Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

►**B** **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 454/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

της 5ης Μαΐου 2011

σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 123 της 12.5.2011, σ. 11)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 665/2012 της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2012	L 194	1	21.7.2012

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 454/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Μαΐου 2011

σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος [1], και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται σε δομικά υποσυστήματα και σε λειτουργικά υποσυστήματα. Κάθε υποσύστημα θα πρέπει να καλύπτεται από τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας («ΤΠΔ»).

(2) Με την απόφαση C (2006) 124 τελικό, της 9ης Φεβρουαρίου 2006, η Επιτροπή έδωσε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (εφεξής «Οργανισμός») την εντολή να εκπονεί τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας με βάση την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος [2]. Με βάση τους όρους εκείνης της εντολής, ζητήθηκε από τον Οργανισμό να συντάξει το σχέδιο ΤΠΔ σχετικά με τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες. Ο Οργανισμός υπέβαλε σύσταση στις 31 Μαΐου 2010. Η υπόψη σύσταση θα έπρεπε να συμπληρωθεί με άλλη μία σύσταση, κατόπιν εντολής της Επιτροπής, για την κάλυψη τιμολογίων, χειρισμού εισιτηρίων και κρατήσεων για ταξίδια εσωτερικού. Κατά την εκπόνηση αυτής της σύστασης, ο Οργανισμός θα έπρεπε να λάβει υπόψη εθνικές εξελίξεις και τεχνικές εξελίξεις στον τομέα του καινοτομικού χειρισμού εισιτηρίων και της διατροπικότητας.

(3) Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας είναι προδιαγραφές που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ. Η ΤΠΔ του παραρτήματος καλύπτει το υποσύστημα που αφορά τις τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες, προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις και να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

(4) Θεωρείται σημαντική η αποτελεσματική διασύνδεση των συστημάτων πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών των διαφόρων διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ιδίως όσον αφορά την παροχή στους επιβάτες επικαιροποιημένων υπηρεσιών πληροφόρησης και χειρισμού εισιτηρίων.

(5) Ο σκοπός της παρούσας ΤΠΔ είναι ο καθορισμός διαδικασιών και διεπαφών μεταξύ όλων των τύπων φορέων για την παροχή πληροφοριών και την έκδοση εισιτηρίων σε επιβάτες μέσω ευρέως διαθέσιμων τεχνολογιών. Θα πρέπει να περιλαμβάνεται η ανταλλαγή πληροφοριών για τις ακόλουθες παραμέτρους: συστήματα παροχής πληροφοριών στους επιβάτες πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, συστήματα κράτησης και πληρωμής,

[1] ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.
[2] ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.

▼B

διαχείριση αποσκευών, έκδοση εισιτηρίων μέσω γραφείων, μέσω μηχανημάτων πώλησης εισιτηρίων, επί των αμαξοστοιχιών, τηλεφωνικώς, μέσω διαδικτύου ή με οποιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών, διαχείριση ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους μεταφοράς.

(6) Οι πληροφορίες που παρέχονται σε επιβάτες θα πρέπει να είναι προσπελάσιμες, όπως προβλέπουν οι απαιτήσεις της απόφασης 2008/164/ΕΚ της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2007, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα «άτομα μειωμένης κινητικότητας» στο διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα και στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα υψηλών ταχυτήτων ([1]).

(7) Οι διατάξεις της παρούσας ΤΠΔ ισχύουν με την επιφύλαξη αποφάσεων λαμβανομένων από τα κράτη μέλη με βάση τις διατάξεις του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]).

(8) Για να εξασφαλιστεί η δυνατότητα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, υπάρχει ανάγκη για λεπτομερείς προδιαγραφές. Οι εν λόγω προδιαγραφές καθορίζουν το σύστημα ανταλλαγής δεδομένων το οποίο βασίζεται σε κοινά συστατικά στοιχεία και στη διασύνδεση των συστημάτων πληροφοριών και επικοινωνιών των οικείων φορέων. Επιπλέον, είναι επίσης αναγκαία η περιγραφή της διακυβέρνησης για την ανάπτυξη, την εξάπλωση και τη λειτουργία αυτού του συστήματος, καθώς και κατευθυντήριο σχέδιο για την ανάπτυξη και την εξάπλωση αυτού του συστήματος. Τα εν λόγω παραδοτέα θα παραχθούν κατά την αρχική φάση εφαρμογής. Κατά συνέπεια, σε μεταγενέστερο στάδιο, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί η ΤΠΔ, ώστε να ληφθούν υπόψη τα εν λόγω παραδοτέα (λεπτομερείς προδιαγραφές, διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο).

(9) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τα τεχνικά έγγραφα που δημοσιεύονται από τον Οργανισμό και τα οποία παραπέμπουν στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να θεωρούνται παραρτήματα της ΤΠΔ και η εφαρμογή τους να καθίσταται υποχρεωτική από τον χρόνο έναρξης ισχύος της ΤΠΔ.

(10) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Το παράρτημα Ι περιέχει την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (εφεξής «ΤΠΔ») που αφορά το στοιχείο «εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Η ΤΠΔ ισχύει για το στοιχείο «εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές» που ορίζεται στην ενότητα 2.5 του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

3. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες που εκτελούνται από ή προς τρίτες χώρες, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα πληροφοριών από φορείς έξω από την ΕΕ, εκτός αν η ανταλλαγή πληροφοριών συμβατών με την ΤΠΔ προβλέπεται με διμερείς συμφωνίες.

([1]) ΕΕ L 64 της 7.3.2008, σ. 72.
([2]) ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

▼B

Άρθρο 2

Η παρούσα ΤΠΔ εφαρμόζεται σε τρεις φάσεις:

— την πρώτη, κατά την οποία καθορίζονται λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, η διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο (πρώτη φάση),

— τη δεύτερη, που αφορά την ανάπτυξη του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων (δεύτερη φάση) και

— την τελική, που αφορά την εξάπλωση του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων (τρίτη φάση).

Άρθρο 3

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων δημοσιεύει στον ιστότοπό του τα τεχνικά έγγραφα που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ και τα τηρεί ενήμερα. Για τα τεχνικά έγγραφα εφαρμόζει τη διαδικασία διαχείρισης μεταβολών που περιγράφεται στην ενότητα 7.5.2 του παραρτήματος Ι. Υποβάλλει αναφορά στην Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη αυτών των εγγράφων. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής του άρθρου 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων δημοσιεύει στον ιστότοπό του τους φακέλους αναφοράς που αναφέρονται στην ενότητα 4.2.19 του παραρτήματος Ι και τους τηρεί ενήμερους. Για τους εν λόγω φακέλους εφαρμόζει διαδικασία διαχείρισης μεταβολών. Υποβάλλει αναφορά στην Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη αυτών των εγγράφων. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής του άρθρου 29 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

3. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποβάλλει τις συστάσεις του όσον αφορά τα ανοικτά σημεία που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος κανονισμού μέχρι τις 31 Μαρτίου 2012.

Άρθρο 4

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, οι διαχειριστές σταθμών, οι πωλητές εισιτηρίων και ο Οργανισμός υποστηρίζουν τις εργασίες της πρώτης φάσης, όπως περιγράφεται στην ενότητα 7.2 του παραρτήματος Ι, με την παροχή λειτουργικών και τεχνικών πληροφοριών και ειδικών γνώσεων.

Άρθρο 5

Οι αντιπροσωπευτικοί φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, ενεργώντας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), από κοινού με αντιπρόσωπο των πωλητών εισιτηρίων και αντιπρόσωπο των ευρωπαίων επιβατών, εκπονούν λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, τη διακυβέρνηση και το κατευθυντήριο σχέδιο, όπως περιγράφεται στην ενότητα 7 του παραρτήματος Ι, και τα υποβάλλουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός ενός έτους από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την πληροφόρηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των διαχειριστών υποδομής, των διαχειριστών σταθμών και των πωλητών εισιτηρίων σχετικά με τον παρόντα κανονισμό.

([1]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

▼B

Άρθρο 7

Ο παρών κανονισμός τροποποιείται λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων της πρώτης φάσης, όπως περιγράφεται στην ενότητα 7.2 του παραρτήματος I.

Άρθρο 8

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. **Τεχνικό πεδίο εφαρμογής**

Η παρούσα τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (εφεξής «ΤΠΔ») αφορά το στοιχείο «εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Στον κατάλογο του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνεται στους λειτουργικούς τομείς.

1.2. **Γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής**

Το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ είναι το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο α) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

1.3. **Περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ**

Το περιεχόμενο της παρούσας ΤΠΔ είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του άρθρου 5 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Επίσης, στο κεφάλαιο 4, η παρούσα ΤΠΔ περιέχει τους επιχειρησιακούς κανόνες και τους κανόνες συντήρησης που προσιδιάζουν στο τεχνικό και στο γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής.

2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ/ΣΚΟΠΟΣ

2.1. **Υποσύστημα**

Η παρούσα ΤΠΔ καλύπτει:

α) το λειτουργικό υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες»·

β) το μέρος του υποσυστήματος Συντήρηση που αφορά τις τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες (δηλαδή μέθοδοι χρήσης, διοίκηση, επικαιροποίηση και συντήρηση βάσεων δεδομένων, λογισμικού και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων κ.λπ.).

Περιλαμβάνει την παροχή πληροφοριών για τις παραμέτρους:

α) συστήματα παροχής πληροφοριών στους επιβάτες πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού·

β) συστήματα κράτησης και πληρωμής·

γ) διαχείριση αποσκευών·

δ) έκδοση εισιτηρίων μέσω γραφείων έκδοσης εισιτηρίων ή μηχανημάτων πώλησης εισιτηρίων, ή τηλεφωνικώς ή μέσω διαδικτύου, ή με οποιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών, και επί των αμαξοστοιχιών·

ε) διαχείριση ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους μεταφοράς.

2.1.1. *Παροχή πληροφοριών στους επιβάτες πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού*

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, περιέχει το ελάχιστο πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται στους επιβάτες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή από πωλητές εισιτηρίων.

2.1.2. *Συστήματα κράτησης και πληρωμής*

Θα ανταλλάσσονται πληροφορίες μεταξύ των συστημάτων κράτησης και χειρισμού εισιτηρίων, και των συστημάτων πληρωμής των διαφόρων πωλητών εισιτηρίων και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ώστε ο επιβάτης να μπορεί να πληρώνει για τα προαναφερόμενα εισιτήρια, κρατήσεις και συμπληρώματα τα σχετιζόμενα με το ταξίδι και την υπηρεσία που έχει επιλέξει ο ίδιος.

▼B

2.1.3. *Διαχείριση αποσκευών*

Θα παρέχονται στον επιβάτη πληροφορίες σχετικές με τις διαδικασίες παραπόνων στην περίπτωση απώλειας παραδιδόμενων αποσκευών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Επιπλέον, στους επιβάτες θα παρέχονται πληροφορίες σχετικά με την αποστολή ή την παραλαβή παραδιδόμενων αποσκευών.

2.1.4. *Έκδοση εισιτηρίων μέσω γραφείων έκδοσης εισιτηρίων ή μηχανημάτων πώλησης εισιτηρίων, ή τηλεφωνικώς ή μέσω διαδικτύου, ή με οποιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών*

Θα ανταλλάσσονται πληροφορίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και πωλητών εισιτηρίων, προκειμένου οι δεύτεροι να έχουν τη δυνατότητα να εκδίδουν, εφόσον υπάρχουν διαθέσιμα, εισιτήρια, ενιαία εισιτήρια και συμπληρώματα, και να προβαίνουν σε κρατήσεις.

2.1.5. *Διαχείριση ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους μεταφοράς*

Προτείνεται πρότυπο για την παροχή πληροφοριών και την ανταλλαγή πληροφοριών με άλλους τρόπους μεταφοράς.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

3.1. **Συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας πρέπει να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις που εκτίθενται κατά τρόπο γενικό στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας.

Στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας ΤΠΔ, για το υποσύστημα η εκπλήρωση των σχετικών βασικών απαιτήσεων που αναφέρονται στο κεφάλαιο 3 της παρούσας ΤΠΔ θα εξασφαλίζεται με συμμόρφωση προς τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 4: Χαρακτηριστικά του υποσυστήματος.

3.2. **Παράμετροι σχετιζόμενες με γενικές απαιτήσεις**

Η σχέση των γενικών απαιτήσεων με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες καθορίζεται ως εξής:

3.2.1. *Ασφάλεια*

Οι σχετιζόμενες με την ασφάλεια βασικές απαιτήσεις που ισχύουν για το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες είναι: βασικές απαιτήσεις 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Αυτές οι βασικές απαιτήσεις δεν είναι σχετικές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

3.2.2. *Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα*

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 1.2 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ επιτυγχάνεται με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

3.2.3. *Υγεία*

Οι βασικές απαιτήσεις 1.3.1 και 1.3.2 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ δεν είναι σχετικές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

3.2.4. *Προστασία του περιβάλλοντος*

Οι βασικές απαιτήσεις 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 και 1.4.5 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ δεν είναι σχετικές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

3.2.5. *Τεχνική συμβατότητα*

Η βασική απαίτηση 1.5 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ δεν είναι σχετική με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές.

▼B

3.3. **Παράμετροι σχετιζόμενες ειδικά με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για τις επιβατικές υπηρεσίες**

Η σχέση των γενικών απαιτήσεων με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για τις επιβατικές υπηρεσίες καθορίζεται ως εξής:

3.3.1. *Τεχνική συμβατότητα*

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 2.7.1 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ επιτυγχάνεται, μεταξύ άλλων, με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

3.3.2. *Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα*

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 2.7.2 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ επιτυγχάνεται, μεταξύ άλλων, με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

Όμως, αυτή η βασική απαίτηση, και ειδικότερα η μέθοδος χρήσης για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των υπόψη τηλεπληροφορικών εφαρμογών και η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας, αποτελεί το θεμέλιο για ολόκληρη την ΤΠΔ και δεν περιορίζεται μόνο στις ενότητες που αναφέρονται ανωτέρω.

3.3.3. *Υγεία*

Όσον αφορά τη βασική απαίτηση 2.7.3 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, η παρούσα ΤΠΔ δεν καθορίζει απαιτήσεις επιπλέον των υφιστάμενων εθνικών και ευρωπαϊκών κανόνων που σχετίζονται με το ελάχιστο κανόνων για την εργονομία και την προστασία της υγείας σε κάθε διεπαφή μεταξύ των εν λόγω τηλεπληροφορικών εφαρμογών και των χρηστών.

3.3.4. *Ασφάλεια*

Η τήρηση της βασικής απαίτησης 2.7.4 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ επιτυγχάνεται με τις ενότητες:

— 4.2.19: Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων,

— 4.2.21: Δικτύωση και επικοινωνία.

4. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

4.1. **Εισαγωγή**

Λαμβανομένων υπόψη όλων των εφαρμοστέων βασικών απαιτήσεων, το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες χαρακτηρίζεται από τις βασικές παραμέτρους που αναφέρονται στη συνέχεια και οι οποίες περιγράφονται στις ενότητες που ακολουθούν.

4.2. **Λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές του υποσυστήματος**

4.2.1. *Ανταλλαγή δεδομένων πίνακα δρομολογίων*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εκτελεί την ανταλλαγή δεδομένων πίνακα δρομολογίων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει τη διαθεσιμότητα των πινάκων δρομολογίων, που περιέχουν τα στοιχεία δεδομένων τα καθοριζόμενα στη συνέχεια, σε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση, σε τρίτους και σε δημόσιους φορείς. Επιπλέον, με αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να διασφαλίζεται ότι κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει ακριβή και επικαιροποιημένα δεδομένα πίνακα δρομολογίων.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για τις επιβατικές υπηρεσίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

▼B

4.2.1.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμα τα δεδομένα του πίνακα δρομολογίων της σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμα όλα τα δεδομένα του πίνακα δρομολογίων της για τα οποία είναι η ίδια υπεύθυνη ως ανεξάρτητος ή συμπράττων μεταφορέας και τα οποία σχετίζονται με τις υπηρεσίες μεταφοράς που διατίθενται προς αγορά από το κοινό, με εξασφάλιση πρόσβασης σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε τρίτους και σε δημόσιους φορείς. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα του πίνακα δρομολογίων είναι ακριβή και επικαιροποιημένα. Τα δεδομένα πίνακα δρομολογίων πρέπει να τηρούνται διαθέσιμα τουλάχιστον επί εικοσιτέσσερις μήνες μετά τη λήξη ισχύος τους.

Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει υπηρεσία μεταφοράς για την οποία αποτελεί έναν από τους συμπράττοντες μεταφορείς, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει, από κοινού με όλους τους άλλους συμπράττοντες μεταφορείς, ότι το μέρος του πίνακα δρομολογίων που την αφορά είναι ακριβές και επικαιροποιημένο.

