕΓΤΠΕ, τμήμα Εγγυήσεων³.

- (4) Η Επιτροπή επαλήθευσε τις πληροφορίες τις οποίες έλαβε και κοινοποίησε στα κράτη μέλη, πριν από τις 31 Μαρτίου 2004, τα αποτελέσματα των επαληθεύσεων της συνοδευόμενα από τις αναγκαίες τροποποιήσεις.
- (5) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1663/95, η απόφαση εκκαθάρισης των λογαριασμών που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1258/1999, οφείλει να προσδιορίσει το ποσό των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν σε κάθε κράτος μέλος κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου οικονομικού έτους και που πρέπει να καταλογισθεί στο ΕΓΤΠΕ, τμήμα Εγγυήσεων, με την επιφύλαξη των αποφάσεων που θα ληφθούν μεταγενέστερα, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού αυτού, με βάση τους λογαριασμούς που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1258/1999 και τις μειώσεις ή αναστολές των προκαταβολών για το εν λόγω οικονομικό έτος, περιλαμβανομένων των μειώσεων που αναφέρονται στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 296/96. Σύμφωνα με το άρθρο 154 του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, για τη θέσπιση του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων⁴ το αποτέλεσμα της απόφασης εκκαθάρισης που αποτελείται από την ενδεχόμενη διαφορά μεταξύ του συνόλου των δαπανών που αναλύθηκαν στο πλαίσιο του συγκεκριμένου οικονομικού έτους, κατ' εφαρμογή του άρθρου 151 πρώτη παράγραφος και του άρθρου 152 και του συνόλου εκείνων που αναφέρονται από την Επιτροπή στην παρούσα απόφαση, εγγράφεται σε ένα άρθρο μόνο ως δαπάνη υψηλότερη ή χαμηλότερη.
- (6) Για ορισμένους οργανισμούς πληρωμής, οι ετήσιοι λογαριασμοί και τα έγγραφα που τους συνοδεύουν επιτρέπουν στην Επιτροπή να αποφασίσει σχετικά με την πληρότητα, την ακρίβεια και την ειλικρίνεια των λογαριασμών που διαβιβάζονται. Η εκκαθάριση των ποσών που πραγματοποιήθηκε ανά κράτος μέλος βρίσκεται στον πίνακα Ι. Οι λεπτομέρειες των ποσών αυτών αναφέρονται στη συνοπτική έκθεση η οποία παρουσιάστηκε στην επιτροπή του ταμείου ταυτόχρονα με την παρούσα απόφαση.
- (7) Βάσει των επαληθεύσεων που πραγματοποιήθηκαν, οι πληροφορίες που υποβλήθηκαν από ορισμένους άλλους οργανισμούς πληρωμής απαιτούν συμπληρωματικές έρευνες και επομένως δεν καθίσταται δυνατή η εκκαθάριση των λογαριασμών τους στην παρούσα απόφαση. Οι σχετικοί οργανισμοί πληρωμής περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας απόφασης.
- (8) Το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 296/96 σε συνδυασμό με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2040/2000 του Συμβουλίου, της 26ης Σεπτεμβρίου 2000, σχετικά με τη δημοσιονομική πειθαρχία⁵, προβλέπει ότι η πληρωμή από τα κράτη μέλη των δαπανών μετά τα προβλεπόμενα όρια ή προθεσμίες έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των προκαταβολών σχετικά με την εγγραφή των δαπανών. Ωστόσο, δυνάμει της παραγράφου 3, του ανωτέρω άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 296/96, οι υπερβάσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια των μηνών Αυγούστου, Σεπτεμβρίου και Οκτωβρίου λαμβάνονται υπόψη κατά την απόφαση εκκαθάρισης των λογαριασμών, εκτός εάν δύνανται να διαπιστωθούν πριν από την τελευταία απόφαση που αφορά τις προκαταβολές του οικονομικού έτους: μέρος των δαπανών που έχουν δηλωθεί από ορισμένα κράτη μέλη κατά την ανωτέρω περίοδο και για μέτρα για τα οποία η Επιτροπή δεν δέχθηκε ελαφρυντικές περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκε μετά τις

³ ΕΕ αριθ. L 158 της 08.07.1995, σ. 6. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2025/2001 (ΕΕ L 274 της 17.10. 2001, σ. 3).

⁴ ΕΕ αριθ. L 248 της 16.9.2002, σ. 1.

