

**Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΝΟΜΟΣ**

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

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

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

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός τίτλος.

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

Ερμηνεία.

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

«αναδιευθέτηση» σημαίνει τις σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος, οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές

επιδόσεις του υποσυστήματος·

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

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

Παράρτημα III.

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

«βασική παράμετρος» σημαίνει την κάθε ρυθμιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση που είναι απαραίτητη για την διαλειτουργικότητα·

«Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακή Δημοκρατία·

«διαλειτουργικότητα» σημαίνει την ικανότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία τρένων μεγάλης ταχύτητας, επιτυγχάνοντας συγκεκριμένες επιδόσεις, και η οποία βασίζεται στο σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται, προκειμένου

να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις·

«Διαχειριστής Υποδομής» σημαίνει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων·

Παράρτημα Ι.

«διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας» σημαίνει το σύστημα, που περιγράφεται στο Παράρτημα Ι και απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία είναι ειδικά κατασκευασμένη ή διευθετημένη για κυκλοφορία μεγάλης ταχύτητας, καθώς και το τροχαίο υλικό που είναι σχεδιασμένο να κυκλοφορεί επί της συγκεκριμένης υποδομής·

«ειδική περίπτωση» σημαίνει κάθε τμήμα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, για το οποίο απαιτούνται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις στις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, λόγω περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα και σε αυτό περιλαμβάνονται, ειδικότερα, το περίγραμμα τροχαίου υλικού, το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών ή η απόσταση μεταξύ των σιδηροδρομικών οδών·

Επίσημη Εφημερίδα  
της Ε.Ε.: L 82,

«ευρωπαϊκή προδιαγραφή» σημαίνει την κοινή τεχνική προδιαγραφή, την ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή ένα εθνικό πρότυπο, με το οποίο έχει μεταφερθεί ένα ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στα σημεία 8 έως 12 του άρθρου 1 της Οδηγίας 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14<sup>ης</sup> Ιουνίου 1993, περί συντονισμού των διαδικασιών

25.03.1994,  
σ. 40.

σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών·

«θέση σε λειτουργία» σημαίνει το σύνολο των λειτουργιών, με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση ονομαστικής λειτουργίας·

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

«Κοινότητα» σημαίνει την Ευρωπαϊκή Κοινότητα·

«κράτος μέλος» σημαίνει κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

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

«Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας» σημαίνει τις προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις, με τον καθορισμό αναγκαίων αμοιβαίων λειτουργικών σχέσεων μεταξύ των υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού

σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και με την εξασφάλιση της συνοχής του·

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

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

Παράρτημα II.

«υποσυστήματα» σημαίνει τα υποσυστήματα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, τα οποία προβλέπονται στο Παράρτημα II του παρόντος Νόμου και για τα οποία πρέπει να καθοριστούν βασικές απαιτήσεις.

Πεδίο εφαρμογής.

3. Ο παρών Νόμος εφαρμόζεται για κάθε υποσύστημα που βρίσκεται στη Δημοκρατία, όπως επίσης και στα στοιχεία διαλειτουργικότητας, στις διασυνδέσεις, στις διαδικασίες και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

Διαχειριστής Υποδομής.

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

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

(2) Τα υποσυστήματα πρέπει να πληρούν τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας καθόλη τη διάρκεια χρήσης κάθε υποσυστήματος.

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

Παράρτημα I.  
Παράρτημα II.

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

(β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με τα άλλα υποσυστήματα·

(γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα:

Νοείται ότι, εφόσον χρειάζεται, οι προδιαγραφές

Παράρτημα Ι.