Το βασικό περιεχόμενο των δεδομένων πίνακα δρομολογίων πρέπει να περιλαμβάνει:

— Βασικές αρχές αμαξοστοιχιακών παραλλαγών,

— Παράσταση αμαξοστοιχίας,

— Διάφοροι δυνατοί τρόποι παρουσίασης ημερών λειτουργίας,

— Κατηγορία αμαξοστοιχίας/τρόπος παροχής υπηρεσίας,

— Σχέσεις υπηρεσίας μεταφοράς,

— Ομάδες επιβαταμαξών προσαρτημένων σε αμαξοστοιχίες,

— Σύνδεση σε, αποσύνδεση από,

— Ενδιάμεσες ανταποκρίσεις (σύνδεση προς),

— Ενδιάμεσες ανταποκρίσεις (αλλαγή αριθμού υπηρεσίας),

— Στοιχεία υπηρεσιών μεταφοράς,

— Στάσεις με περιορισμούς κυκλοφορίας,

— Νυκτερινές αμαξοστοιχίες,

— Διέλευση ωριαίων ατράκτων,

— Καθεστώς τιμολόγησης και λεπτομέρειες κράτησης,

— Παροχέας πληροφοριών,

— Παροχέας κρατήσεων,

— Εξυπηρετήσεις για την υπηρεσία,

— Προσπελασιμότητα της αμαξοστοιχίας (περιλαμβανόμενης της προγραμματισμένης ύπαρξης καθισμάτων προτεραιότητας, χώρων για αναπηρικά αμαξίδια, κλινοδιαμερισμάτων καθολικής χρήσεως — βλέπε ΤΠΔ ΑΜΚ 4.2.4) — βλέπε ενότητα 4.2.6.1,

— Συμπληρωματικά υπηρεσίας,

— Ανταποκρίσεις — χρονικό διάστημα μεταξύ υπηρεσιών μεταφοράς,

— Κατάλογος σταθμών.

Για τις υπηρεσίες μεταφορών των οποίων τον έλεγχο έχει μόνη η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο ετήσιος πίνακας δρομολογίων πρέπει να είναι διαθέσιμος τουλάχιστον δύο μήνες πριν αρχίσει η εφαρμογή του. Για τις υπόλοιπες υπηρεσίες μεταφοράς, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμο τον πίνακα δρομολογίων το ταχύτερο δυνατόν.

▼B

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμες όλες τις τροποποιήσεις του ετήσιου πίνακα δρομολογίων με σειρά σχετικών επικαιροποιήσεων τουλάχιστον επτά ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή των εν λόγω μεταβολών. Αυτή η υποχρέωση πρέπει να ισχύει μόνον εφόσον οι μεταβολές είναι γνωστές στη σιδηροδρομική επιχείρηση επτά ή περισσότερες ημέρες πριν από την έναρξη εφαρμογής τους.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να είναι σύμφωνες με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α):

— B.4 (βλέπε παράρτημα III).

4.2.2. *Ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εκτελεί την ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να διασφαλίζει ότι τα τιμολογιακά δεδομένα είναι διαθέσιμα, στο μορφότυπο που καθορίζεται στη συνέχεια, σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε τρίτους που έχουν εξουσιοδοτηθεί να πραγματοποιούν πωλήσεις.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλα τα επιβατικά τιμολόγια της σιδηροδρομικής επιχείρησης που αφορούν πωλήσεις για εσωτερικό, πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

4.2.2.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμα τα τιμολόγιά της σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς και τρίτους εξουσιοδοτημένους να πραγματοποιούν πωλήσεις

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμα τα τιμολόγιά της (περιλαμβανομένων των πινάκων ναύλων), εξασφαλίζοντας πρόσβαση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους στους οποίους παρέχει εξουσιοδότηση να πραγματοποιούν πωλήσεις με βάση συμφωνίες διανομής και σε εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει ότι τα τιμολογιακά δεδομένα είναι ακριβή και επικαιροποιημένα.

Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει υπηρεσία μεταφοράς για την οποία αποτελεί έναν από τους συμπράττοντες μεταφορείς, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει, από κοινού με όλους τους άλλους συμπράττοντες μεταφορείς, ότι τα τιμολογιακά δεδομένα είναι ακριβή και επικαιροποιημένα.

Το βασικό περιεχόμενο των τιμολογιακών δεδομένων που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό πρέπει να είναι όπως καθορίζεται στο παράρτημα IV.

Τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους που έχουν εξουσιοδοτηθεί να πραγματοποιούν πωλήσεις με βάση συμφωνίες διανομής και σε εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς, τουλάχιστον τόσο έγκαιρα όσο προβλέπεται στο παράρτημα IV.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να είναι σύμφωνες με τα τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό, σύμφωνα με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α):

— B.1 (βλέπε παράρτημα III),

— B.2 (βλέπε παράρτημα III),

— B.3 (βλέπε παράρτημα III).

Τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εσωτερικό πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε τρίτους που έχουν εξουσιοδοτηθεί να πραγματοποιούν πωλήσεις, καθώς και σε εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς, τουλάχιστον τόσο έγκαιρα όσο και για τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της σχετικά με τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για εσωτερικό πρέπει να είναι σύμφωνες με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α) που πρόκειται να εκπονηθεί(-ούν) από τον Οργανισμό (βλέπε παράρτημα II).

▼B

4.2.3. *Χειρισμός πληροφοριών σχετικών με στοιχεία επαφής της σιδηροδρομικής επιχείρησης*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον επίσημο ιστότοπό της, από τον οποίο οι πελάτες μπορούν να λαμβάνουν ακριβείς πληροφορίες.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

4.2.3.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμο σύνολο δεδομένων σχετικά με τα στοιχεία επαφής της

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να καθιστά διαθέσιμο σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στον Οργανισμό, σε τρίτους και σε δημόσιους φορείς σύνολο δεδομένων που περιλαμβάνει το όνομα μεταφορέα, τον κωδικό μεταφορέα και τον επίσημο ιστότοπό της. Ο επίσημος ιστότοπος που αναφέρεται στην παρούσα βασική παράμετρο πρέπει να είναι μηχαναναγνώσιμος και σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού. Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα από κοινού με άλλη(-ες) σιδηροδρομική(-ές) επιχείρηση(-εις), πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα στις υπόλοιπες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις το όνομα της κοινής επιχειρηματικής μονάδας, οι κωδικοί μεταφορέα και ο επίσημος ιστότοπος.

Σε περίπτωση που σιδηροδρομική επιχείρηση καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες του πίνακα δρομολογίων της σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σύμφωνα με την ενότητα 4.2.1.1, πρέπει να εξασφαλίζει ότι στο εν λόγω σύνολο δεδομένων υπάρχει όνομα μεταφορέα αντίστοιχο του ονόματος μεταφορέα που αναφέρεται στον πίνακα δρομολογίων. Σε περίπτωση που επέλθουν μεταβολές, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να επικαιροποιεί το περιεχόμενο του συνόλου δεδομένων το ταχύτερο δυνατόν.

4.2.4. *Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τους όρους μεταφοράς*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να χειρίζεται πληροφορίες σχετικές με τους όρους μεταφοράς.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει τη διαθεσιμότητα των όρων μεταφοράς στον επίσημο ιστότοπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για τις επιβατικές υπηρεσίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

4.2.4.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει πληροφορίες σχετιζόμενες με τους όρους μεταφοράς

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει πληροφορίες με αντικείμενο:

— τους γενικούς όρους μεταφοράς για επιβάτες του σιδηροδρόμου (GCC-CIV/PRR),

— τους δικούς της όρους μεταφοράς,

— υπερσυνδέτη με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών,

— τα αποδεκτά μέσα πληρωμής,

— τους όρους που ισχύουν για την πώληση και μετά την πώληση, και ειδικότερα για την αλλαγή εισιτηρίων και την επιστροφή της αξίας τους,

— τις διαδικασίες για την υποβολή παραπόνων,

τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπό της. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την πρώτη δημοσίευση το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική

▼B

επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.5. *Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν μεταφορά παραδιδόμενων αποσκευών*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά παραδιδόμενων αποσκευών, εφόσον η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Εάν η υπηρεσία δεν προσφέρεται, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παρέχει την πληροφορία ότι δεν προσφέρεται η εν λόγω υπηρεσία.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα πληροφοριών σχετικά με τον χειρισμό παραδιδόμενων αποσκευών.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να ακολουθεί την εξής διαδικασία:

4.2.5.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει τους όρους για τον χειρισμό παραδιδόμενων αποσκευών

Απευθυνόμενη προς τους επιβάτες, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τους όρους για τον χειρισμό παραδιδόμενων αποσκευών, σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Εάν δεν προσφέρεται η υπηρεσία, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τη σχετική πληροφορία. Η εν λόγω πληροφορία πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την πρώτη δημοσίευση το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.6. *Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά και τη βοήθεια ατόμων μειωμένης κινητικότητας (ΑΜΚ)*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων και/ή ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να εξασφαλίζουν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά και τη βοήθεια ΑΜΚ.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά και τη βοήθεια ΑΜΚ. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή αιτήματος διαθεσιμότητας/κράτησης που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, το σύστημα στο οποίο απευθύνεται πρέπει να είναι τουλάχιστον ικανό να χειρίζεται μηνύματα σύμφωνα με το πρωτόκολλο που ορίζεται στο τεχνικό έγγραφο Β.10 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ). Επιπλέον, το σύστημα πρέπει να εκδίδει αριθμό επιβεβαίωσης για την κράτηση της βοήθειας —αυτό είναι ουσιώδες, προκειμένου να παρέχεται στον πελάτη/επιβάτη η διαβεβαίωση και η εμπιστοσύνη ότι η βοήθεια θα παρασχεθεί και να υφίσταται υποχρέωση λογοδοσίας και ευθύνη για την παροχή της βοήθειας. Τα εν λόγω μηνύματα περιέχουν όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για την κράτηση βοήθειας, ώστε η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων και/ή ο διαχειριστής σταθμού να εκδίδουν αριθμό επιβεβαίωσης προς το ΑΜΚ (για κάθε αναχώρηση και άφιξη κάθε ταξιδιού).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να εφαρμόζονται ως εξής: ο χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά ΑΜΚ πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο των επιβατικών υπηρεσιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο όσον αφορά την ηλεκτρονική αίτηση/επιβεβαίωση πρέπει να εφαρμόζονται εφόσον υφίσταται συμφωνία μεταξύ των αιτούντων και των παραληπτών του αιτήματος.

▼B

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.6.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει πληροφορίες σχετικά με την προσπελασιμότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και σχετικά με τους όρους πρόσβασης στο τροχαίο υλικό

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τις ακόλουθες πληροφορίες:

— τους τύπους/αριθμούς αμαξοστοιχιών και/ή αριθμό γραμμής (εφόσον δεν είναι διαθέσιμος στο κοινό ο αριθμός αμαξοστοιχίας), σε περίπτωση που είναι διαθέσιμες διευκολύνσεις για ΑΜΚ,

— τους τύπους και τις ποσοτικά ελάχιστες διευκολύνσεις για ΑΜΚ στις προαναφερόμενες αμαξοστοιχίες (όπως θέση για αναπηρικό αμαξίδιο, διαμέρισμα για ΑΜΚ, χώρος υγιεινής για ΑΜΚ, θέση με καθίσματα για ΑΜΚ), υπό κανονικές επιχειρησιακές συνθήκες,

— τους τρόπους με τους οποίους ζητείται βοήθεια για επιβίβαση σε αμαξοστοιχίες και αποβίβαση από αυτές (περιλαμβανομένων του χρόνου ειδοποίησης, της διεύθυνσης, της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, των ωρών λειτουργίας και του αριθμού τηλεφώνου του(των) γραφείου(-ων) για παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ), σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 του κανονισμού σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών,

— το μέγιστο επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος αναπηρικού αμαξιδίου (περιλαμβανόμενου του βάρους του ΑΜΚ),

— τους όρους μεταφοράς ατόμων και/ή ζώων συνοδείας,

— τους όρους πρόσβασης στα κτήρια και στις αποβάθρες σταθμού, περιλαμβανομένων των πληροφοριών αν ο σταθμός έχει καταταχθεί στους σταθμούς τους προσπελάσιμους σε ΑΜΚ και αν διαθέτει προσωπικό για την υποστήριξη ΑΜΚ,

τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπό της. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για την πρώτη δημοσίευση το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε τέτοια περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.6.2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει στο (στα) σύστημα(-τα) αποδέκτη(-ες) αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης για παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή αιτήματος διαθεσιμότητας/κράτησης που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, το εν λόγω αίτημα πρέπει να είναι σύμφωνο προς τις σχετικές διατάξεις.

Η δυνατότητα κράτησης για την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα αιτήματα για τη σχετική διαθεσιμότητα/κράτηση αμαξοστοιχίας όσον αφορά τον συγκεκριμένο τύπο βοήθειας.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων πρέπει να είναι:

— Αίτημα διαθεσιμότητας,

— Αίτημα κράτησης,

— Αίτημα μερικής ακύρωσης,

— Αίτημα πλήρους ακύρωσης.

▼B

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος του πελάτη, το οποίο διαβιβάζεται στο σύστημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του πωλητή εισιτηρίων.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο Β.10 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ), οπότε όλα τα συστήματα-αποδέκτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να αποκρίνονται,

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-αποδέκτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον υφίσταται συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα που υπέβαλε το αίτημα.

4.2.6.3. Το σύστημα-αποδέκτης αποστέλλει απάντηση για διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή απάντησης σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, το σύστημα αυτό πρέπει να είναι σύμφωνο με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας διαδικασίας.

Εφόσον αίτημα για κράτηση που αφορά την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ έχει συνταχθεί κανονικά σύμφωνα με την προαναφερόμενη διαδικασία, το σύστημα-αποδέκτης πρέπει να αποστέλλει στο σύστημα που αιτείται απάντηση για διαθεσιμότητα/κράτηση σχετικά με τον αιτηθέντα τύπο βοήθειας.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

— Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,

— Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος πλήρους ακύρωσης,

— Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα στο οποίο έχει αποσταλεί το αίτημα σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με τα στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο Β.10 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ),

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο που χρησιμοποιείται από το σύστημα που αιτείται.

4.2.7. *Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά ποδηλάτων*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά ποδηλάτων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα πληροφοριών για τη μεταφορά ποδηλάτων. Το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να χειρίζεται τουλάχιστον μηνύματα τα οποία συμφωνούν με το πρωτόκολλο που αναφέρεται στο τεχνικό έγγραφο Β.5 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να εφαρμόζονται ως εξής: ο χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά ποδηλάτων πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο των επιβατικών υπηρεσιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης, εφόσον προσφέρεται μεταφορά ποδηλάτων. Στις περιπτώσεις που για τη μεταφορά είναι δυνατή ή υποχρεωτική η κράτηση, τα προβλεπόμενα στην παρούσα βασική παράμετρο που αφορούν ηλεκτρονικό αίτημα/επιβεβαίωση πρέπει να εφαρμόζονται εφόσον υφίσταται συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών μεταξύ του αιτούντος και του διαθέτοντος μέρους.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

▼B

4.2.7.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει όρους για τον χειρισμό ποδηλάτων

Απευθυνόμενη προς τους επιβάτες, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να δημοσιεύει τους όρους για τη μεταφορά ποδηλάτων, εφόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Η σχετική πληροφορία πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπο της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να συμφωνεί με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης. Οι υπόψη όροι πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

— τους τύπους/αριθμούς αμαξοστοιχιών ή αριθμό γραμμής (εφόσον δεν είναι διαθέσιμος στο κοινό ο αριθμός αμαξοστοιχίας), σε περίπτωση που είναι διαθέσιμη η μεταφορά ποδηλάτων,

— συγκεκριμένες ώρες/χρονικές περιόδους κατά τις οποίες επιτρέπεται η μεταφορά ποδηλάτων,

— τους ναύλους για τη μεταφορά ποδηλάτων,

— αν υπάρχει διαθέσιμη ή απαιτείται ειδική κράτηση για χώρο τοποθέτησης ποδηλάτων στην αμαξοστοιχία (περιλαμβάνονται ο χρόνος ειδοποίησης για ποδήλατο, οι ώρες λειτουργίας, η διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και/ή ο αριθμός τηλεφώνου).

Η πρώτη δημοσίευση αυτών των όρων πρέπει να πραγματοποιείται το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει να ισχύει η τροποποίηση. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί σε σχέση με την προηγούμενη έκδοση. Σε κάθε περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση των εν λόγω πληροφοριών.

4.2.7.2. Σιδηροδρομική επιχείρηση ή πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει στο σύστημα διάθεσης κρατήσεων αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης για ποδήλατα

Η δυνατότητα κράτησης πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων χρησιμοποιεί επικοινωνία ΤΠ για την αποστολή αιτήματος σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά τη μεταφορά ποδηλάτων, αυτή η επικοινωνία πρέπει να είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις της παρούσας διαδικασίας.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα-διαθέτη αιτήματα για τη συγκεκριμένη μεταφορά ποδηλάτου όσον αφορά τη διαθεσιμότητα/κράτηση στην οικεία αμαξοστοιχία.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων κράτησης πρέπει να είναι:

— Ερώτημα σχετικά με διαθεσιμότητα,

— Αίτημα κράτησης,

— Αίτημα μερικής ακύρωσης,

— Αίτημα ολικής ακύρωσης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος του πελάτη, το οποίο έχει αποσταλεί στο σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με τους ορισμούς του τεχνικού εγγράφου B.5 (βλέπε παράρτημα III), οπότε όλα τα συστήματα-διαθέτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να απαντούν,

▼B

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον έχει συναφθεί συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα διανομής που αιτείται.

4.2.7.3. Σύστημα διάθεσης κρατήσεων διαβιβάζει απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για ποδήλατα

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή απάντησης σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά μεταφορά ποδηλάτων, το σύστημα πρέπει να είναι σύμφωνο με τις σχετικές οδηγίες που αφορούν την παρούσα διαδικασία.

Εφόσον αίτημα κράτησης χώρων για ποδήλατα έχει διατυπωθεί ορθά σύμφωνα με την περιγραφόμενη ανωτέρω διαδικασία, το σύστημα-διαθέτης πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα διανομής που αιτείται απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για την αμαξοστοιχία για την οποία ζητήθηκε.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

— Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,

— Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος ολικής ακύρωσης,

— Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα-διαθέτη σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με τα στοιχεία που περιέχονται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III),

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο που χρησιμοποιείται από το σύστημα-διαθέτη που αιτείται.