⁵ ΕΕ αριθ. L 244, 29.09.2000, σ. 27

προθεσμίες και τα όρια που προβλέπουν οι κανονισμοί. Άρα, πρέπει στην παρούσα απόφαση να περιληφθεί διάταξη για τις σχετικές μειώσεις. Οι εν λόγω μειώσεις και κάθε άλλη δαπάνη που θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μετά τα χρονικά όρια και τις κανονιστικές προθεσμίες, θα αποτελέσουν αντικείμενο απόφασης μεταγενέστερα, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1258/1999 για τον οριστικό καθορισμό των δαπανών που πρέπει να αποκλείονται από την κοινοτική χρηματοδότηση.

- (9) Η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2040/2000 και το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 296/96, μείωσε ή ανέστειλε ορισμένες μηνιαίες προκαταβολές σχετικά με την εγγραφή των δαπανών του οικονομικού έτους 2003 και με την παρούσα απόφαση προχωρά στις μειώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 296/96. Βάσει των ανωτέρω, για να αποφευχθεί οποιαδήποτε πρόωρη ή προσωρινή επιστροφή των εν λόγω ποσών θα πρέπει αυτά να μην αναγνωρισθούν από την παρούσα απόφαση, με την επιφύλαξη της μεταγενέστερης εξέτασής τους με βάση το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1258/1999.
- (10) Το άρθρο 7 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1663/95 προβλέπει ότι τα προς ανάκτηση ή πληρωμή ποσά από ή προς κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με την απόφαση της εκκαθάρισης λογαριασμών που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, προσδιορίζονται αφαιρώντας τις προκαταβολές που πληρώθηκαν για το εν λόγω οικονομικό έτος, δηλαδή το 2003, από τις δαπάνες που αναγνωρίζονται για το ίδιο έτος σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο· τα προς ανάκτηση ή πληρωμή ποσά αφαιρούνται ή προστίθενται στις προκαταβολές που καταβάλλονται κατά το δεύτερο μήνα που έπεται του μήνα κατά τη διάρκεια του οποίου λήφθηκε η απόφαση εκκαθάρισης λογαριασμών.
- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1258/1999 και το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1663/95, η παρούσα απόφαση, που έχει ληφθεί βάσει λογιστικών στοιχείων, δεν προδικάζει μεταγενέστερες αποφάσεις της Επιτροπής με τις οποίες αποκλείονται από την κοινοτική χρηματοδότηση δαπάνες οι οποίες δεν πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με εξαίρεση τους αναφερόμενους στο άρθρο 2 οργανισμούς πληρωμής, οι λογαριασμοί όλων των οργανισμών πληρωμής των κρατών μελών που αφορούν δαπάνες που χρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΠΕ, τμήμα Εγγυήσεων, ως προς το οικονομικό έτος 2003 εκκαθαρίζονται με την παρούσα απόφαση. Τα προς ανάκτηση ή πληρωμή ποσά από ή σε κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με την παρούσα απόφαση καθορίζονται στο παράρτημα Ι.

Άρθρο 2

Για το οικονομικό έτος 2003 οι λογαριασμοί των οργανισμών πληρωμής των κρατών μελών που αφορούν δαπάνες οι οποίες χρηματοδοτούνται από το ΕΓΤΠΕ, τμήμα Εγγυήσεων που εμφανίζονται στο παράρτημα ΙΙ διαχωρίζονται από την παρούσα απόφαση και θα αποτελέσουν αντικείμενο μεταγενέστερης απόφασης για εκκαθάριση.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2004.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

Παράρτημα Ι

Εκκαθάριση των λογαριασμών των Οργανισμών Πληρωμής
Οικονομικό έτος 2003
Ποσό ανακτητέο ή πληρωτέο προς το Κράτος Μέλος σε Εθνικό Νόμισμασε