αυτές μπορούν να διαφοροποιούνται, ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή και τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο Παράρτημα Ι, και γενικά ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος·

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

Νοείται ότι κατά τον προσδιορισμό αυτό, πρέπει ιδίως να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση, από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση, κατά την οποία η τήρηση των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας αποτελεί τον κανόνα·

- (ζ) προσδιορίζει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις επαγγελματικών προσόντων και υγιεινής και ασφάλειας, κατά την εργασία, που

απαιτούνται για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των εν λόγω υποσυστημάτων, καθώς και για την εφαρμογή των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας:

Νοείται ότι οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας δεν εμποδίζουν τη χρησιμοποίηση των νέων ή των ήδη διευθετημένων υποδομών για την κυκλοφορία άλλων τρένων.

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

Νοείται ότι, ελλείψει ευρωπαϊκών προτύπων ή προδιαγραφών και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα· στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα διατηρούνται στον Διαχειριστή Υποδομής και τίθενται στη διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου προσώπου.

Εφαρμογή Τεχνικών Προδιαγραφών

6.-(1) Οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν το

Διαλειτουργικότητας. τροχαίο υλικό, δύναται να μην εφαρμόζονται στις ακόλουθες περιπτώσεις και συνθήκες:

- (α) σε πρόταση νέας γραμμής, ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, που βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο ανάπτυξης ή για το οποίο εκτελείται ήδη σύμβαση κατά τη δημοσίευση των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας·
- (β) στα σχέδια ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν το περίγραμμα τροχαίου υλικού, το ελεύθερο εύρος των σιδηροδρομικών οδών ή η απόσταση μεταξύ των σιδηροδρομικών οδών, ή η τάση της ηλεκτρικής παροχής των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, είναι ασύμβατες με εκείνες της υπάρχουσας γραμμής·
- (γ) σε πρόταση νέας γραμμής, ανανέωσης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι περικλειστο ή αποκομμένο, λόγω της θάλασσας, από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας·
- (δ) σε κάθε σχέδιο ανανέωσης, επέκτασης ή αναδιευθέτησης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν η εφαρμογή των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα του σχεδίου και/ή τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος της Δημοκρατίας·
- (ε) όταν, κατόπιν ατυχήματος ή θεομηνίας, οι προϋποθέσεις γρήγορης αποκατάστασης του

δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

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

(α) να διατίθενται στην αγορά, μόνον εφόσον επιτρέπουν τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·

(β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους, σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δεόντως:

Νοείται ότι οι διατάξεις αυτές δεν παρεμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά αυτών των στοιχείων και για άλλες εφαρμογές, ούτε τη χρησιμοποίησή τους σε συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές.

Πιστότητα. 8.-(1) Η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις θεωρείται δεδομένη, όταν αυτά συνοδεύονται από δήλωση «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο Παράρτημα IV.

Παράρτημα IV.

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

σχετικό πιστοποιητικό.

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

Ευρωπαϊκές προδιαγραφές που δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

9. Όταν κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές, που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου, κρίνεται ότι δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, δύναται να αποσύρονται μερικώς ή πλήρως από τις δημοσιεύσεις, όπου έχουν καταχωρηθεί, ή να τροποποιούνται.

Καταλληλότητα χρήσης.

10.-(1) Σε περίπτωση που ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, που συνοδεύεται από δήλωση πιστότητας «ΕΚ» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, αλλά διαπιστώνεται ότι ενδέχεται να θέτει σε κίνδυνο την ικανοποίηση των βασικών απαιτήσεων, λαμβάνονται τα αναγκαία μέτρα για να περιοριστεί η εφαρμογή του ή να απαγορευτεί η χρήση του ή να αποσυρθεί από την αγορά.

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

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

Παράρτημα IV.

(2) Όταν οι Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας το επιβάλλουν, η αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει τη σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο αντιπρόσωπος που αναφέρονται στο εδάφιο (1).

(3) Όταν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο αντιπρόσωπός του τηρούν τις υποχρεώσεις των εδαφίων (1) και (2), οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν εκείνον που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά και τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και εκείνος, ο οποίος συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος αυτών, διαφόρων προελεύσεων, ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για ίδια χρήση, που εμπίπτουν στις διατάξεις του παρόντος Νόμου.