4.2.8. *Χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διασφαλίζει την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων/μοτοσικλετών (στη συνέχεια, ο όρος «επιβατικό αυτοκίνητο» περιλαμβάνει και τις μοτοσικλέτες), εφόσον αυτή η υπηρεσία προσφέρεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει στον επιβάτη τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων. Το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να χειρίζεται τουλάχιστον μηνύματα τα οποία συμφωνούν με το πρωτόκολλο που αναφέρεται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα III).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να εφαρμόζονται ως εξής: ο χειρισμός πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων πρέπει να πραγματοποιείται στο πλαίσιο των επιβατικών υπηρεσιών της σιδηροδρομικής επιχείρησης, εφόσον προσφέρεται μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων. Στις περιπτώσεις που για τη μεταφορά είναι δυνατή ή υποχρεωτική η κράτηση, τα προβλεπόμενα στην παρούσα βασική παράμετρο που αφορούν ηλεκτρονικό αίτημα/επιβεβαίωση πρέπει να εφαρμόζονται εφόσον υφίσταται συμφωνία για την παροχή υπηρεσιών μεταξύ του αιτούντος και του διαθέτοντος μέρους.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.8.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει όρους για τον χειρισμό επιβατικών αυτοκινήτων

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να γνωστοποιεί στους επιβάτες τους όρους για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, εφόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση προσφέρει αυτή την υπηρεσία. Η σχετική πληροφορία πρέπει να δημοσιεύεται τουλάχιστον στον επίσημο ιστότοπο

▼B

της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Ο εν λόγω ιστότοπος πρέπει να είναι σύμφωνος με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα του περιεχομένου του Ιστού, όπου λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες ατόμων με προβλήματα ακοής και/ή όρασης.

Οι υπόψη όροι πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

— τους τύπους/αριθμούς αμαξοστοιχιών στις οποίες είναι διαθέσιμη υπηρεσία μεταφοράς επιβατικών αυτοκινήτων,

— συγκεκριμένες ώρες/χρονικές περιόδους κατά τις οποίες είναι διαθέσιμη η υπηρεσία μεταφοράς επιβατικών αυτοκινήτων,

— τους τυπικούς ναύλους για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων (περιλαμβανομένων ναύλων για την ενδιαίτηση επιβατών, εφόσον η υπηρεσία ενδιαίτησης προσφέρεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση),

— συγκεκριμένη διεύθυνση και συγκεκριμένη ώρα για τη φόρτωση επιβατικών αυτοκινήτων στην αμαξοστοιχία,

— συγκεκριμένη διεύθυνση και συγκεκριμένη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας στον σταθμό προορισμού,

— μέγεθος, βάρος και λοιποί περιορισμοί για τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων.

Η πρώτη δημοσίευση πρέπει να πραγματοποιείται το αργότερο εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας ΤΠΔ. Τροποποιήσεις των εν λόγω πληροφοριών πρέπει να δημοσιεύονται τουλάχιστον έξι ημέρες πριν αρχίσει η εφαρμογή τους. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παραθέτει τα άρθρα τα οποία έχουν τροποποιηθεί. Σε κάθε περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να διατηρεί στον επίσημο ιστότοπό της την προηγούμενη έκδοση αυτών των πληροφοριών.

4.2.8.2. Σιδηροδρομική επιχείρηση ή πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει στο σύστημα κρατήσεων αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης για επιβατικά αυτοκίνητα

Η δυνατότητα κράτησης πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων χρησιμοποιεί επικοινωνία ΤΠ για την αποστολή αιτημάτων διαθεσιμότητας/κράτησης που αφορούν τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, αυτή η επικοινωνία πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις που διέπουν την παρούσα διαδικασία.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα-διαθέτη αιτήματα για τη συγκεκριμένη μεταφορά επιβατικού αυτοκινήτου όσον αφορά τη διαθεσιμότητα/κράτηση στην οικεία αμαξοστοιχία.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων κράτησης πρέπει να είναι:

— Αίτημα διαθεσιμότητας,

— Αίτημα κράτησης,

— Αίτημα μερικής ακύρωσης,

— Αίτημα ολικής ακύρωσης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος που έχει διαβιβαστεί από πελάτη στο σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο B.5 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ), οπότε όλα τα συστήματα-διαθέτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να απαντούν,

▼B

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον υφίσταται συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα διανομής που αιτείται.

4.2.8.3. Σύστημα διάθεσης κρατήσεων διαβιβάζει απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για επιβατικά αυτοκίνητα

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί επικοινωνίες ΤΠ για την αποστολή απαντήσεων σχετικά με διαθεσιμότητα/κράτηση που αφορά τη μεταφορά επιβατικών αυτοκινήτων, το σύστημα πρέπει να είναι σύμφωνο με τους κανόνες που διέπουν αυτή τη διαδικασία.

Εφόσον αίτημα για κράτηση που αφορά επιβατικά αυτοκίνητα έχει διατυπωθεί ορθά σύμφωνα με την περιγραφόμενη ανωτέρω διαδικασία, το σύστημα-διαθέτης πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα διανομής που αιτείται απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για την αμαξοστοιχία για την οποία ζητήθηκε η κράτηση.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

— Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,

— Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος ολικής ακύρωσης,

— Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα-διαθέτη σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο Β.5 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ),

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο το οποίο χρησιμοποιείται από το σύστημα διανομής που αιτείται.

4.2.9. *Χειρισμός διαθεσιμότητας/κράτησης*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να χειρίζεται τις κρατήσεις για την ενδιαίτηση επιβατών. Όλοι οι διάφοροι τύποι ενδιαίτησης [όπως καθίσματα, κλινοθέσια, κλινάμαξες, καθίσματα προτεραιότητας, χώροι αναπηρικών αμαξιδίων, κλινοδιαμερίσματα καθολικής χρήσης (βλέπε ΤΠΔ ΑΜΚ ενότητα 4.2.4)] ονομάζονται εφεξής «θέσεις», εκτός αν απαιτείται πιο εξειδικευμένη πληροφορία. Οι κρατήσεις για τη μεταφορά ποδηλάτων, επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς και για την παροχή βοήθειας σε ΑΜΚ, περιγράφονται σε χωριστές βασικές παραμέτρους σε χωριστές ενότητες.

Η κράτηση θέσεων μπορεί να αφορά απλώς την κράτηση ενδιαιτήματος, επιπλέον προς τη σύμβαση μεταφοράς, ή μπορεί να αποτελεί μέρος συνδυασμένης συναλλαγής, η οποία περιλαμβάνει και το ενδιαίτημα και τη σύμβαση μεταφοράς.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εκδίδουσες και διαθέτουσες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανταλλάσσουν τις ενδεδειγμένες πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα και την κράτηση. Το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να χειρίζεται τουλάχιστον μηνύματα σύμφωνα με το πρωτόκολλο το οποίο αναφέρεται στο τεχνικό έγγραφο Β.5 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν εφόσον υφίσταται συμφωνία μεταξύ του αιτούντος και του διαθέτοντος μέρους όσον αφορά υπηρεσίες των οποίων είναι δυνατή ή υποχρεωτική η κράτηση.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

▼B

4.2.9.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο πωλητής εισιτηρίων διαβιβάζει αίτημα διαθεσιμότητας/κράτησης στο σύστημα διάθεσης κρατήσεων

Η δυνατότητα κράτησης πρέπει να εξαρτάται από την ύπαρξη εμπορικής συμφωνίας μεταξύ του (των) οικείου(-ων) μεταφορέα(-ων) και διανομέα(-ων). Οι εν λόγω συμφωνίες μπορούν να περιλαμβάνουν τέλη, τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ασφαλείας, ειδικούς περιορισμούς από άποψη αμαξοστοιχιών, τόπων προέλευσης/προορισμού, τιμολογίων, διαύλων πώλησης κ.λπ.

Με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συμφωνία μεταξύ των οικείων μερών, το σύστημα διανομής που αιτείται πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα-διαθέτη αιτήματα για τον συγκεκριμένο τύπο ενδιαίτησης όσον αφορά τη διαθεσιμότητα/κράτηση στην οικεία αμαξοστοιχία.

Οι κύριοι τύποι αιτημάτων κράτησης είναι:

— Ερώτημα σχετικά με διαθεσιμότητα,

— Αίτημα κράτησης,

— Αίτημα μερικής ακύρωσης,

— Αίτημα ολικής ακύρωσης.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται κατόπιν αιτήματος πελάτη, το οποίο διαβιβάζεται στο σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με τα στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο Β.5 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ), οπότε όλα τα συστήματα-διαθέτες πρέπει να είναι ικανά να κατανοούν το αίτημα και να απαντούν,

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες, οπότε το σύστημα-διαθέτης πρέπει να είναι ικανό να κατανοεί το αίτημα και να απαντά μόνον εφόσον υφίσταται συγκεκριμένη συμφωνία με το σύστημα διανομής που αιτείται.

4.2.9.2. Το σύστημα διάθεσης κρατήσεων διαβιβάζει απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης

Εφόσον αίτημα για κράτηση θέσεων έχει διατυπωθεί ορθά σύμφωνα με την περιγραφόμενη ανωτέρω διαδικασία, το σύστημα-διαθέτης πρέπει να διαβιβάζει στο σύστημα διανομής που αιτείται απάντηση διαθεσιμότητας/κράτησης για την αμαξοστοιχία για την οποία ζητήθηκε η κράτηση.

Οι κύριοι τύποι απαντήσεων που αφορούν κράτηση πρέπει να είναι:

— Απάντηση σχετικά με διαθεσιμότητα,

— Επιβεβαίωση αιτήματος κράτησης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος μερικής ακύρωσης,

— Επιβεβαίωση αιτήματος ολικής ακύρωσης,

— Εναλλακτική πρόταση,

— Αρνητική απάντηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται για απάντηση σε εισερχόμενο αίτημα που έχει ληφθεί από το σύστημα-διαθέτη σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

Τα στοιχεία δεδομένων και το περιεχόμενο των πληροφοριών του μηνύματος που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων πρέπει να συμφωνούν:

— είτε με στοιχεία που ορίζονται στο τεχνικό έγγραφο Β.5 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ),

— είτε με άλλως καθοριζόμενους κανόνες,

σύμφωνα με το πρωτόκολλο το οποίο χρησιμοποιείται από το σύστημα διανομής που αιτείται.

▼B

4.2.10. *Χειρισμός στοιχείων ασφαλείας για τη διανομή προϊόντων*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η διαθέτουσα σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παράγει στοιχεία ασφαλείας για τη διανομή των προϊόντων της.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι επιβάτες λαμβάνουν από τη διαθέτουσα σιδηροδρομική επιχείρηση, κατά τον ενδεδειγμένο χρόνο, τις πληροφορίες και τα στοιχεία αναφοράς σχετικά με την ασφάλεια που είναι αναγκαία για τους διάφορους τύπους εισιτηρίων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.10.1. Το σύστημα-διαθέτης δημιουργεί στοιχείο ασφαλείας για ηλεκτρονική παράδοση

Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει εισιτήριο/κράτηση σύμφωνα με τη σύμβαση CIV, το προσωπικό του γραφείου/πρακτορείου/λιανοπωλητή ή το σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρέπει να παράγει την πληροφορία ασφαλείας που πρόκειται να εισαχθεί στο εισιτήριο/στην κράτηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις αποσταλούν επιτυχώς στο σύστημα διανομής των εγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων τα δεδομένα σχετικά με το καθεστώς προαγοράς και τη συναλλαγή πώλησης.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν με:

— το πρότυπο σχετικά με τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για διανομή προϊόντων, το οποίο εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ.

4.2.10.2. Το σύστημα-διαθέτης δημιουργεί για τη σιδηροδρομική επιχείρηση στοιχείο φακέλου αναφοράς με σκοπό την ηλεκτρονική παράδοση

Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει εισιτήριο/κράτηση σύμφωνα με τη σύμβαση CIV, το προσωπικό του γραφείου/πρακτορείου/λιανοπωλητή ή το σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρέπει να παράγει στοιχείο φακέλου αναφοράς για την ανάκτηση του εισιτηρίου/της κράτησης, και να εισάγει όλες τις πληροφορίες τις σχετικές με το εισιτήριο στο δικό του σύστημα διανομής.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις αποσταλούν επιτυχώς στο σύστημα διανομής των εγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων τα δεδομένα σχετικά με το καθεστώς προαγοράς και τη συναλλαγή πώλησης.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν με:

— το πρότυπο σχετικά με τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για διανομή προϊόντων, το οποίο εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ.

4.2.10.3. Το σύστημα-διαθέτης δημιουργεί για τον επιβάτη στοιχείο φακέλου αναφοράς με σκοπό την ηλεκτρονική παράδοση

Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει εισιτήριο/κράτηση σύμφωνα με τη σύμβαση CIV, το προσωπικό του γραφείου/πρακτορείου/λιανοπωλητή ή το σύστημα διανομής της σιδηροδρομικής επιχείρησης πρέπει να παράγει στοιχείο φακέλου αναφοράς και να το εισάγει στο εισιτήριο/στην κράτηση.

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις αποσταλούν επιτυχώς στο σύστημα διανομής των εγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων τα δεδομένα σχετικά με το καθεστώς προαγοράς και τη συναλλαγή πώλησης.

▼B

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν με:

— το πρότυπο σχετικά με τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για διανομή προϊόντων, το οποίο εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ.

4.2.11. *Παράδοση του προϊόντος μετά την αγορά του στον πελάτη (περάτωση)*

Αυτή η βασική παράμετρος περιγράφει όλες τις δυνατές άμεσες και έμμεσες μεθόδους περάτωσης οι οποίες συνδέονται με το εισιτήριο και/ή την κράτηση, καθώς και το είδος υποστρώματος (π.χ. χαρτί).

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εκδότης ή ο πωλητής εισιτηρίου εκδίδει εισιτήρια σύμφωνα με κανόνες με τους οποίους επιτυγχάνεται διαλειτουργικότητα μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Κατά την έκδοση εισιτηρίων σε πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να χρησιμοποιούν τουλάχιστον έναν από τους τύπους περάτωσης που αναφέρονται στην ενότητα 4.2.11.1 Περάτωση —άμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό, και στην ενότητα 4.2.11.2 Περάτωση —έμμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν τουλάχιστον για τα τιμολόγια που αφορούν πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

4.2.11.1. Περάτωση —άμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό

Αυτή η διαδικασία είναι εναλλακτική προς τη διαδικασία 4.2.11.2 Περάτωση —έμμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να δέχονται τουλάχιστον εισιτήρια που ανταποκρίνονται στον ορισμό του τεχνικού εγγράφου Β.6 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ), εκτός αν το εισιτήριο δεν είναι το ενδεδειγμένο για το ταξίδι που ζητείται, σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση υποψιάζεται βάσιμα απάτη και σε περίπτωση που το εισιτήριο δεν χρησιμοποιείται σύμφωνα με τους όρους μεταφοράς της ενότητας 4.2.4.

Οι κύριοι τύποι εκδιδόμενων εισιτηρίων εξειδικεύονται στο τεχνικό έγγραφο Β.6 του παραρτήματος ΙΙΙ:

— Εισιτήριο και κράτηση,

— Εισιτήριο μόνο,

— Κράτηση μόνο,

— Συμπληρώματα,

— Αναβάθμιση,

— Τροποποίηση δρομολογίου,

— Δελτίο επιβιβάσεως,

— Ειδικοί ναύλοι σε συνδυασμό με εθνικές εκπτωτικές κάρτες σιδηροδρόμου,

— Ομαδικό εισιτήριο,

— Διαφόρων ειδών διεθνή προνομιακά δελτία για σιδηρόδρομο,

— Απόκομμα για συνοδευόμενο όχημα,

— Αποδεικτικό δικαιώματος διαδρομής ως αποζημίωση.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν με το (τα) τεχνικό(-α) έγγραφο(-α):

— Β.6 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ).

▼B

4.2.11.2. Περάτωση ––έμμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό

Η διαδικασία αυτή είναι εναλλακτική προς τη διαδικασία 4.2.11.1 Περάτωση —άμεσα— για πωλήσεις για εξωτερικό και πωλήσεις στο εξωτερικό.

Σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση πραγματοποιεί πωλήσεις με εφαρμογή έμμεσης περάτωσης σύμφωνα με μια από τις ακόλουθες μεθόδους, πρέπει να τηρεί τα πρότυπα:

— Ηλεκτρονική παράδοση σύμφωνη προς τη CIV (Εισιτήριο κατά την αναχώρηση),

— Δηλωτικό σε κατάλογο σύμφωνο με τη CIV,

— Εισιτήριο σύμφωνο με τη CIV για εκτύπωση σε φύλλο Α4 παραδιδόμενο μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Οι κύριοι τύποι των προαναφερθέντων εκδιδόμενων εισιτηρίων πρέπει να είναι:

— Ανοικτό εισιτήριο (μόνο διαδρομή),

— Ανοικτό εισιτήριο + κράτηση (διαδρομή και κράτηση),

— Ανοικτό εισιτήριο + συμπλήρωμα (διαδρομή και συμπλήρωμα),

— Ανοικτό εισιτήριο + κράτηση + συμπλήρωμα (διαδρομή, κράτηση και συμπλήρωμα),

— Εισιτήριο συνολικής τιμής (διαδρομή και κράτηση).