ΚΜ	Δαπάνες του οικονομικού έτους 2003 για τους οργανισμούς πληρωμής των οποίων οι λογαριασμοί			Σύνολον α+β · γ=α+ β	Μειώσεις ή αναστολές πληρωμών για όλο το οικονομικό έτος δ	Σύνολο λαμβανομένων υπόψη των μειώσεων ή αναστολών πληρωμών ε= γ+ δ	Προκαταβολές που πληρώθηκαν στα Κράτη Μέλη για το οικονομικό έτος στ	Ποσόν ανακτητέο (-) ή πληρωτέο (+) στο Κράτος Μέλος ζ= ε+ στ
	εκκαθαρίζονται		αποδοσούμενται					
	δαπάνες δηλωθείσες στην ετήσια δήλωση	α	β					
ΑΤ	ΕΥΡ	1,124,451,201.40	0.00	1,124,451,201.40	0.00	1,124,451,201.40	1,124,451,201.40	0.00
ΒΕ	ΕΥΡ	237,497,339.10	779,448,345.00	1,016,945,684.10	-17,989.43	1,016,927,694.67	1,016,959,814.40	-32,119.73
ΔΕ	ΕΥΡ	3,638,399,757.78	2,205,058,627.62	5,843,458,385.40	-332,346.61	5,843,126,038.79	5,843,311,780.61	-185,741.82
ΔΚ	ΔΚΚ	9,059,266,023.37	0.00	9,059,266,023.37	-208,243.99	9,059,057,779.38	9,063,035,256.16	-3,977,476.78
ΕΣ	ΕΥΡ	6,336,591,210.57	137,287,063.64	6,473,878,264.21	-16,797,763.08	6,457,080,501.13	6,459,067,545.01	-1,987,043.88
ΦΙ	ΕΥΡ	874,403,549.78	0.00	874,403,549.78	-6,820.82	874,396,728.96	874,396,760.07	-31.11
ΦΡ	ΕΥΡ	723,538,916.23	9,700,476,244.99	10,424,015,161.22	-5,675,864.78	10,418,339,296.44	10,419,067,788.02	-728,491.58
ΓΡ	ΕΥΡ	2,765,731,520.20	0.00	2,765,731,520.20	-11,421,374.93	2,754,310,145.27	2,757,089,010.35	-2,778,865.08
ΙΕ	ΕΥΡ	1,945,784,292.92	0.00	1,945,784,292.92	-625,136.09	1,945,159,156.83	1,945,218,266.51	-59,109.68
ΙΤ	ΕΥΡ	5,377,271,645.37	44,329,012.92	5,377,271,645.37	-30,674,873.64	5,346,596,771.73	5,372,723,120.26	-26,126,348.53
ΛΥ	ΕΥΡ			44,329,012.92	-2,595,118.16	41,733,894.76	43,257,600.06	-1,523,705.30
ΝΛ	ΕΥΡ	667,923,025.05	692,441,653.47	1,360,364,678.52	-1,296,238.97	1,359,068,439.55	1,359,713,294.61	-644,855.06
ΠΤ	ΕΥΡ	104,748,359.56	744,898,191.57	849,646,551.13	-121,895.47	849,524,655.66	849,546,984.03	-22,328.37
ΣΕ	ΣΕΚ		7,905,426,575.41	7,905,426,575.41	5,834,913.34	7,911,261,488.75	7,911,261,488.75	0.00
ΥΚ	ΓΒΡ		2,650,898,429.77	2,650,898,429.77	-33,953,582.84	2,616,944,846.93	2,639,372,167.88	-22,427,320.95

(1) Για τον υπολογισμό του ανακτητέου ή πληρωτέου προς το Κράτος Μέλος ποσού, το ποσόν που λαμβάνεται υπόψη είναι είτε το σύνολο της επίσημης δήλωσης για τις εκκαθαριζόμενες δαπάνες (στήλη α) είτε το σύνολο των μηνιαίων δηλώσεων για τις δαπάνες που αποδοσόμενοι (στήλη β)

(2) Οι μειώσεις και οι αναστολές πληρωμών είναι εκείνες που υπολογίζονται στο σύστημα των προκαταβολών, στις οποίες προστίθενται κυρίως οι διορθώσεις για τον μη σεβασμό των προθεσμιών πληρωμής οι οποίες έχουν βεβαιωθεί το λιγότερο τον Αύγουστο, Σεπτέμβριο και Οκτώβριο 2003

Εκκαθάριση των λογαριασμών των Οργανισμών Πληρωμής - Οικονομικό έτος 2003

Κατάσταση των Οργανισμών Πληρωμής των οποίων οι λογαριασμοί
εκκαθαρίζονται ως ακολούθως

Κράτος Μέλος	Οργανισμοί πληρωμής
Γερμανία	Bayern Umwelt
Γερμανία	Baden Württemberg
Γερμανία	Berlin
Γερμανία	Hamburg
Γερμανία	Bayern StMELF
Γερμανία	Niedersachsen
Άγδαεί	ALT
Άγδαεί	ALP
Άγδαεί	BIRB
Ισπανία	Navarra
Γαλλία	ONIC
Γαλλία	ONIOL
Γαλλία	FIRS
Γαλλία	CNASEA
Γαλλία	ONIFLHOR
Γαλλία	OFIVAL
Γαλλία	SDE
Γαλλία	ONIVINS
Λουξεμβούργα	Ministere de l'Agriculture
Κάτω Χώρες	HPA
Κάτω Χώρες	LASER
Πορτογαλία	INGA
Ηνωμένο Βασίλειο	RPA
Ηνωμένο Βασίλειο	DARD
Ηνωμένο Βασίλειο	SEERAD
Ηνωμένο Βασίλειο	FC
Ηνωμένο Βασίλειο	CCW
Ηνωμένο Βασίλειο	NAW
Σουηδία	Swedish Board of Agriculture