(4) Με την επιφύλαξη του άρθρου 10:

(α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση πιστότητας «ΕΚ», συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Δημοκρατία

αντιπρόσωπό του, την υποχρέωση να αποκαθιστά την πιστότητα του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που καθορίζει ο Διαχειριστής Υποδομής·

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

Υποσυστήματα.

12.-(1) Ο Διαχειριστής Υποδομής εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, τα οποία είναι εγκατεστημένα στη Δημοκρατία ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σε αυτήν και προς το σκοπό αυτό, λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα, ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε λειτουργία μόνο εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο, που να ικανοποιεί τις σχετικές βασικές απαιτήσεις, όταν αυτά ενσωματώνονται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, ειδικότερα δε ελέγχεται η συνάφεια των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα, στο οποίο ενσωματώνονται.

(2) Όταν τα υποσυστήματα τίθενται σε λειτουργία, διενεργούνται, σε τακτά διαστήματα, έλεγχοι για το κατά πόσον η εκμετάλλευση ή η συντήρηση των υποσυστημάτων αυτών πραγματοποιείται σύμφωνα με

τις σχετικές βασικές απαιτήσεις και προς το σκοπό αυτό, χρησιμοποιούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου που προβλέπονται στο πλαίσιο των σχετικών διαρθρωτικών και λειτουργικών Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

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

(α) τηρεί τις κοινές προδιαγραφές, που ορίζονται στην παράγραφο (4)·

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

(γ) είναι προσβάσιμο στις αρχές ασφαλείας, στους φορείς διερεύνησης, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο Διαχειριστή Υποδομής, για την ικανοποίηση οποιουδήποτε νόμιμου αιτήματός τους:

Νοείται ότι σε περίπτωση τροχαίου υλικού που τίθεται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, δύνανται να γίνουν αποδεκτά στη Δημοκρατία οχήματα που είναι σαφώς αναγνωρισμένα, με διαφορετικό κωδικό σύστημα, όμως σε τέτοια περίπτωση, θα πρέπει να είναι δυνατόν να λαμβάνονται, από το μητρώο, τα αντίστοιχα στοιχεία

που αναφέρονται στις παραγράφους (γ), (δ) και (ε) του εδαφίου (4).

(4) Το μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

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

(β) αναφορές στο μητρώο τροχαίου υλικού

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

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

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

Διαρθρωτικά υποσυστήματα.

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

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

Δήλωση ελέγχου. 14.-(1) Για τη σύνταξη της δήλωσης ελέγχου «ΕΚ», ο αναθέτων φορέας ή αντιπρόσωπος του, αναθέτει τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχου «ΕΚ» στον κοινοποιημένο οργανισμό, που επέλεξε για το σκοπό αυτό, όπως αυτή η διαδικασία προβλέπεται στα Παράρτημα V. Παράρτημα VI. Παράρτημα V και VI του παρόντος Νόμου.

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

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

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

Κοινοποιημένοι οργανισμοί.  
Παράρτημα VII.

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

(2) Η έγκριση που έχει χορηγηθεί σ' έναν οργανισμό, ο οποίος δεν πληρεί πλέον τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο Παράρτημα VII, πρέπει να αποσύρεται.

Μητρώα υποδομής και τροχαίου υλικού.

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

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

Κοινοποίηση αποφάσεων.

17. Όλες οι αποφάσεις, οι οποίες λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος Νόμου και αφορούν την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας και τον έλεγχο υποσυστημάτων που συγκροτούν το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 9 και 10 του

παρόντος Νόμου, πρέπει να αιτιολογούνται επακριβώς και να κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο, το συντομότερο δυνατόν, αναφέροντας τα προβλεπόμενα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεση του, καθώς και τις προθεσμίες άσκησής τους.

Ποινές.