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν με το (τα) τεχνικό(-ά) έγγραφο(-α):

— Β.6 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ),

— Β.7 (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ),

— Πρότυπο για ευρωπαϊκό «Εισιτήριο κατά την αναχώρηση» και για ευρωπαϊκό «Δηλωτικό σε κατάλογο» εκπονείται. Συνεπώς, αποτελεί ανοικτό σημείο και αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ.

4.2.11.3. Περάτωση —άμεση— πωλήσεις για εσωτερικό

Αποτελεί ανοικτό σημείο (βλέπε παράρτημα ΙΙ).

4.2.11.4. Περάτωση —έμμεση— πωλήσεις για εσωτερικό

Αποτελεί ανοικτό σημείο (βλέπε παράρτημα ΙΙ).

4.2.12. *Χειρισμός παροχής πληροφοριών στην περιοχή σταθμού*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να παρέχει στους πελάτες εντός της περιοχής του σταθμού πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας.

Αυτό πρέπει να ισχύει μόνον εφόσον έχει πραγματοποιηθεί ανακαίνιση, σημαντική αναβάθμιση ή νέα εγκατάσταση συστημάτων φωνητικών ανακοινώσεων και/ή οπτικών ενδείξεων.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν τουλάχιστον σε σταθμούς στους οποίους πραγματοποιούν στάση αμαξοστοιχίες διεθνών υπηρεσιών.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.12.1. Ο διαχειριστής σταθμού ενημερώνει τους πελάτες εντός του σταθμού

Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών, οι διαχειριστές σταθμού πρέπει να παρέχουν στους πελάτες εντός των σταθμών τις ακόλουθες πληροφορίες για αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών:

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Σταθμός(-οί) προορισμού,

▼B

— Και, ανάλογα με την περίπτωση, ενδιάμεσος(-οι) σταθμός(-οί) στάσης,

— Αποβάθρα ή τροχιά,

— Προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης.

Σε περίπτωση απόκλισης από αυτές τις πληροφορίες που αφορούν αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών, οι διαχειριστές σταθμού πρέπει να παρέχουν, στους σταθμούς, τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες για αμαξοστοιχίες:

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Σταθμός(-οί) προορισμού,

— Προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης,

— Απόκλιση από το πρόγραμμα.

Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με τερματίζουσες αμαξοστοιχίες, ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες για αμαξοστοιχίες:

— Σταθμός(-οί) προέλευσης,

— Ώρα άφιξης στον σταθμό τερματισμού,

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Αποβάθρα ή τροχιά άφιξης.

Σε περίπτωση απόκλισης για τερματίζουσες αμαξοστοιχίες, ο διαχειριστής σταθμού πρέπει να παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες για αυτές τις αμαξοστοιχίες:

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Σταθμός(-οί) προέλευσης,

— Προγραμματισμένη ώρα άφιξης,

— Απόκλιση από το πρόγραμμα.

Οι αποκλίσεις από το πρόγραμμα περιλαμβάνουν:

— Σημαντικές καθυστερήσεις,

— Μεταβολή τροχιάς ή αποβάθρας,

— Πλήρη ή μερική κατάργηση αμαξοστοιχίας,

— Αναδρομολόγηση αμαξοστοιχίας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συμφωνίες με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής, ο διαχειριστής σταθμού αποφασίζει σχετικά με:

— Τον τύπο συστήματος πληροφόρησης (οπτική και/ή φωνητική αναγγελία),

— Τη χρονική στιγμή για την παροχή της πληροφορίας,

— Τη θέση εγκατάστασης του συστήματος ενημέρωσης εντός του σταθμού.

Με βάση συμβατική συμφωνία, οι πληροφορίες σχετικά με αποκλίσεις πρέπει να παρέχονται εγκαίρως από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής στον διαχειριστή του σταθμού.

4.2.13. *Χειρισμός της παροχής πληροφοριών στον χώρο οχημάτων*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να παρέχει εντός του χώρου οχημάτων πληροφορίες σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας.

Τα προβλεπόμενα πρέπει να ισχύουν για νέο ή ανακαινισμένο ή αναβαθμισμένο τροχαίο υλικό, εφόσον ανακαινίζονται ή εγκαθίστανται πληροφοριακά συστήματα (φωνητικές αναγγελίες και/ή οθόνες).

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν τουλάχιστον για όλες τις αμαξοστοιχίες που εκτελούν διεθνείς υπηρεσίες.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

▼B

4.2.13.1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση πληροφορεί τους επιβάτες εντός της αμαξοστοιχίας

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να ανακοινώνουν στους επιβάτες εντός της αμαξοστοιχίας:

— Κατά τις στάσεις στον σταθμό αναχώρησης και στους σημαντικούς ενδιάμεσους σταθμούς:

— Τύπος αμαξοστοιχίας και/ή αριθμός,

— Τον (τους) τελικό(-ούς) προορισμό(ούς),

— Ανάλογα με την περίπτωση, τις στάσεις σε ενδιάμεσους σταθμούς,

— Σημαντικές καθυστερήσεις,

— Λόγους καθυστέρησης, εφόσον είναι γνωστοί.

Πριν από την άφιξη για όλες τις στάσεις σε ενδιάμεσους σταθμούς:

— Προσεχή στάση σε σταθμό (όνομα σταθμού).

Πριν από την άφιξη σε σημαντικούς ενδιάμεσους σταθμούς και στον σταθμό προορισμού:

— Προσεχή στάση σε σταθμό (όνομα σταθμού).

— Προγραμματισμένη ώρα άφιξης,

— Εκτιμώμενη ώρα άφιξης και/ή άλλες πληροφορίες σχετικές με καθυστέρηση,

— Επόμενες κύριες ανταποκρίσεις (στη διακριτική ευχέρεια της σιδηροδρομικής επιχείρησης).

Η σιδηροδρομική επιχείρηση αποφασίζει σχετικά με:

— Τον τύπο συστήματος πληροφόρησης (οπτική και/ή φωνητική αναγγελία),

— Τη χρονική στιγμή για την παροχή της πληροφορίας,

— Τη θέση εγκατάστασης των συσκευών ενημέρωσης εντός των αμαξοστοιχιών.

4.2.14. *Προετοιμασία αμαξοστοιχίας*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να πληροφορεί τον διαχειριστή υποδομής ότι η αμαξοστοιχία είναι έτοιμη για πρόσβαση στο δίκτυο, όταν έχουν εκτελεστεί οι εργασίες για την αναχώρηση αμαξοστοιχίας που ορίζονται στην ΤΠΔ ΔΔΚ ενότητα 4.2.3.3 ή όταν έχει τροποποιηθεί ο αριθμός αμαξοστοιχίας.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.14.1. Μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη» για όλες τις αμαξοστοιχίες

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να αποστέλλει στον διαχειριστή υποδομής μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη» κάθε φορά που αμαξοστοιχία είναι έτοιμη για πρόσβαση στο δίκτυο για πρώτη φορά, εκτός αν με βάση τους εθνικούς κανόνες ο διαχειριστής υποδομής αποδέχεται τον πίνακα δρομολογίων ως μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη». Στη δεύτερη περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να ενημερώνει, το ταχύτερο δυνατό, τον διαχειριστή υποδομής και, ανάλογα με την περίπτωση, τον διαχειριστή σταθμού αν η αμαξοστοιχία δεν είναι έτοιμη.

Τα μηνύματα πρέπει να αποτελούνται τουλάχιστον από:

— Τον αριθμό αμαξοστοιχίας και/ή χρονοδιαδρόμου,

— Την ένδειξη αμαξοστοιχία έτοιμη, η οποία δείχνει ότι η αμαξοστοιχία έχει προετοιμαστεί και είναι έτοιμη να κινηθεί.

Στο ίδιο μήνυμα είναι δυνατό να μεταδίδονται και άλλα στοιχεία, όπως:

— Σημείο αναχώρησης χρονοδιαδρόμου, με την ώρα για την οποία ζητήθηκε ο χρονοδιάδρομος,

▼B

— Σημείο προορισμού χρονοδιαδρόμου, με την ώρα κατά την οποία αναμένεται να φθάσει στον προορισμό της η προτεινόμενη αμαξοστοιχία.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το μήνυμα «αμαξοστοιχία έτοιμη» (train ready) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.15. *Πληροφορίες και πρόγνωση για την πορεία αμαξοστοιχίας*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τις πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας και την πρόγνωση για την πορεία αμαξοστοιχίας. Πρέπει να προδιαγράφει τον τρόπο με τον οποίο πρόκειται να τηρείται ο διάλογος μεταξύ διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης, καθώς επίσης μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή σταθμού, ώστε να ανταλλάσσονται πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας και προγνώσεις για την πορεία αμαξοστοιχίας.

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο ο διαχειριστής υποδομής πρέπει, κατά την ενδεδειγμένη χρονική στιγμή, να αποστέλλει πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας προς τη σιδηροδρομική επιχείρηση και προς τον αμέσως γειτονικό διαχειριστή υποδομής που συμμετέχουν στην επιχειρησιακή λειτουργία της αμαξοστοιχίας.

Οι πληροφορίες σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας χρησιμεύουν για την παροχή λεπτομερών στοιχείων όσον αφορά την τρέχουσα κατάσταση της αμαξοστοιχίας σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία υποβολής αναφοράς.

Οι προγνώσεις σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας χρησιμεύουν για την παροχή πληροφοριών που αφορούν την εκτιμώμενη ώρα σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία πρόγνωσης. Αυτό το μήνυμα πρέπει να αποστέλλεται από τον διαχειριστή υποδομής προς τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τον γειτονικό διαχειριστή υποδομής που συμμετέχουν στην πορεία. Οι πληροφορίες σχετικά με την πρόγνωση για την πορεία αμαξοστοιχίας πρέπει να παρέχονται εγκαίρως στον διαχειριστή σταθμού από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής με βάση συμβατική συμφωνία.

Η σύμβαση χρονοδιαδρόμου εξειδικεύει τα σημεία υποβολής αναφοράς για την κίνηση αμαξοστοιχίας.

Αυτή η βασική παράμετρος περιγράφει το περιεχόμενο του μηνύματος και δεν προδιαγράφει τη διαδικασία που αφορά την παραγωγή της πρόγνωσης για την πορεία αμαξοστοιχίας.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.15.1. Πληροφορίες σχετικά με την πορεία αμαξοστοιχίας για όλες τις αμαξοστοιχίες

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση το μήνυμα «πληροφορίες για πορεία αμαξοστοιχίας». Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις η αμαξοστοιχία φθάσει σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία υποβολής αναφοράς, στα οποία προβλέπεται η αποστολή πληροφοριών για την πορεία αμαξοστοιχίας. Σημείο υποβολής αναφοράς μπορεί να είναι, μεταξύ άλλων, σημείο μεταπομπής, σταθμός, ή ο τελικός προορισμός της αμαξοστοιχίας.

Το μήνυμα πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από:

— Τον αριθμό αμαξοστοιχίας και/ή χρονοδιαδρόμου (ΣΤ αμαξοστοιχίας),

— Την προγραμματισμένη ώρα και την πραγματική ώρα σε συμφωνημένο σημείο υποβολής αναφοράς,

— Τα στοιχεία αναγνώρισης του σημείου υποβολής αναφοράς,

▼B

— Την κατάσταση της αμαξοστοιχίας στο σημείο υποβολής αναφοράς (άφιξη, αναχώρηση, διέλευση, αναχώρηση από σταθμό αφετηρίας, άφιξη σε τελικό προορισμό).

Στο ίδιο μήνυμα είναι δυνατό να μεταδίδονται και άλλα στοιχεία, όπως:

— απόκλιση δέλτα από προγραμματισμένη ώρα κράτησης (σε πρώτα λεπτά)

— ανάλογα με την περίπτωση, ο λόγος της καθυστέρησης.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα πληροφορίες για πορεία αμαξοστοιχίας» (Train RunningInformationMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.15.2. Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας για όλες τις αμαξοστοιχίες

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση το μήνυμα «πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας».

Αυτή η διαδικασία πρέπει να ακολουθείται μόλις η αμαξοστοιχία φθάσει σε συμβατικώς συμφωνημένα σημεία υποβολής αναφοράς για την παροχή πρόγνωσης. Μεταξύ άλλων, συμφωνημένο σημείο πρόγνωσης μπορεί να είναι σημείο μεταπομπής ή σταθμός. Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας μπορεί επίσης να αποσταλεί πριν αρχίσει η πορεία της αμαξοστοιχίας. Για επιπρόσθετες καθυστερήσεις που σημειώνονται μεταξύ δύο σημείων αναφοράς, θα πρέπει να έχει καθοριστεί συμβατικώς κατώφλιο μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής στον οποίο πρέπει να αποσταλεί αρχική ή νέα πρόγνωση. Εάν δεν είναι γνωστή η καθυστέρηση, ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να αποστείλει «μήνυμα διακοπής της υπηρεσίας» (βλέπε ενότητα 4.2.16. Πληροφορίες για διακοπή υπηρεσίας).

Το μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας πρέπει να παρέχει την πρόγνωση ώρας για συμφωνημένα σημεία πρόγνωσης.

Οι πληροφορίες σχετικά με την πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας πρέπει να διαβιβάζονται εγκαίρως από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής στον διαχειριστή σταθμού με βάση συμβατική συμφωνία.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει αυτό το μήνυμα στον αμέσως γειτονικό διαχειριστή υποδομής που συμμετέχει στην πορεία της αμαξοστοιχίας.

Το μήνυμα πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον από:

— Τον αριθμό αμαξοστοιχίας και/ή χρονοδιαδρόμου (ΣΤ αμαξοστοιχίας),

— Για κάθε συμφωνημένο σημείο πρόγνωσης:

  — Προγραμματισμένη ώρα και προβλεπόμενη ώρα,

  — Στοιχεία αναγνώρισης του συμφωνημένου σημείου πρόγνωσης,

  — Κατάσταση της αμαξοστοιχίας στο συμφωνημένο σημείο πρόγνωσης (άφιξη, αναχώρηση, διέλευση, άφιξη σε τελικό προορισμό).

Στο ίδιο μήνυμα είναι δυνατή η αποστ και άλλων στοιχείων, όπως:

— εκτιμώμενη απόκλιση δέλτα από κρατημένη προγραμματισμένη ώρα (σε πρώτα λεπτά),

— ανάλογα με την περίπτωση, ο λόγος της καθυστέρησης.

▼B

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας» (TrainRunningForecastMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.16. *Πληροφορίες για διαταραχή υπηρεσίας*

Αυτή η βασική παράμετρος καθορίζει τον τρόπο χειρισμού πληροφοριών για διαταραχή υπηρεσίας μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Για τον χειρισμό παραπόνων επιβατών, τα δεδομένα σχετικά με διαταραχή υπηρεσίας πρέπει να τηρούνται διαθέσιμα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους πωλητές εισιτηρίων και/ή εξουσιοδοτημένους δημόσιους φορείς τουλάχιστον επί δώδεκα μήνες μετά τη λήξη ισχύος αυτών των δεδομένων.

Αυτή η βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.16.1. Γενικές παρατηρήσεις

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής σχετικά με την επιχειρησιακή κατάσταση των αμαξοστοιχιών, όπως ορίζεται στην ΤΠΔ ΔΔΚ ενότητα 4.2.3.3.2.

Εάν διακοπεί η πορεία αμαξοστοιχίας, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστέλλει το μήνυμα «διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας», όπως ορίζεται στη συνέχεια.

4.2.16.2. Μήνυμα διακοπής πορείας αμαξοστοιχίας για όλες τις αμαξοστοιχίες

Σε περίπτωση διακοπής της πορείας αμαξοστοιχίας, ο διαχειριστής υποδομής εκδίδει αυτό το μήνυμα προς τον γειτονικό διαχειριστή υποδομής και την (τις) σιδηροδρομική(-ές) επιχείρηση(-εις).

Εάν είναι γνωστή η διάρκεια της καθυστέρησης, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστείλει μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας (βλέπε ενότητα 4.2.15.2 Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας).

Τα κύρια στοιχεία δεδομένων αυτού του μηνύματος είναι:

— χρονοδιάδρομος και/ή αριθμός αμαξοστοιχίας (ΣΤ αμαξοστοιχίας),

— στοιχεία αναγνώρισης της θέσης με βάση την επόμενη θέση από τον φάκελο αναφοράς θέσης,

— ώρα έναρξης της διακοπής,

— προγραμματισμένη ημερομηνία και ώρα αναχώρησης στη θέση αυτή,

— κωδικός που προσδιορίζει την αιτία της διακοπής και/ή περιγραφή της διακοπής.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα διακοπής πορείας αμαξοστοιχίας» (TrainRunningInterruptionMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

▼B

4.2.17. *Χειρισμός βραχυπρόθεσμων δεδομένων πίνακα δρομολογίων για αμαξοστοιχίες*

Αυτή η βασική παράμετρος (ΒΠ) καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνεται ο χειρισμός επειγόντων αιτημάτων για χρονοδιάδρομο μεταξύ του προσβασιούχου (ΠΟ) (Access Party — AP) και του διαχειριστή υποδομής. Οι σχετικές απαιτήσεις ισχύουν για επείγοντα αιτήματα για χρονοδιάδρομο.

Αυτή η ΒΠ δεν περιλαμβάνει θέματα διαχείρισης της κυκλοφορίας. Το χρονικό όριο μεταξύ επειγόντων αιτημάτων για χρονοδιάδρομο και μεταβολών χρονοδιαδρόμων για διαχείριση της κυκλοφορίας υπόκειται σε τοπικές συμφωνίες. Θα πρέπει να είναι δυνατόν να ζητείται βραχυπρόθεσμος χρονοδιάδρομος σε περίπτωση που πρόκειται για επείγουσες ανάγκες μεταφορών (π.χ. ειδική αμαξοστοιχία, επιπρόσθετη αμαξοστοιχία). Προς τον σκοπό αυτό, ο ΠΟ που ζητεί βραχυπρόθεσμο χρονοδιάδρομο πρέπει να παρέχει στον διαχειριστή υποδομής όλες τις αναγκαίες πληροφορίες που δείχνουν πότε και πού απαιτείται να κινηθεί αμαξοστοιχία, καθώς και τα σχετικά δεδομένα.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν καθορίζεται ελάχιστο χρονικό πλαίσιο. Ελάχιστα χρονικά πλαίσια μπορεί να καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

Κάθε διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για την καταλληλότητα των χρονοδιαδρόμων στην υποδομή του, ενώ η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να ελέγχει τα χαρακτηριστικά αμαξοστοιχιών σε σχέση με τις τιμές που παρέχονται στα στοιχεία των χρονοδιαδρόμων για τους οποίους έχει συμβληθεί.

Οι διάφορες δυνατές εκδοχές είναι:

— Εκδοχή Α: Ο ΠΟ έρχεται σε επαφή με όλους τους εμπλεκόμενους διαχειριστές υποδομής απευθείας (περίπτωση Α) ή μέσω της Μονοαπευθυντικής Θυρίδας (ΜΑΘ) (περίπτωση Β), προκειμένου να οργανώσει τους χρονοδιαδρόμους για ολόκληρο το ταξίδι. Στην περίπτωση αυτή, ο ΠΟ οφείλει επίσης να χρησιμοποιήσει την αμαξοστοιχία σε ολόκληρο το ταξίδι.

— Εκδοχή Β: Κάθε ΠΟ εμπλεκόμενος στο ταξίδι μεταφοράς έρχεται σε επαφή με τους τοπικούς διαχειριστές υποδομής απευθείας ή μέσω ΜΑΘ, προκειμένου να ζητήσει χρονοδιάδρομο για το τμήμα του ταξιδιού στο οποίο χρησιμοποιεί την αμαξοστοιχία.

Σε αμφότερες τις εκδοχές, η διαδικασία εκχώρησης στην περίπτωση επείγοντος αιτήματος για χρονοδιάδρομο λαμβάνει τη μορφή διαλόγου μεταξύ ΠΟ και διαχειριστή υποδομής, όπου περιέχονται τα ακόλουθα μηνύματα:

— Μήνυμα για αίτημα χρονοδιαδρόμου,

— Μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου,

— Μήνυμα για μη διαθέσιμο χρονοδιάδρομο,

— Μήνυμα για επιβεβαίωση χρονοδιαδρόμου,

— Μήνυμα για αποποίηση στοιχείων χρονοδιαδρόμου,

— Μήνυμα για ακύρωση χρονοδιαδρόμου,

— Μήνυμα ότι κρατημένος χρονοδιάδρομος δεν είναι πλέον διαθέσιμος,

— Μήνυμα για επιβεβαίωση λήψης.

Σε περίπτωση κινήσεων αμαξοστοιχίας για τις οποίες έχει ήδη ζητηθεί και εκδοθεί χρονοδιάδρομος, δεν είναι αναγκαία η επανάληψη του αιτήματος για χρονοδιάδρομο, εκτός αν οι καθυστερήσεις υπερβαίνουν τιμή η οποία έχει συμφωνηθεί συμβατικά μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και του διαχειριστή υποδομής ή αν η σύνθεση της αμαξοστοιχίας έχει μεταβληθεί κατά τρόπο ώστε να καθιστά άκυρο το υφιστάμενο αίτημα χρονοδιαδρόμου.

Τα προβλεπόμενα σε αυτή τη βασική παράμετρο πρέπει να ισχύουν όσον αφορά τον χειρισμό χρονοδιαδρόμου για όλες τις αμαξοστοιχίες της σιδηροδρομικής επιχείρησης, αλλά μόνον εφόσον τα συμμετέχοντα μέρη χρησιμοποιούν τηλεπληροφορικές εφαρμογές υπό την έννοια του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1] για επείγοντα αιτήματα για χρονοδιάδρομο.

[1] ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

▼B

Στην περίπτωση αυτή, η υπόψη βασική παράμετρος πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδικασίες:

4.2.17.1. Μήνυμα για αίτημα χρονοδιαδρόμου

Αυτό το μήνυμα αποστέλλεται στον διαχειριστή υποδομής από τον ΠΟ και έχει το ακόλουθο βασικό περιεχόμενο:

— ΠΟ που υποβάλλει το αίτημα χρονοδιαδρόμου,

— σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου,

— ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,

— σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,

— ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προτεινόμενη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας στον προορισμό της,

— ζητηθέν τμήμα του ταξιδιού,

— ενδιάμεσες στάσεις ή οποιαδήποτε άλλα κατονομαζόμενα σημεία κατά μήκος του προτεινόμενου χρονοδιαδρόμου, με αναφορά στην ώρα άφιξης και στην ώρα αναχώρησης από ενδιάμεσο σημείο. Εάν δεν συμπληρωθεί το παρόν πεδίο, αυτό σημαίνει ότι η αμαξοστοιχία δεν σταματά στο εν λόγω σημείο,

— συμφωνημένος και αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός αμαξοστοιχίας/δεδομένα για το τμήμα του ταξιδιού,

— μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα αμαξοστοιχίας,

— μέγιστη ταχύτητα υπό καθοριζόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή), π.χ. LZB, ETCS],

— για κάθε ελκτική μονάδα: κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή,

— ωθητική κινητήρια μονάδα (κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή),

— επικεφαλής ελκόμενο όχημα με θάλαμο οδηγήσεως (ΕΟΘΟ - DVT),

— συνολικό μήκος,

— συνολικό βάρος,

— μέγιστο φορτίο άξονα,

— μεικτό βάρος ανά μέτρο,

— επίδοση πέδης (αντιπροσωπευτική της πραγματικής ισχύος πέδησης σε επίπεδο πέδης),

— τύπος πέδης (για την ένδειξη χρήσης ηλεκτρομαγνητικής πέδης),

— προβλεπόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή)],

— απενεργοποίηση πέδης ανάγκης,

— ραδιοσύστημα (π.χ. GSM-R),

— ΕΑ (ειδικές αποστολές),

— περιτύπωμα φόρτωσης,

— κάθε άλλο τεχνικό προαπαιτούμενο που διαφέρει από τις τυπικές διαστάσεις (π.χ. ιδιόμορφο περιτύπωμα φορτίου),

— κατηγορία αμαξοστοιχίας,

— άλλα ειδικά δεδομένα απαιτούμενα σε επίπεδο τοπικό ή εθνικό για τη διαδικασία αίτησης χρονοδιαδρόμου,

▼B

— καθορισμός ενεργειών που πρέπει να εκτελούνται σε δεδομένο ενδιάμεσο σημείο κατά μήκος της διαδρομής,

— κωδικός σιδηροδρομικής επιχείρησης που είναι υπεύθυνη για την κίνηση της αμαξοστοιχίας στο υπόψη τμήμα του ταξιδιού,

— κωδικός διαχειριστή υποδομής που είναι υπεύθυνος για την αμαξοστοιχία στο αντίστοιχο τμήμα του ταξιδιού,

— κωδικοί σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή υποδομής για το επόμενο τμήμα όπου θα κινηθεί η αμαξοστοιχία, ανάλογα με την περίπτωση.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα για αίτημα χρονοδιαδρόμου» (PathRequestMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.17.2. Μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου

Ο διαχειριστής υποδομής αποστέλλει αυτό το μήνυμα με το ακόλουθο βασικό περιεχόμενο προς τον αιτούντα ΠΟ, απαντώντας στο σχετικό αίτημα του ΠΟ για χρονοδιάδρομο:

— ΠΟ που υποβάλλει το αίτημα χρονοδιαδρόμου,

— σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου,

— ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,

— σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,

— ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προτεινόμενη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας στον προορισμό της,

— ζητηθέν τμήμα του ταξιδιού,

— ενδιάμεσες στάσεις ή οποιαδήποτε άλλα κατονομαζόμενα σημεία κατά μήκος του προτεινόμενου χρονοδιαδρόμου, με αναφορά στην ώρα άφιξης και στην ώρα αναχώρησης από ενδιάμεσο σημείο. Εάν δεν συμπληρωθεί το παρόν πεδίο, αυτό σημαίνει ότι η αμαξοστοιχία δεν σταματά στο εν λόγω σημείο,

— συμφωνημένος και αναγκαίος τεχνικός εξοπλισμός αμαξοστοιχίας/δεδομένα για το τμήμα του ταξιδιού,

— μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα αμαξοστοιχίας,

— μέγιστη ταχύτητα υπό καθοριζόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή), π.χ. LZB, ETCS],

— για κάθε ελκτική μονάδα: κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή,

— ωθητική κινητήρια μονάδα (κατηγορία έλξης, τεχνική παραλλαγή),

— επικεφαλής ελκόμενο όχημα με θάλαμο οδηγήσεως (ΕΟΘΟ - DVT),

— συνολικό μήκος,

— συνολικό βάρος,

— μέγιστο φορτίο άξονα,

— μεικτό βάρος ανά μέτρο,

— επίδοση πέδης (αντιπροσωπευτική της πραγματικής ισχύος πέδησης σε επίπεδο πέδης),

— τύπος πέδης (για την ένδειξη χρήσης ηλεκτρομαγνητικής πέδης),

▼B

— προβλεπόμενο(-α) σύστημα(-τα) ελέγχου αμαξοστοιχίας [εθνικό(-ά) και διεθνές(-ή)],

— απενεργοποίηση πέδης ανάγκης,

— ραδιοσύστημα (π.χ. GSM-R),

— ΕΑ (ειδικές αποστολές),

— περιτύπωμα φόρτωσης,

— κάθε άλλο τεχνικό προαπαιτούμενο που διαφέρει από τις τυπικές διαστάσεις (π.χ. ιδιόμορφο περιτύπωμα φορτίου),

— κατηγορία αμαξοστοιχίας,

— άλλα ειδικά δεδομένα απαιτούμενα σε επίπεδο τοπικό ή εθνικό για τη διαδικασία αίτησης χρονοδιαδρόμου,

— καθορισμός ενεργειών που πρέπει να εκτελούνται σε δεδομένο ενδιάμεσο σημείο κατά μήκος της διαδρομής,

— κωδικός σιδηροδρομικής επιχείρησης που είναι υπεύθυνη για την κίνηση της αμαξοστοιχίας στο υπόψη τμήμα του ταξιδιού,

— κωδικός διαχειριστή υποδομής που είναι υπεύθυνος για την αμαξοστοιχία στο αντίστοιχο τμήμα του ταξιδιού,

— κωδικοί σιδηροδρομικής επιχείρησης και διαχειριστή υποδομής για το επόμενο τμήμα του ταξιδιού, ανάλογα με την περίπτωση.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου» (PathDetailsMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.17.3. Μήνυμα «χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος»

Απαντώντας σε αίτημα του ΠΟ για χρονοδιάδρομο, ο διαχειριστής υποδομής αποστέλλει αυτό το μήνυμα στον αιτούντα ΠΟ, στην περίπτωση που δεν υπάρχει διαθέσιμος χρονοδιάδρομος.

— Σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,

— Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,

— Ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,

— Ένδειξη ότι ο χρονοδιάδρομος δεν είναι διαθέσιμος,

— Λόγος για τον οποίο ο χρονοδιάδρομος δεν είναι διαθέσιμος.

Ταυτοχρόνως με αυτό το μήνυμα, ή το ταχύτερο δυνατόν, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να αποστείλει εναλλακτική πρόταση, χωρίς να απαιτείται άλλο αίτημα από τη σιδηροδρομική επιχείρηση (Μήνυμα για στοιχεία χρονοδιαδρόμου).

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος» (PathNotAvailableMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

▼B

4.2.17.4. Μήνυμα επιβεβαίωσης χρονοδιαδρόμου

Ο ΠΟ χρησιμοποιεί αυτό το μήνυμα για την κράτηση/επιβεβαίωση του χρονοδιαδρόμου που προτάθηκε από τον διαχειριστή υποδομής:

— Αριθμός χρονοδιαδρόμου, με σκοπό την αναγνώριση του χρονοδιαδρόμου,

— Σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,

— Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,

— Ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,

— Σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,

— Ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προταθείσα αμαξοστοιχία αναμένεται να φθάσει στον προορισμό της,

— Ένδειξη ότι ο ΠΟ αποδέχεται τον προταθέντα χρονοδιάδρομο.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να είναι σύμφωνες τουλάχιστον προς το «μήνυμα επιβεβαίωσης χρονοδιαδρόμου» (PathConfirmedMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.17.5. Μήνυμα αποποίησης στοιχείων χρονοδιαδρόμου

Ο ΠΟ χρησιμοποιεί αυτό το μήνυμα για την απόρριψη των στοιχείων χρονοδιαδρόμου που προτάθηκαν από τον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής:

— Αριθμός χρονοδιαδρόμου, με σκοπό την αναγνώριση του χρονοδιαδρόμου,

— Ένδειξη ότι τα στοιχεία του χρονοδιαδρόμου απορρίπτονται,

— Λόγος για την άρνηση εκχώρησης του χρονοδιαδρόμου ή της εναλλακτικής λύσης που ζητήθηκε από τον ΠΟ,

— Σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,

— Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,

— Ώρα αναχώρησης από το σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία ζητείται ο χρονοδιάδρομος,

— Σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,

— Ώρα άφιξης στο σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προταθείσα αμαξοστοιχία αναμένεται να φθάσει στον προορισμό της.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα αποποίησης στοιχείων χρονοδιαδρόμου» (PathDetailsRefusedMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.17.6. Μήνυμα ακύρωσης χρονοδιαδρόμου

Αυτό το μήνυμα χρησιμοποιείται από ΠΟ για την ακύρωση χρονοδιαδρόμου που έχει κρατηθεί από αυτόν:

— Αριθμός χρονοδιαδρόμου, με σκοπό την αναγνώριση του χρονοδιαδρόμου,

▼B

— Προς ακύρωση τμήμα του ταξιδιού,

— Ένδειξη ότι ο χρονοδιάδρομος ακυρώνεται,

— Αρχικό σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,

— Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,

— Ώρα αναχώρησης από το αρχικό σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία είχε ζητηθεί ο χρονοδιάδρομος,

— Αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,

— Ώρα άφιξης στο αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προταθείσα αμαξοστοιχία αναμενόταν να φθάσει στον προορισμό της.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα ακύρωσης χρονοδιαδρόμου» (PathCancelledMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.17.7. Μήνυμα «επιβεβαίωση λήψης»

Αυτό το μήνυμα ανταλλάσσεται μεταξύ διαχειριστών υποδομής και ΠΟ όταν η ζητούμενη απάντηση σε κάποιο από τα ανωτέρω μηνύματα δεν είναι δυνατόν να δοθεί εντός 5 πρώτων λεπτών:

— Μήνυμα επιβεβαίωσης λήψης: αναφέρει ότι ο αποστολέας του έχει λάβει το μήνυμα και θα ενεργήσει δεόντως σχετικά.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να είναι σύμφωνες τουλάχιστον προς το «μήνυμα επιβεβαίωσης λήψης» (ReceiptConfirmationMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.17.8. Μήνυμα «κρατημένος χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος πλέον»

Ο διαχειριστής υποδομής χρησιμοποιεί αυτό το μήνυμα για να καταστήσει γνωστό στον ΠΟ ότι χρονοδιάδρομος ο οποίος κρατήθηκε δεν είναι πλέον διαθέσιμος. Ο χρονοδιάδρομος έπαυσε να είναι διαθέσιμος για σημαντικό λόγο, π.χ. σημαντική διαταραχή. Περιεχόμενο του μηνύματος:

— Αριθμός χρονοδιαδρόμου,

— Αριθμός αμαξοστοιχίας της προγραμματισμένης αμαξοστοιχίας για την οποία δεν είναι πλέον διαθέσιμος ο χρονοδιάδρομος (εάν είναι ήδη γνωστός στον διαχειριστή υποδομής),

— Αρχικό σημείο αναχώρησης του χρονοδιαδρόμου: σημείο αναχώρησης της αμαξοστοιχίας επί του χρονοδιαδρόμου,

— Σημείο προορισμού του χρονοδιαδρόμου,

— Ώρα αναχώρησης από το αρχικό σημείο αφετηρίας του χρονοδιαδρόμου: ώρα για την οποία είχε ζητηθεί ο χρονοδιάδρομος,

— Αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: προορισμός της αμαξοστοιχίας στον ζητηθέντα χρονοδιάδρομο,

▼B

— Ώρα άφιξης στο αρχικό σημείο τέρματος του χρονοδιαδρόμου: ώρα κατά την οποία η προτεινόμενη αμαξοστοιχία αναμενόταν να φθάσει στον προορισμό της,

— Ένδειξη της αιτίας.

Η ανωτέρω διαδικασία και οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της πρέπει να συμφωνούν τουλάχιστον με το «μήνυμα χρονοδιάδρομος μη διαθέσιμος» (PathNotAvailableMessage) του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων):

— B.30 (βλέπε παράρτημα III).

Επιπλέον, για τον ίδιο σκοπό είναι δυνατή η χρήση άλλων υφιστάμενων προτύπων, εφόσον τα εμπλεκόμενα μέρη έχουν συνάψει ειδική συμφωνία που επιτρέπει τη χρήση αυτών των προτύπων.