18. Οποιοσδήποτε παραβεί οποιαδήποτε από τις διατάξεις του παρόντος Νόμου, είναι ένοχος αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης έξι μηνών ή σε χρηματική ποινή Λ.Κ. 5.000 ή και στις δυο αυτές ποινές.

Κανονισμοί.

19. Ο Διαχειριστής Υποδομής δύναται να εκδίδει Κανονισμούς για την καλύτερη εφαρμογή του παρόντος Νόμου.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

(άρθρα 2 και 5)

### ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

#### Ι. Η ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας αποτελείται από την υποδομή των σιδηροδρομικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>1</sup>, ή εκείνων που αναφέρονται σε κάθε ενημέρωση της απόφασης αυτής κατόπιν της αναθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής. Στις γραμμές μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνονται:

- οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευαστεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλιστεί για ταχύτητες γενικώς ίσες προς ή μεγαλύτερες από 250 km/ώρα,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη ταχύτητα και εξοπλισθεί για ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά διευθετηθεί για μεγάλη

---

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

ταχύτητα, διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλομένων στην τοπογραφία, στη διαμόρφωση του εδάφους ή στον πολεοδομικό σχεδιασμό, και η ταχύτητα των οποίων πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση.

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

## II. ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό στο οποίο αναφέρεται ο παρών Νόμος, περιλαμβάνει τις αμαξοστοιχίες που έχουν σχεδιαστεί για να κυκλοφορούν:

- είτε, στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευαστεί για μεγάλη ταχύτητα, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/ώρα, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες θα είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/ώρα,
- είτε με ταχύτητες της τάξης των 200 km/ώρα στις γραμμές του τμήματος 1, όπου είναι συμβατές με τα επίπεδα επιδόσεων αυτών των γραμμών.

### **III. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ**

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

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ**

(άρθρα 2 και 5)

### **ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ**

#### **Ι. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ**

Για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου, το σύστημα που συγκροτεί το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

- υποδομή,
- ενέργεια,
- έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,
- εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- τροχαίο υλικό·

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση,
- τηλεματικές εφαρμογές για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

## II. ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

Για κάθε υποσύστημα, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου καθορίζεται στις εντολές για την εκπόνηση Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, που ανατίθενται στον Οργανισμό.

Εφόσον απαιτείται, ο κατάλογος των πτυχών που αφορούν τη διαλειτουργικότητα ο οποίος καθορίζεται στις εντολές, διευκρινίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σύμφωνα με το άρθρο 5, εδάφιο (3), παράγραφος (γ).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

(άρθρο 2)

### ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

#### Ι. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

##### 1. Ασφάλεια.

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

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

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

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

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

1.5. Οι διατάξεις με προορισμό το χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλειά τους σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

## **II. Αξιοπιστία — διαθεσιμότητα.**

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

## **III. Υγεία**

1.1. Τα υλικά που ενδέχεται, στον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων τα οποία έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στα τρένα και στη σιδηροδρομική υποδομή.

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

#### **IV. Προστασία του περιβάλλοντος**

1.1. Κατά το σχεδιασμό του συστήματος, πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις για το περιβάλλον λόγω της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, σύμφωνα με τις εν ισχύ νομοθετικές διατάξεις.

1.2. Πρέπει να αποφεύγεται να εκπέμπονται από τα υλικά που χρησιμοποιούνται στα τρένα και στην υποδομή επιβλαβείς και επικίνδυνοι για το περιβάλλον καπνοί ή αέρια, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

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

#### **V. Τεχνική συμβατότητα**

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

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη μελλοντική συμβατότητα.

## **II. Ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα**

### **1. Υποδομή**

#### **1.1. Ασφάλεια**

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις των γραμμών στις οποίες η κυκλοφορία διεξάγεται με μεγάλη ταχύτητα.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, κυρίως όποτε διέρχονται από τους σταθμούς τρένα που κυκλοφορούν με μεγάλη ταχύτητα.