4.2.18. *Η ποιότητα των δεδομένων και των πληροφοριών που σχετίζονται με την παρούσα ΤΠΔ*

4.2.18.1. Οι απαιτήσεις

Για να πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας ΤΠΔ, όσον αφορά την ποιότητα των δεδομένων και των πληροφοριών σε ολόκληρη την ΤΠΔ πρέπει να εφαρμόζονται τα αναφερόμενα στη συνέχεια.

Όλοι οι αποδέκτες της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να είναι υπεύθυνοι να καθιστούν διαθέσιμα επικαιροποιημένα, συνεκτικά, ακριβή και πλήρη δεδομένα κατά την κατάλληλη χρονική στιγμή και υπό το ενδεδειγμένο μορφότυπο σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε διαχειριστές υποδομής ή σε τρίτους. Κάθε φορέας στον οποίο απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ πρέπει να είναι υπεύθυνος για τη δημοσίευση επικαιροποιημένων, συνεκτικών, ακριβών και πλήρων πληροφοριών κατά την κατάλληλη χρονική στιγμή και με το κατάλληλο περιεχόμενο, απευθυνόμενων προς τους πελάτες (επιβάτες), προς άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή προς διαχειριστές υποδομής ή προς τρίτους.

Όταν δεδομένα ή πληροφορίες χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων περισσότερων της μιας βασικών παραμέτρων της παρούσας ΤΠΔ ταυτοχρόνως, οι φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα ή οι πληροφορίες που είναι κοινά για τις εν λόγω βασικές παραμέτρους χρησιμοποιούνται κατά τρόπο συνεκτικό (π.χ. διασφαλίζεται η συνέπεια i) μεταξύ πίνακα δρομολογίων και πληροφοριών για τιμολόγια ή ii) μεταξύ πληροφοριών για τιμολόγια και πληροφοριών για κρατήσεις).

Σε περίπτωση που δεδομένα ή πληροφορίες παρέχονται από περισσότερους του ενός φορείς στους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ, οι φορείς αυτοί πρέπει να διασφαλίζουν από κοινού ότι τα μέρη των παρεχόμενων κοινών δεδομένων ή πληροφοριών είναι επικαιροποιημένα, συνεκτικά, ακριβή, πλήρη και συμβατά (παράδειγμα: η παροχή πληροφοριών πίνακα δρομολογίων για τη σιδηροδρομική επιχείρηση Α και για τη σιδηροδρομική επιχείρηση Β πρέπει να είναι συνεκτική, ώστε να διασφαλίζεται η συμφωνία τους στα σύνορα κ.λπ.).

Όταν χρησιμοποιούνται δεδομένα αναφοράς ή πληροφορίες αναφοράς για την τήρηση απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ, οι φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζουν τη συνέπεια μεταξύ των δεδομένων αναφοράς ή των πληροφοριών αναφοράς και των δεδομένων ή των πληροφοριών που χρησιμοποιούνται στις βασικές παραμέτρους της παρούσας ΤΠΔ (παραδείγματα: διασφαλίζεται η συνέπεια i) μεταξύ κωδίκων αναφοράς για τοποθεσίες και πληροφοριών πορείας αμαξοστοιχιών ή ii) μεταξύ κωδίκων αναφοράς για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και περάτωσης κ.λπ.).

Η ποιότητα δεδομένων ή πληροφοριών παρεχόμενων από τους φορείς για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να καθιστά δυνατή την έκδοση από τους φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ εισιτηρίων όπως αναφέρεται στο άρθρου 10 του κανονισμού για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

Η ποιότητα δεδομένων ή πληροφοριών παρεχόμενων από τους φορείς για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ πρέπει να φθάνει σε επίπεδο το οποίο καθιστά δυνατό να παρέχουν οι φορείς προς τους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 και στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

▼B

4.2.19. *Διάφοροι φάκελοι αναφοράς και βάσεις δεδομένων*

4.2.19.1. Φάκελοι αναφοράς

Για τη λειτουργία επιβατικών αμαξοστοιχιών στο ευρωπαϊκό δίκτυο, πρέπει να είναι διαθέσιμοι και προσιτοί σε όλους τους παροχείς υπηρεσιών (διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, εξουσιοδοτημένοι τρίτοι και διαχειριστές σταθμών) οι φάκελοι αναφοράς που αναφέρονται στη συνέχεια. Τα δεδομένα πρέπει να αντιπροσωπεύουν την πραγματική κατάσταση ανά πάσα στιγμή.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων θα αποθηκεύει κεντρικά και θα τηρεί μοναδικούς κωδικούς για τα ακόλουθα δεδομένα αναφοράς:

— φάκελος αναφοράς της κωδίκευσης για όλους τους διαχειριστές υποδομής, όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλους τους διαχειριστές σταθμών, όλες τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών,

— φάκελος αναφοράς της κωδίκευσης θέσεων,

— φάκελος αναφοράς όλων των υφιστάμενων συστημάτων ελέγχου αμαξοστοιχιών,

— φάκελος αναφοράς όλων των διαφόρων τύπων μηχανών,

— φάκελος αναφοράς όλων των ευρωπαϊκών συνεργείων συντήρησης,

— φάκελος αναφοράς για τα ευρωπαϊκά συστήματα κράτησης,

— φάκελος αναφοράς κωδικών για την ανταλλαγή δεδομένων πινάκων δρομολογίων,

— φάκελος αναφοράς κωδικών για την ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων,

— κατάλογος συνόλου δεδομένων σχετικών με μηνύματα,

— κατάλογος κωδικών ευρετηρίου,

— κάθε άλλος φάκελος και κατάλογος κωδικών που είναι αναγκαίος για τη χρήση του (των) τεχνικού(-ών) εγγράφου(-ων) που αναφέρεται(-ονται) στα παραρτήματα (θα καθοριστούν κατά την πρώτη φάση).

Όταν γίνεται κοινή χρήση φακέλου αναφοράς με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, η εκπόνησή του και η χρήση του πρέπει να γίνεται κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

4.2.19.2. Επιπρόσθετες απαιτήσεις που αφορούν τις βάσεις δεδομένων

Στη συνέχεια παρατίθενται οι επιπρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να υποστηρίζονται από τις διάφορες βάσεις δεδομένων. Οι απαιτήσεις αυτές είναι:

1. Επαλήθευση ταυτότητας

   Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την επαλήθευση ταυτότητας των χρηστών του συστήματος, πριν αυτοί αποκτήσουν τη δυνατότητα πρόσβασης στη βάση δεδομένων.

2. Ασφάλεια

   Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει παραμέτρους ασφαλείας όσον αφορά τον έλεγχο πρόσβασης στη βάση δεδομένων. Δεν απαιτείται η δυνατότητα κρυπτοθέτησης του περιεχομένου της ίδιας της βάσης δεδομένων.

3. ΑΣΑΑ

   Κάθε επιλεγόμενη βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την αρχή ΑΣΑΑ (Ατομικότητα, Συνέπεια, Απομόνωση, Ανθεκτικότητα – ACID).

4. Έλεγχος πρόσβασης

   Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα σε χρήστες ή συστήματα που έχουν λάβει άδεια. Ο έλεγχος πρόσβασης πρέπει να υποστηρίζεται διαδοχικά μέχρι κάποιο μεμονωμένο χαρακτηριστικό καταχώρισης δεδομένου. Η βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει συγκροτήσιμο, βασιζόμενο σε ρόλο, έλεγχο πρόσβασης για την εισαγωγή, την επικαιροποίηση ή τη διαγραφή καταχωρίσεων δεδομένων.

▼B

5. Ιχνηλάτηση

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την καταγραφή όλων των ενεργειών που εκτελούνται σε αυτήν, ώστε να καθίσταται δυνατή η ιχνηλάτηση των λεπτομερών στοιχείων της καταχώρισης δεδομένων (Ποιος, Τι, Πότε ασχολήθηκε με την τροποποίηση του περιεχομένου).

6. Στρατηγική κλειδώματος

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να εφαρμόζεται κάποια στρατηγική κλειδώματος, η οποία επιτρέπει πρόσβαση στα δεδομένα, ακόμη και όταν άλλοι χρήστες ασχολούνται με την επιμέλεια καταχωρίσεων.

7. Πολλαπλή πρόσβαση

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη πρόσβαση σε δεδομένα από διάφορους χρήστες και συστήματα.

8. Αξιοπιστία

Η αξιοπιστία της βάσης δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την απαιτούμενη διαθεσιμότητα.

9. Διαθεσιμότητα

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υπάρχει το αναγκαίο επίπεδο διαθεσιμότητας για το είδος των δεδομένων και των επιχειρησιακών περιπτώσεων που βασίζονται σε αυτή.

10. Συντηρησιμότητα

Η συντηρησιμότητα της βάσης δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την απαιτούμενη διαθεσιμότητα.

11. Ασφάλεια

Οι ίδιες οι βάσεις δεδομένων δεν είναι σχετιζόμενες με την ασφάλεια. Έτσι, δεν υπεισέρχονται παράμετροι ασφαλείας. Αυτό δεν θα πρέπει να συγχέεται με το γεγονός ότι τα δεδομένα —π.χ. δεδομένα εσφαλμένα ή μη επικαιροποιημένα— ενδέχεται να έχουν επίπτωση στην ασφαλή λειτουργία αμαξοστοιχίας.

12. Συμβατότητα

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει γλώσσα χειρισμού δεδομένων ευρέως αποδεκτή, όπως SQL ή XQL.

13. Ευκολία εισαγωγής

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να προβλέπεται ευκολία η οποία να παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής μορφοτυπημένων δεδομένων τα οποία να μπορούν να χρησιμοποιούνται για τροφοδότηση της βάσης δεδομένων αντί της χειροδηγούμενης εισαγωγής.

14. Ευκολία εξαγωγής

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει να προβλέπεται ευκολία που να παρέχει τη δυνατότητα εξαγωγής του περιεχομένου ολόκληρης της βάσης ή μέρους του με μορφή μορφοτυπημένων δεδομένων.

15. Υποχρεωτικά πεδία

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει υποχρεωτικά πεδία τα οποία να απαιτείται να συμπληρωθούν πριν η σχετική καταχώριση γίνει δεκτή ως στοιχείο εισαγόμενο στη βάση δεδομένων.

16. Έλεγχος ευλογοφάνειας

Κάθε βάση πρέπει να υποστηρίζει συγκροτήσιμους ελέγχους ευλογοφάνειας πριν από την αποδοχή της εισαγωγής, της επικαιροποίησης, ή της διαγραφής καταχωρίσεων δεδομένων.

17. Χρόνοι απόκρισης

Σε κάθε βάση δεδομένων πρέπει οι χρόνοι απόκρισης να επιτρέπουν στους χρήστες την εισαγωγή, την επικαιροποίηση ή τη διαγραφή καταχωρίσεων δεδομένων σε εύλογο χρόνο.

▼B

18. Παράμετροι επιδόσεων

Οι φάκελοι αναφοράς και οι βάσεις δεδομένων αναφοράς πρέπει να υποστηρίζουν κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό τις αναζητήσεις που είναι αναγκαίες για να είναι δυνατή η αποτελεσματική λειτουργία όλων των σχετικών διαδρομών αμαξοστοιχιών που καλύπτονται από τις διατάξεις της παρούσας ΤΠΔ.

19. Παράμετροι χωρητικότητας

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει την αποθήκευση των σχετικών δεδομένων για όλα τα επιβατικά οχήματα και/ή το δίκτυο. Πρέπει να είναι δυνατή η επέκταση της χωρητικότητας με απλά μέσα (π.χ. με προσθήκη μεγαλύτερης αποθηκευτικής ικανότητας και υπολογιστών). Η επέκταση της χωρητικότητας δεν πρέπει να απαιτεί αντικατάσταση του υποσυστήματος.

20. Ιστορικά δεδομένα

Κάθε βάση δεδομένων πρέπει να υποστηρίζει τη διαχείριση ιστορικών δεδομένων, καθιστώντας διαθέσιμα δεδομένα τα οποία έχουν ήδη μεταφερθεί σε αρχείο.

21. Στρατηγική για εφεδρικό αντίγραφο

Πρέπει να καθορίζεται στρατηγική για εφεδρικό αντίγραφο, με την οποία να διασφαλίζεται η δυνατότητα επαναφοράς του περιεχομένου ολόκληρης της βάσης για χρονικό διάστημα μέχρι 24 ωρών.

22. Εμπορικές παράμετροι

Το χρησιμοποιούμενο σύστημα βάσης δεδομένων πρέπει να είναι εμπορικά διαθέσιμο (προϊόν εμπορίου) ή διαθέσιμο στον δημόσιο τομέα (ανοικτή πηγή).

23. Παράμετροι ιδιωτικότητας

Κάθε βάση δεδομένων θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις της πολιτικής για την ιδιωτικότητα στο κράτος μέλος στο οποίο έχει την έδρα της η επιχείρηση η οποία παρέχει τις υπηρεσίες.

4.2.20. *Ηλεκτρονική διαβίβαση εγγράφων*

Η περιγραφή στην ενότητα 4.2.21 —Δικτύωση και επικοινωνία— παρουσιάζει το δίκτυο επικοινωνίας προς χρήση για ανταλλαγή δεδομένων. Το δίκτυο αυτό και ο περιγραφόμενος χειρισμός ασφαλείας επιτρέπουν κάθε τύπο δικτύου μετάδοσης, όπως ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μεταφορά αρχείου (Ftp, Http) κ.λπ. Τα μέρη που συμμετέχουν στην ανταλλαγή πληροφοριών έχουν στη συνέχεια τη δυνατότητα να αποφασίζουν σχετικά με τον τύπο που θα επιλεγεί, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό την ηλεκτρονική αποστολή εγγράφων, π.χ. μέσω FTP.

4.2.21. *Δικτύωση και επικοινωνία*

4.2.21.1. Γενική αρχιτεκτονική

Με την πάροδο του χρόνου, αυτό το υποσύστημα θα γνωρίσει την ανάπτυξη και τη διάδραση μιας ευρείας και πολύπλοκης κοινότητας σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας από άποψη τηλεπληροφορικής, με χιλιάδες συμμετέχοντες φορείς (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής, τρίτοι, όπως έμποροι λιανικής και δημόσιες αρχές κ.λπ.), οι οποίοι θα ανταγωνιστούν και/ή θα συνεργαστούν για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς.

Η δικτυακή και τηλεπικοινωνιακή υποδομή που στηρίζει την εν λόγω κοινότητα σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας θα βασίζεται σε κοινή «αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών», γνωστή και υιοθετημένη από όλους τους συμμετέχοντες σε αυτή.

Η προτεινόμενη «αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών»:

— έχει σκοπό την εναρμόνιση ετερογενών πληροφορικών μοντέλων, με σημασιολογικό μετασχηματισμό των δεδομένων που ανταλλάσσονται μεταξύ των συστημάτων και με ρύθμιση των διαφορών στις επιχειρησιακές διαδικασίες και στα πρωτόκολλα επιπέδου εφαρμογής,

▼B

— έχει ελάχιστη επίπτωση στις υφιστάμενες αρχιτεκτονικές ΤΠ που εφαρμόζει κάθε φορέας,

— διασφαλίζει επενδύσεις ΤΠ που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί.

Η αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών ευνοεί κατά κύριο λόγο διομότιμο τύπο διάδρασης μεταξύ όλων των φορέων, ενώ διασφαλίζει τη συλλογική ακεραιότητα και συνεκτικότητα της κοινότητας σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας, με παροχή συνόλου υπηρεσιών κεντρικού χαρακτήρα.

Το διομότιμο διαδραστικό μοντέλο επιτρέπει τη βέλτιστη κατανομή κόστους μεταξύ των διαφόρων φορέων, με βάση την πραγματική χρήση, και, εν γένει θα εγείρει λιγότερα προβλήματα κλιμακοθετησιμότητας.

4.2.21.2. Δίκτυο

Το δίκτυο πρέπει να διασφαλίζει το αναγκαίο επίπεδο για την ασφάλεια, τον πλεονασμό, τον έλεγχο κυκλοφορίας, την επέκταση του ζωνικού εύρους, την προσβασιμότητα για τους χρήστες και την αποτελεσματική διαχείριση.

Στο πλαίσιο αυτό, «δίκτυο» σημαίνει τη μέθοδο και τη φιλοσοφία επικοινωνίας, και ο όρος δεν αναφέρεται στο φυσικό δίκτυο.

Η σιδηροδρομική διαλειτουργικότητα βασίζεται σε κοινή «αρχιτεκτονική ανταλλαγής πληροφοριών», γνωστή και υιοθετημένη απ' όλους τους συμμετέχοντες, οπότε ενθαρρύνεται η είσοδος νέων, ειδικότερα πελατών, για τους οποίους μειώνονται τα εμπόδια.

Αρχικά προσεγγίζεται το κεντρικό αποθετήριο ώστε να αποκτώνται μεταδεδομένα, όπως τα στοιχεία ταυτότητας του ομότιμου (φορέα) στον οποίο είναι αποθηκευμένη η πληροφορία, ή να επαληθεύονται διαπιστευτήρια για την ασφάλεια. Στη συνέχεια, λαμβάνει χώρα διομότιμη επικοινωνία μεταξύ των συμμετεχόντων φορέων.

4.2.21.3. Πρωτόκολλα

Για την ανάπτυξη εφαρμογών μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο πρωτόκολλα που ανήκουν στη Σειρά Πρωτοκόλλων Διαδικτύου (κοινώς γνωστά ως TCP/IP, UDP/IP κ.λπ.).

4.2.21.4. Ασφάλεια

Επιπλέον του επιπέδου ασφαλείας που επιτυγχάνεται στο επίπεδο του δικτύου (βλέπε ενότητα 4.2.21.2), για τα ευαίσθητα δεδομένα είναι δυνατό να επιτευχθεί επιπρόσθετο επίπεδο ασφαλείας, με χρήση συνδυασμού κρυπτοθέτησης, συστήματος πιστοποίησης και τεχνολογιών VPN.