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

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

### **2. Ενέργεια**

#### **2.1. Ασφάλεια**

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των τρένων μεγάλης ταχύτητας, ούτε των προσώπων (χρηστών,

προσωπικού εκμετάλλευσης, περίοικων και τρίτων).

## **2.2. Προστασία του περιβάλλοντος**

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των καθορισμένων ορίων.

## **2.3. Τεχνική συμβατότητα**

Τα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιούνται στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, πρέπει:

- να επιτρέπουν στα τρένα να επιτυγχάνουν τις καθορισμένες επιδόσεις,
- να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στα τρένα.

## **3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση**

### **3.1. Ασφάλεια**

Οι εγκαταστάσεις και οι ενέργειες ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης που χρησιμοποιούνται για το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα τρένων μεγάλης ταχύτητας πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των τρένων στο επίπεδο ασφάλειας το οποίο αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο.

### **3.2. Τεχνική συμβατότητα**

Κάθε νέα υποδομή μεγάλης ταχύτητας και κάθε νέο τροχαίο υλικό μεγάλης ταχύτητας που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την υιοθέτηση συμβατών συστημάτων

ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να προσαρμόζεται στη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

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

#### **4. Τροχαίο υλικό**

##### **4.1. Ασφάλεια**

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

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

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

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

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

επαφή με αυτόν.

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

Πρέπει να προβλέπονται έξοδοι κινδύνου και να επισημαίνονται.

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

Είναι υποχρεωτική η ύπαρξη επί των τρένων ενός συστήματος φωτισμού κινδύνου με επαρκή ένταση και αυτονομία.

Τα τρένα πρέπει να διαθέτουν ηχητικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες εκ μέρους του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του επί του εδάφους προσωπικού ελέγχου.

#### **4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα**

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

#### **4.3. Τεχνική συμβατότητα**

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

σηματοδότησης.

Τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των τρένων με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας.

Τα χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού πρέπει να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές για τις οποίες προβλέπεται η εκμετάλλευσή του.

#### **4.4. Έλεγχος**

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

### **5. Συντήρηση**

#### **5.1. Υγεία**

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να βλάπτουν την υγεία των προσώπων.

#### **5.2. Προστασία του περιβάλλοντος**

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

#### **5.3. Τεχνική συμβατότητα**

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης για τα τρένα μεγάλης ταχύτητας πρέπει να επιτρέπουν να εκτελούνται οι εργασίες

ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλα τα τρένα για τα οποία έχουν σχεδιαστεί.

## **6. Περιβάλλον**

### **6.1. Υγεία**

Η εκμετάλλευση του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας πρέπει να είναι σύμφωνη με τους κανονισμούς σχετικά με τα επίπεδα ηχητικών οχλήσεων.

### **6.2. Προστασία του περιβάλλοντος**

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

## **7. Εκμετάλλευση**

### **7.1. Ασφάλεια**

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

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

## **7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα**

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

## **7.3. Τεχνική συμβατότητα**

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα της εκμετάλλευσης επί του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV**

(άρθρα 8, 11)

### **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

#### **Δήλωση «ΕΚ» Πιστότητας— Καταλληλότητας χρήσης**

##### **1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας**

Η δήλωση «ΕΚ» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας, τα στοιχεία μπορούν να είναι:

##### **1.1. Στοιχεία γενικής χρήσεως**

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

##### **1.2. Στοιχεία γενικής χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά**

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

##### **1.3. Ειδικά στοιχεία**

Είναι τα στοιχεία που είναι ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

## **2. Πεδίο εφαρμογής**

Η δήλωση «ΕΚ» αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς πιστότητας ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρεί,
- είτε την εκτίμηση/αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης και, ιδιαίτερα, στην περίπτωση που πρόκειται περί διασυνδέσεων, σε σχέση με τις υπό έλεγχο τεχνικές προδιαγραφές κυρίως λειτουργικής φύσεως.