4.2.21.5. Κρυπτοθέτηση

Για τη μετάδοση και την αποθήκευση δεδομένων είναι δυνατή η χρήση είτε ασύμμετρης ή συμμετρικής κρυπτοθέτησης, ανάλογα με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις. Για τον σκοπό αυτό, πρόκειται να εφαρμόζεται η υποδομή δημόσιου κλειδιού (ΥΔΚ — PKI).

4.2.21.6. Κεντρικό αποθετήριο

Το κεντρικό αποθετήριο πρέπει να μπορεί να χειρίζεται:

— μεταδεδομένα — δομημένα δεδομένα που περιγράφουν το περιεχόμενο μηνυμάτων,

— κατάλογο ηλεκτρονικών διευθύνσεων, στις περιπτώσεις που οι φορείς στους οποίους απευθύνεται η παρούσα ΤΠΔ επιτρέπουν σε άλλους φορείς να αποκτούν πληροφορίες ή δεδομένα σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρούσα ΤΠΔ,

— κρυπτοθέτηση,

— επαλήθευση ταυτότητας,

— ευρετήριο (τηλεφωνικό κατάλογο) — περιέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τους συμμετέχοντες στην ανταλλαγή μηνυμάτων και δεδομένων.

▼B

Όταν το κεντρικό αποθετήριο χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, η ανάπτυξη εφαρμογών και οι τροποποιήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

4.2.21.7. Κοινή διεπαφή για επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ

Η κοινή διεπαφή είναι υποχρεωτική για κάθε φορέα, ώστε να διασυνδέεται ολόκληρη η κοινότητα σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας.

Η κοινή διεπαφή θα πρέπει να μπορεί να χειρίζεται:

— τη μορφοτύπηση μηνυμάτων για εξερχόμενα μηνύματα με βάση τα μεταδεδομένα,

— την υπογραφή και την κρυπτοθέτηση εξερχόμενων μηνυμάτων,

— τη διευθυνσιοδότηση εξερχόμενων μηνυμάτων,

— την επαλήθευση ταυτότητας εισερχόμενων μηνυμάτων,

— την αποκρυπτοθέτηση εισερχόμενων μηνυμάτων,

— ελέγχους συμμόρφωσης εισερχόμενων μηνυμάτων με βάση τα μεταδεδομένα,

— τον χειρισμό κάθε φορά της κοινής πρόσβασης στις διάφορες βάσεις δεδομένων.

Κάθε συμμετέχων στην κοινή διεπαφή θα έχει πρόσβαση σε όλα τα δεδομένα που απαιτούνται σύμφωνα με την ΤΠΔ στο πλαίσιο κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης, διαχειριστή υποδομής κ.λπ., είτε οι σχετικές βάσεις δεδομένων είναι κεντρικές είτε μεμονωμένες. Με βάση τα αποτελέσματα της επαλήθευσης της γνησιότητας εισερχόμενων μηνυμάτων, είναι δυνατή η εφαρμογή κάποιου ελάχιστου επιπέδου αναγνώρισης μηνύματος:

i) θετική: διαβιβάζεται ACK·

ii) αρνητική: διαβιβάζεται NACK.

Για τη διαχείριση των ανωτέρω εργασιών, η κοινή διεπαφή χρησιμοποιεί τις πληροφορίες του κεντρικού αποθετηρίου.

Εάν κάποιος φορέας δημιουργήσει τοπικό «κάτοπτρο» του κεντρικού αποθετηρίου, ο εν λόγω φορέας πρέπει, με ίδια μέσα, να διασφαλίζει ότι το τοπικό «κάτοπτρο» είναι ακριβές και επικαιροποιημένο αντίγραφο του κεντρικού αποθετηρίου.

Σε περίπτωση που η κοινή διεπαφή χρησιμοποιείται από κοινού με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, η ανάπτυξη εφαρμογών και οι τροποποιήσεις λαμβάνουν χώρα κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

4.2.22. *Διαχείριση ανταποκρίσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς*

Όσον αφορά τη διαχείριση της ανταπόκρισης με άλλους τρόπους μεταφοράς, για την παροχή πληροφοριών σε άλλους τρόπους μεταφοράς και την ανταλλαγή πληροφοριών με αυτούς θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες που ακολουθούν:

— Για την ανταλλαγή πληροφοριών του πίνακα δρομολογίων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων τρόπων μεταφοράς: κανονισμοί EN 12896 («Transmodel») και EN TC 278 WI 00278207 [«IFOPT — Identification of Fixed Objects in Public transport» (Προσδιορισμός σταθερών αντικειμένων στις δημόσιες μεταφορές)].

— Για την ανταλλαγή εξειδικευμένων δεδομένων του πίνακα δρομολογίων, τα τεχνικά πρότυπα XML, καθώς και πρωτόκολλα βασιζόμενα στο Transmodel, και ειδικότερα ο κανονισμός EN 15531 («SIRI») για την ανταλλαγή πινάκων δρομολογίων σε πραγματικό χρόνο και ο κανονισμός EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT») για την ανταλλαγή δεδομένων «στάση/σταθμός».

— Για την ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων: το σχετικό πρότυπο αποτελεί ανοικτό σημείο (βλέπε παράρτημα ΙΙ — Κατάλογος ανοικτών σημείων).

▼B

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

Από την άποψη της τεχνικής συμβατότητας, οι διεπαφές του υποσυστήματος «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» με τα άλλα υποσυστήματα περιγράφονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

4.3.1. *Διεπαφές με το υποσύστημα Τροχαίο υλικό*

Πίνακας 1

Διεπαφές με το υποσύστημα Τροχαίο υλικό

Διεπαφή	Στοιχεία ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβάτες	Στοιχεία ΤΠΔ Τροχαίου υλικού συμβατικού σιδηροδρόμου
Εποχούμενη συσκευή οπτικής παρουσίασης	4.2.13. Χειρισμός της παροχής πληροφοριών στον χώρο οχημάτων	4.2.5. Πληροφορίες προς πελάτες (ΑΜΚ)
Αυτόματη φωνητική αναγγελία	4.2.13. Χειρισμός της παροχής πληροφοριών στον χώρο οχημάτων	4.2.5. Πληροφορίες προς πελάτες (ΑΜΚ)
		4.2.5.2. Μεγαφωνικό σύστημα

4.3.2. *Διεπαφές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για εμπορεύματα*

Πίνακας 2

Διεπαφές με το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για εμπορεύματα

Διεπαφή	Στοιχεία ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβάτες	Στοιχεία ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για εμπορεύματα συμβατικού σιδηροδρόμου
Αμαξοστοιχία έτοιμη	4.2.14.1. Μήνυμα αμαξοστοιχία έτοιμη για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.3.5. Μήνυμα αμαξοστοιχία έτοιμη
Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας	4.2.15.2. Μήνυμα «Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας» για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.4.2. Μήνυμα «Πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας»
Πληροφορίες για την πορεία αμαξοστοιχίας	4.2.15.1. Μήνυμα «Πληροφορίες για πορεία αμαξοστοιχίας» για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.4.3. Πληροφορίες για ην πορεία αμαξοστοιχίας
Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας προς ΣΕ	4.2.16.2. Μήνυμα «Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας» για όλες τις αμαξοστοιχίες	4.2.5.2. Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας
Χειρισμός βραχυπρόθεσμων δεδομένων πίνακα δρομολογίων	4.2.17. Χειρισμός βραχυπρόθεσμων δεδομένων πίνακα δρομολογίων για τις αμαξοστοιχίες	4.2.2. Αίτημα χρονοδιαδρόμου
Κοινή διεπαφή	4.2.21.7. Κοινή διεπαφή για επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ	4.2.14.7. Κοινή διεπαφή για επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ
Κεντρικό αποθετήριο	4.2.21.6. Κεντρικό αποθετήριο	4.2.14.6. Κεντρικό αποθετήριο
Φάκελοι αναφοράς	4.2.19.1. Φάκελοι αναφοράς	4.2.12.1. Φάκελοι αναφοράς

4.4. **Κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας**

Υπό το πρίσμα των βασικών απαιτήσεων του κεφαλαίου 3, οι κανόνες επιχειρησιακής λειτουργίας που υφίστανται ειδικά για το υποσύστημα το οποίο αφορά η παρούσα ΤΠΔ είναι οι εξής:

▼B

4.4.1. *Ποιότητα δεδομένων*

Για τη διασφάλιση της ποιότητας των δεδομένων, ο αρχικός αποστολέας κάθε μηνύματος στο πλαίσιο της ΤΠΔ θα είναι υπεύθυνος για την ορθότητα του περιεχομένου των δεδομένων του μηνύματος κατά τον χρόνο αποστολής του μηνύματος. Όταν τα αρχικά δεδομένα για τη διασφάλιση ποιότητας δεδομένων προέρχονται από τις βάσεις δεδομένων που προβλέπονται στο πλαίσιο της ΤΠΔ, τα δεδομένα που περιέχονται σε αυτές τις βάσεις πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη διασφάλιση ποιότητας των δεδομένων.

Σε περίπτωση που τα αρχικά δεδομένα για τη διασφάλιση ποιότητας δεδομένων δεν προέρχονται από τις βάσεις δεδομένων που προβλέπονται στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ, ο αρχικός αποστολέας του μηνύματος πρέπει να εκτελεί τον έλεγχο διασφάλισης ποιότητας δεδομένων από δικές του πηγές.

Η διασφάλιση της ποιότητας δεδομένων θα περιλαμβάνει σύγκριση με δεδομένα από βάσεις δεδομένων προβλεπομένων στο πλαίσιο της παρούσας ΤΠΔ, όπως περιγράφεται ανωτέρω, περιλαμβανομένων —ανάλογα με την περίπτωση— λογικών ελέγχων για τη διασφάλιση της επικαιρότητας και της συνέχειας δεδομένων και μηνυμάτων.

Τα δεδομένα είναι υψηλής ποιότητας, εφόσον είναι κατάλληλα για τις προβλεπόμενες χρήσεις τους, δηλαδή:

— δεν περιέχουν σφάλματα: είναι προσβάσιμα, ακριβή, επίκαιρα, πλήρη, συνεπή με άλλες πηγές κ.λπ.,

— διαθέτουν τα επιθυμητά χαρακτηριστικά: σχετικότητα, πληρότητα, ενδεδειγμένο επίπεδο λεπτομέρειας, είναι ευανάγνωστα, ευκόλως ερμηνεύσιμα κ.λπ.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της ποιότητας δεδομένων είναι:

— ακρίβεια,

— πληρότητα,

— συνέπεια,

— επικαιρότητα.

Α κ ρ ί β ε ι α

Οι πληροφορίες (δεδομένα) που απαιτούνται χρειάζεται να συλλέγονται με τον οικονομικότερο δυνατό τρόπο. Αυτό είναι εφικτό μόνον εφόσον τα πρωτογενή δεδομένα καταχωρίζονται, αν είναι δυνατό, άπαξ όλα μαζί. Συνεπώς, τα πρωτογενή δεδομένα θα πρέπει να εισάγονται στο σύστημα όσο το δυνατόν εγγύτερα στην πηγή του, ώστε να είναι δυνατή η πλήρης ενσωμάτωσή τους σε κάθε επακόλουθη διαδικασία επεξεργασίας.

Π λ η ρ ό τ η τ α

Πριν από την αποστολή μηνυμάτων, πρέπει να ελέγχονται η πληρότητα και η σύνταξη με χρήση των μεταδεδομένων. Έτσι αποφεύγεται και η περιττή διακίνηση πληροφοριών στο δίκτυο.

Επίσης, όλα τα εισερχόμενα μηνύματα πρέπει να ελέγχονται από άποψη πληρότητας με χρήση των μεταδεδομένων.

Σ υ ν έ π ε ι α

Για τη διασφάλιση της συνέπειας πρέπει να εφαρμόζονται επιχειρησιακοί κανόνες. Θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή καταχώριση και να προσδιορίζεται σαφώς ο ιδιοκτήτης των δεδομένων.

Ο τύπος εφαρμογής αυτών των επιχειρησιακών κανόνων εξαρτάται από την πολυπλοκότητά τους. Για απλούς κανόνες, επαρκούν περιορισμοί και σκανδαλίσεις στη βάση δεδομένων. Στην περίπτωση πολυπλοκότερων κανόνων, οι οποίοι απαιτούν δεδομένα από διάφορους πίνακες, πρέπει να εκτελούνται διαδικασίες επικύρωσης που ελέγχουν τη συνέπεια της έκδοσης δεδομένων, πριν από την παραγωγή δεδομένων διεπαφής και πριν καταστεί επιχειρησιακή η νέα έκδοση δεδομένων. Πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα διαβιβαζόμενα δεδομένα έχουν επικυρωθεί με βάση τους καθορισμένους επιχειρησιακούς κανόνες.

▼B

Επικαιρότητα

Είναι σημαντικό να παρέχονται οι πληροφορίες ακριβώς τη στιγμή που απαιτείται. Εφόσον η σκανδάλιση για την αποθήκευση δεδομένων ή για την αποστολή μηνυμάτων αποτελεί γεγονός κατευθυνόμενο απευθείας από το σύστημα ΤΠ, η επικαιρότητα δεν αποτελεί πρόβλημα, εφόσον το σύστημα έχει μελετηθεί δεόντως και σύμφωνα με τις ανάγκες των επιχειρησιακών διαδικασιών. Όμως, στις περισσότερες περιπτώσεις, η αποστολή μηνύματος προκαλείται από κάποια επιχείρηση ή τουλάχιστον βασίζεται σε επιπρόσθετη εισροή από κάποια επιχείρηση. Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων επικαιρότητας, τα δεδομένα πρέπει να επικαιροποιούνται το ταχύτερο δυνατό, μεταξύ άλλων για να εξασφαλίζεται η επικαιρότητα του πραγματικού περιεχομένου των δεδομένων των μηνυμάτων, όταν τα μηνύματα αυτά αποστέλλονται αυτομάτως από το σύστημα.

Ο χρόνος απόκρισης σε αναζητήσεις πρέπει να εξετάζεται για τις διάφορες εφαρμογές και τύπους χρηστών στο πλαίσιο των λεπτομερών προδιαγραφών ΤΠ. Όλες οι επικαιροποιήσεις και οι ανταλλαγές δεδομένων πρέπει να εκτελούνται το ταχύτερο δυνατό.

Μετρική ποιότητας δεδομένων

Οι λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ πρέπει να καθορίζουν τα ενδεδειγμένα ποσοστά για:

— την πληρότητα δεδομένων (ποσοστό πεδίων δεδομένων όπου υπάρχουν τιμές) και τη συνέπεια δεδομένων (ποσοστό τιμών σύμφωνων μεταξύ τους σε πίνακες/φακέλους/αρχεία).

— την επικαιρότητα δεδομένων (ποσοστό δεδομένων διαθέσιμων σε καθορισμένο χρονικό πλαίσιο κατωφλίου).

— την απαιτούμενη ακρίβεια (ποσοστό αποθηκευμένων τιμών που κρίνονται ορθές κατά τη σύγκρισή τους με την πραγματική τιμή).

4.4.2. *Λειτουργία του κεντρικού αποθετηρίου*

Οι λειτουργίες του κεντρικού αποθετηρίου καθορίζονται στην ενότητα 4.2.21.6 Κεντρικό αποθετήριο. Για τη διασφάλιση της ποιότητας δεδομένων, η οντότητα που είναι επιφορτισμένη με τη λειτουργία του κεντρικού αποθετηρίου πρέπει να είναι υπεύθυνη για την επικαιροποίηση και την ποιότητα των μεταδεδομένων και του ευρετηρίου, καθώς και για τη διαχείριση του ελέγχου πρόσβασης. Η ποιότητα των μεταδεδομένων από άποψη πληρότητας, συνέπειας, επικαιρότητας και ακρίβειας πρέπει να καθιστά δυνατή την ορθή λειτουργία για την εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ.

4.5. **Κανόνες συντήρησης**

Υπό το πρίσμα των βασικών απαιτήσεων του κεφαλαίου 3, οι κανόνες συντήρησης που υφίστανται ειδικά για το υποσύστημα το οποίο αφορά η παρούσα ΤΠΔ είναι:

Η ποιότητα της υπηρεσίας μεταφοράς πρέπει να εξασφαλίζεται, ακόμη και περίπτωση αλλοίωσης των δεδομένων ή σε περίπτωση γενικής ή μερικής βλάβης του τεχνικού εξοπλισμού επεξεργασίας δεδομένων. Συνεπώς, συνιστάται η εγκατάσταση διπλών συστημάτων ή υπολογιστών με εξαιρετικά υψηλό βαθμό αξιοπιστίας, και για τα οποία ή τους οποίους διασφαλίζεται η χωρίς διακοπή λειτουργία κατά τη συντήρηση.

Τα θέματα συντήρησης των διαφόρων βάσεων δεδομένων εξετάζονται στην ενότητα 4.2.19.2 — Επιπρόσθετες απαιτήσεις που αφορούν τις βάσεις δεδομένων, σημεία 10 και 21.

4.6. **Επαγγελματικά προσόντα**

Για τα επαγγελματικά προσόντα του προσωπικού τα οποία είναι αναγκαία για τη λειτουργία και τη συντήρηση του υποσυστήματος και για την εφαρμογή της ΤΠΔ ισχύουν τα ακόλουθα:

Η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δεν απαιτεί εντελώς νέο σύστημα από άποψη υλικού και λογισμικού με νέο προσωπικό. Η τήρηση των απαιτήσεων της ΤΠΔ συνεπάγεται μόνο τις τροποποιήσεις, αναβαθμίσεις ή λειτουργικές επεκτάσεις των λειτουργιών που ήδη εκτελούνται από το υφιστάμενο προσωπικό. Επομένως, δεν υπάρχουν απαιτήσεις επιπλέον των υφιστάμενων εθνικών και ευρωπαϊκών κανόνων για τα επαγγελματικά προσόντα.