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

## **3. Περιεχόμενο της δήλωσης «ΕΚ»**

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

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

- τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας,
- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Δημοκρατία εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),
- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (μάρκα, τύπος, κ.λπ.),
- την αναφορά της διαδικασίας που τηρήθηκε για τη δήλωση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 12),
- κάθε σχετική περιγραφή στην οποία ανταποκρίνεται το στοιχείο διαλειτουργικότητας και ιδιαίτερα οι προϋποθέσεις χρήσης,
- την ονομασία και τη διεύθυνσή του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστότητα ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,
- κατά περίπτωση, τα στοιχεία αναφοράς των

Ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

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

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V**

(άρθρο 14)

### **ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ**

#### **ΔΗΛΩΣΗ «ΕΚ» ΕΛΕΓΧΟΥ**

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

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

- τα στοιχεία αναφοράς του Νόμου,
- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντος φορέα ή του εγκατεστημένου στη Δημοκρατία εντολοδόχου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντος φορέα),
- η συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,
- η ονομασία και η διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο «ΕΚ» που αναφέρεται στο άρθρο 16,
- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,

- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρεί το υποσύστημα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,
- εάν είναι προσωρινή: τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «ΕΚ»,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

(άρθρο 14)

### ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

#### ΕΛΕΓΧΟΣ «ΕΚ»

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

— σύμφωνα προς τις διατάξεις του Νόμου,

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

2. Ο έλεγχος του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

— γενικό σχεδιασμό,

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

— δοκιμές του περατωμένου υποσυστήματος.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι αρμόδιος

για τον έλεγχο «ΕΚ» συντάσσει το πιστοποιητικό πιστότητας, το οποίο προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στη Δημοκρατία εντολοδόχο του, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση ελέγχου «ΕΚ», η οποία προορίζεται για την εποπτεύουσα αρχή του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένο ή/ και τίθεται υπό εκμετάλλευση το υποσύστημα.

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

- για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και της σιδηροκατασκευής, εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου των κατασκευών εκ σκυροδέματος,
- για τα λοιπά υποσυστήματα, γενικά και αναλυτικά σχέδια εκτέλεσης των εργασιών, σχέδια ηλεκτρικών και υδραυλικών κυκλωμάτων, σχέδια κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης, κ.λπ.,
- κατάλογος των στοιχείων διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 3 τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,
- αντίγραφα των δηλώσεων «ΕΚ» πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του Νόμου, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει

λόγος, από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από ένα αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

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

## **5. Επιτήρηση**

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

5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργαστήρια κατασκευής, στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος, προκατασκευής, στις εγκαταστάσεις δοκιμών και, εν γένει, σε όλους τους

χώρους που μπορεί να κρίνει αναγκαίους για την εκτέλεση της αποστολής του· ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του στην Δημοκρατία οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα, και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός, για να ελέγξει την εκτέλεση, πραγματοποιεί, κατά τακτά διαστήματα, ελέγχους, προκειμένου να βεβαιωθεί ότι τηρούνται οι διατάξεις της οδηγίας και, με την ευκαιρία αυτή, χορηγεί έκθεση ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση. Μπορεί να απαιτεί να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.

5.4. Εξάλλου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργαστήρια κατασκευής και κατά τη διάρκεια των επισκέψεων αυτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους και χορηγεί έκθεση επίσκεψης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση.

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

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

7. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά:

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

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

(άρθρο 15)

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

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

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

Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τη διεξαγωγή των ελέγχων πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητα από τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο

πλαίσιο του παρόντος Νόμου, των αδειών, στο πλαίσιο της Οδηγίας 95/18/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>2</sup> και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της Οδηγίας 2004/49/EK, καθώς και ανεξάρτητα από τους φορείς που είναι αρμόδιοι για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

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

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

- καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
- την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των βεβαιώσεων, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του

---

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

προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται εις γνώσιν του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του) στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή αυτής της οδηγίας.