▼B

Εάν αποδειχθεί αναγκαίο, η επιπρόσθετη κατάρτιση του προσωπικού δεν θα συνίσταται μόνο στην επίδειξη στο προσωπικό αυτό του τρόπου λειτουργίας του τεχνικού εξοπλισμού. Τα μέλη του προσωπικού επιβάλλεται να γνωρίζουν και να κατανοούν τον ιδιαίτερο ρόλο που οφείλουν να επιτελέσουν στη συνολική διαδικασία των μεταφορών. Ειδικότερα, το προσωπικό πρέπει να είναι ενήμερο σχετικά με την απαίτηση διατήρησης υψηλού επιπέδου επαγγελματικών επιδόσεων, στοιχείο αποτελεσματικό για την αξιοπιστία των πληροφοριών οι οποίες πρόκειται να υφίστανται επεξεργασία σε μεταγενέστερο στάδιο.

Τα επαγγελματικά προσόντα τα αναγκαία για τη σύνθεση και τη λειτουργία αμαξοστοιχιών καθορίζονται στην ΤΠΔ Διεξαγωγής και διαχείρισης της κυκλοφορίας.

4.7. **Όροι υγείας και ασφάλειας**

Οι όροι υγείας και ασφάλειας που αφορούν το προσωπικό και απαιτούνται για τη λειτουργία και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος και για την εφαρμογή της ΤΠΔ είναι:

Δεν υφίστανται απαιτήσεις επιπλέον των υφιστάμενων εθνικών και ενωσιακών κανόνων για την υγεία και την ασφάλεια.

4.8. **Μητρώα εγκεκριμένων τύπων οχημάτων και υποδομής**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, «Ο Οργανισμός δημιουργεί και τηρεί μητρώο των τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη για λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.». Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 35 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, «Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής».

Λόγω της ετήσιας επικαιροποίησης και δημοσίευσης αυτών των μητρώων, δεν είναι δυνατή η χρήση τους για το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες. Συνεπώς, τα εν λόγω μητρώα δεν έχουν καμία σχέση με την παρούσα ΤΠΔ.

5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

5.1. **Ορισμός**

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 στοιχείο στ) της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, «στοιχεία διαλειτουργικότητας» σημαίνει κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό.

5.2. **Κατάλογος στοιχείων**

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας καλύπτονται από τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Όσον αφορά το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβάτες», δεν καθορίζονται στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Για την τήρηση των απαιτήσεων της παρούσας ΤΠΔ χρειάζεται μόνο συνήθης τεχνικός εξοπλισμός ΤΠ, χωρίς ειδικές παραμέτρους για διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό περιβάλλον. Αυτό ισχύει τόσο για τα συστατικά στοιχεία υλικού όσο και για το συνηθισμένο λογισμικό που χρησιμοποιείται, όπως το λειτουργικό σύστημα και οι βάσεις δεδομένων. Το λογισμικό εφαρμογής είναι ξεχωριστό για κάθε χρήστη και μπορεί να προσαρμόζεται και να βελτιώνεται ανάλογα με τις συγκεκριμένες πραγματικές λειτουργίες και ανάγκες. Η προτεινόμενη «αρχιτεκτονική ενσωμάτωσης της εφαρμογής» προϋποθέτει ότι οι εφαρμογές ενδέχεται να μην έχουν το ίδιο εσωτερικό πληροφορικό μοντέλο. Η ενσωμάτωση εφαρμογής ορίζεται ως η διαδικασία με την οποία καθίσταται δυνατή η συνεργασία συστημάτων εφαρμογής που έχουν κατασκευαστεί ανεξαρτήτως το ένα του άλλου.

▼B

5.3. **Επιδόσεις και προδιαγραφές στοιχείων**

Βλέπε ενότητα 5.2, η οποία δεν έχει σχέση με την ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές υπηρεσίες.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ/Η ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

6.1. **Στοιχεία διαλειτουργικότητας**

6.1.1. *Διαδικασίες αξιολόγησης*

Δεν αφορά την ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές υπηρεσίες.

6.1.2. *Ενότητα*

Δεν αφορά την ΤΠΔ Τηλεπληροφορικών εφαρμογών για επιβατικές υπηρεσίες.

6.2. **Υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες**

Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, τα υποσυστήματα κατατάσσονται σε δομικούς και σε λειτουργικούς τομείς. Η αξιολόγηση συμμόρφωσης είναι υποχρεωτική για τις ΤΠΔ του δομικού τομέα. Το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες υπάγεται στον λειτουργικό τομέα, οπότε η παρούσα ΤΠΔ δεν ορίζει ενότητες για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

7. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

7.1. **Εισαγωγή**

Η παρούσα ΤΠΔ αφορά το υποσύστημα Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες. Σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το υποσύστημα αυτό είναι λειτουργικό. Συνεπώς, η εφαρμογή της παρούσας ΤΠΔ δεν επηρεάζεται από την έννοια του νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου υποσυστήματος, όπως συμβαίνει κατά κανόνα στην περίπτωση των ΤΠΔ που αφορούν δομικά υποσυστήματα, με εξαίρεση τις περιπτώσεις που εξειδικεύονται στην ΤΠΔ.

Η ΤΠΔ θα εφαρμοστεί κατά φάσεις:

— πρώτη φάση: λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο,

— δεύτερη φάση: ανάπτυξη εφαρμογών,

— τρίτη φάση: εξάπλωση.

7.2. **Πρώτη φάση — Λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, διακυβέρνηση και κατευθυντήριο σχέδιο**

Η πρώτη φάση έχει τρεις στόχους:

1. Καθορισμός του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων (εφεξής «σύστημα»), αποτελούμενου από κοινά συστατικά στοιχεία και από τη διασύνδεση των συστημάτων πληροφοριών και τηλεπικοινωνιών των συμφεροντούχων, ικανού να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Επιβεβαίωση της τεχνικής και οικονομικής εφικτότητας συστήματος του είδους αυτού.

3. Χάραξη χάρτη πορείας για τις δραστηριότητες που κρίνονται αναγκαίες προκειμένου να υλοποιηθεί το σύστημα, περιλαμβανομένων των κατάλληλων ορόσημων για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησής του από την Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, τα κράτη μέλη και τους οικείους συμφεροντούχους.

7.2.1. *Διακυβέρνηση του έργου κατά την πρώτη φάση*

Το αργότερο εντός μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, η Επιτροπή συγκροτεί διευθύνουσα επιτροπή, απαρτιζόμενη από:

— τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του σιδηροδρομικού τομέα που λειτουργούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 («αντιπροσωπευτικοί φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων»),

▼B

— αντιπρόσωπο των πωλητών εισιτηρίων,

— αντιπρόσωπο των ευρωπαίων επιβατών,

— τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων και

— την Επιτροπή.

Σε αυτή τη διευθύνουσα επιτροπή συμπροεδρεύουν α) η Επιτροπή και β) πρόσωπο οριζόμενο από τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τα μέλη της διευθύνουσας επιτροπής, καταρτίζει σχέδιο του εσωτερικού κανονισμού της διευθύνουσας επιτροπής, επί του οποίου η διευθύνουσα επιτροπή συμφωνεί. Οι λαμβανόμενες αποφάσεις είναι διαφανείς και συνοδεύονται από πλήρη τεχνική και οικονομική αιτιολόγηση.

Τα μέλη της διευθύνουσας επιτροπής μπορούν να προτείνουν στη διευθύνουσα επιτροπή τη συμμετοχή άλλων οργανισμών ως παρατηρητών, σε περιπτώσεις που αυτό δικαιολογείται βάσιμα από άποψη τεχνική και οργανωτική.

7.2.2. *Ρόλοι και αρμοδιότητες*

7.2.2.1. Συμφεροντούχοι

1. Ομάδα έργου συγκροτούμενη από τους αντιπροσωπευτικούς φορείς του τομέα των σιδηροδρόμων, στην οποία περιλαμβάνεται αντιπρόσωπος των πωλητών εισιτηρίων, καταρτίζει λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, τη διακυβέρνηση και το κατευθυντήριο σχέδιο, με βάση πρόγραμμα εργασίας εγκρινόμενο από τη διευθύνουσα επιτροπή.

2. Η ομάδα έργου συγκροτεί τις αναγκαίες ομάδες εργασίας, οι οποίες προσάγουν την πείρα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διαχειριστών υποδομής, διαχειριστών σταθμών, αντιπροσώπων εργαζομένων των πωλητών εισιτηρίων και αντιπροσώπων των επιβατών.

3. Η ομάδα έργου εκτελεί το σύνολο του έργου με διαφάνεια, ενώ όλα τα πρακτικά, τα έγγραφα και τα παραδοτέα της ομάδας έργου και των ομάδων εργασίας της είναι μονίμως και πλήρως προσιτά στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων.

4. Η ομάδα έργου αποστέλλει μηνιαίες εκθέσεις προόδου στη διευθύνουσα επιτροπή, τις αποφάσεις της οποίας λαμβάνει πλήρως υπόψη της. Η δομή και το περιεχόμενο της έκθεσης προόδου εγκρίνεται από τη διευθύνουσα επιτροπή κατά την εναρκτήρια συνεδρίαση.

5. Η ομάδα έργου παρέχει πληροφορίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στους διαχειριστές υποδομής, στους διαχειριστές σταθμών, στους αντιπροσώπους πωλητών εισιτηρίων και επιβατών, και διαβουλεύεται με αυτούς. Ιδιαίτερη προσοχή δίδει σε μικρού μεγέθους σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δεν αποτελούν μέλη αντιπροσωπευτικών φορέων του σιδηροδρομικού τομέα, τις οποίες τηρεί ενήμερες και με τις οποίες διαβουλεύεται.

6. Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής, διαχειριστές σταθμών, αντιπρόσωποι πωλητών εισιτηρίων και επιβατών υποστηρίζουν το έργο με την παροχή πληροφοριών, καθώς και λειτουργικής και τεχνικής πείρας, όπως και όταν τους ζητείται από την ομάδα έργου.

7.2.2.2. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων παρακολουθεί και αποτιμά την εκπόνηση των λεπτομερών προδιαγραφών ΤΠ, της διακυβέρνησης και του κατευθυντήριου σχεδίου, ώστε να κρίνει κατά πόσον έχουν επιτευχθεί οι επιδιωκόμενοι στόχοι.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποβάλλει στην Επιτροπή σύσταση σχετικά με τις λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ, τη διακυβέρνηση και το κατευθυντήριο σχέδιο.

▼B

7.2.2.3. Επιτροπή

1. Η Επιτροπή διαβιβάζει στην ομάδα έργου τον κατάλογο των φορέων που πρόκειται να συμμετέχουν στο έργο.

2. Μετά τη λήψη των λεπτομερών προδιαγραφών ΤΠ, της διακυβέρνησης και του κατευθυντήριου σχεδίου, η Επιτροπή προχωρεί στην αποτίμησή τους με βάση τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και, υπό το πρίσμα αυτής της αποτίμησης, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για την τροποποίηση της παρούσας ΤΠΔ.

3. Η Επιτροπή θα τηρεί ενήμερα τα κράτη μέλη μέσω της Επιτροπής του άρθρου 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

7.2.3. *Παραδοτέα*

Οι λεπτομερείς προδιαγραφές ΤΠ περιγράφουν το σύστημα και αναφέρουν κατά τρόπο σαφή και μη επιδεχόμενο παρερμηνείας τον τρόπο με τον οποίο το σύστημα πληροί τις απαιτήσεις της ΤΠΔ ΕπΤΕ. Η εκπόνηση των εν λόγω προδιαγραφών απαιτεί συστηματική ανάλυση των σχετικών τεχνικών, επιχειρησιακών, οικονομικών και θεσμικών θεμάτων που υποστηρίζουν τη διαδικασία εφαρμογής της ΤΠΔ ΕπΤΕ. Κατόπιν τούτου, τα παραδοτέα περιλαμβάνουν, χωρίς περιορισμό σε αυτά, τα ακόλουθα:

1. Λειτουργικές, τεχνικές προδιαγραφές και προδιαγραφές επιδόσεων, τα συναφή δεδομένα, τις απαιτήσεις διεπαφών, τις απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια και την ποιότητα.

2. Διάγραμμα της συνολικής αρχιτεκτονικής του συστήματος. Το διάγραμμα περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο διαδρούν τα αναγκαία συστατικά στοιχεία και συνεργάζονται μεταξύ τους. Το διάγραμμα βασίζεται στην ανάλυση των συγκροτήσεων του συστήματος που είναι ικανές να ενσωματώνουν τις κληροδοτημένες ευκολίες ΤΠ, με ταυτόχρονη επίτευξη των απαιτούμενων λειτουργιών και επιδόσεων.

Το κατευθυντήριο σχέδιο περιλαμβάνει:

1. Τον προσδιορισμό των αναγκαίων εργασιών για να επιτευχθεί η υλοποίηση του συστήματος.

2. Σχέδιο μετάβασης, το οποίο περιλαμβάνει σύνολο φάσεων που οδηγούν σε ενδιάμεσα και επαληθεύσιμα απτά αποτελέσματα, από το υφιστάμενο πλαίσιο συστημάτων πληροφοριών και επικοινωνιών των συμφεροντούχων προς το ίδιο το σύστημα.

3. Λεπτομερές σχέδιο οροσήμων.

4. Εκτίμηση επικινδυνότητας των κρίσιμων φάσεων του κατευθυντηρίου σχεδίου.

5. Εκτίμηση του συνολικού Κόστους Κύκλου Ζωής (ΚΚΖ — LCC) του συνδεόμενου με την εξάπλωση και τη λειτουργία του συστήματος, συνοδευόμενη από αντίστοιχο επενδυτικό σχέδιο και τη σχετική ανάλυση κόστους και οφέλους.

Η διακυβέρνηση περιλαμβάνει τον προσδιορισμό των ενδεδειγμένων μηχανισμών, μεθόδων και διαδικασιών διακυβέρνησης για την υποστήριξη της ανάπτυξης και της επικύρωσης του συστήματος, και στη συνέχεια της επέκτασής του και της επιτόπου λειτουργίας και διοίκησής του σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής του (περιλαμβανόμενης της διαχείρισης διαφορών μεταξύ των συμμετεχόντων μερών με βάση τις διατάξεις της παρούσας ΤΠΔ).

7.2.4. *Ορόσημα*

1. Η εναρκτήρια συνεδρίαση μεταξύ της ομάδας έργου και της διευθύνουσας επιτροπής λαμβάνει χώρα το αργότερο εντός δύο μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

   α) Κατά την εναρκτήρια συνεδρίαση, η ομάδα έργου παρουσιάζει περιγραφή του έργου και πρόγραμμα εργασίας για το έργο, όπου περιλαμβάνεται χρονοδιάγραμμα. Στην περιγραφή του έργου εξηγούνται το νόημα των εργασιών, η οργάνωση του

▼B

έργου, οι ρόλοι και αρμοδιότητες, καθώς και η μέθοδος που ακολουθείται στο έργο, περιλαμβανομένης της διαδικασίας διαβούλευσης με όλους τους συμφεροντούχους και ενημέρωσής τους.

β) Κατά την εναρκτήρια συνεδρίαση συζητούνται, και αποτελούν αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ της ομάδας έργου και της διευθύνουσας επιτροπής, το περιεχόμενο και το επίπεδο λεπτομερειών της ενδιάμεσης έκθεσης και της μηνιαίας έκθεσης προόδου που αναφέρονται στην ενότητα 7.2.2.1.

2. Το αργότερο εντός πέντε μηνών από την εναρκτήρια συνεδρίαση, η ομάδα έργου υποβάλλει στη διευθύνουσα επιτροπή την ενδιάμεση έκθεση.

3. Τα παραδοτέα υποβάλλονται στην Επιτροπή και στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων το αργότερο εντός δέκα μηνών από την εναρκτήρια συνεδρίαση.

4. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποβάλλει σύσταση σχετικά με τα παραδοτέα που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δύο μηνών από τη λήψη τους.

7.3. **Δεύτερη φάση — Ανάπτυξη εφαρμογών**

Όλοι οι οικείοι φορείς αναπτύσσουν το σύστημα με βάση την τροποποίηση της παρούσας ΤΠΔ.

7.4. **Τρίτη φάση — Εξάπλωση**

Όλοι οι οικείοι φορείς εξαπλώνουν το σύστημα με βάση την τροποποίηση της παρούσας ΤΠΔ.

7.5. **Διαχείριση μεταβολών**

7.5.1. *Διαδικασία διαχείρισης μεταβολών*

Σκοπός των διαδικασιών διαχείρισης μεταβολών είναι να διασφαλίζεται ότι οι δαπάνες και τα οφέλη της μεταβολής αναλύονται δεόντως και ότι οι μεταβολές πραγματοποιούνται κατά τρόπο ελεγχόμενο. Οι εν λόγω διαδικασίες καθορίζονται, τίθενται σε εφαρμογή, υποστηρίζονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ο οποίος τις διαχειρίζεται, και περιλαμβάνουν:

— τον προσδιορισμό των τεχνικών περιορισμών που υποστηρίζουν τη μεταβολή,

— δήλωση όπου αναφέρεται ο αναλαμβάνων την ευθύνη για τις διαδικασίες υλοποίησης της μεταβολής,

— τη διαδικασία επικύρωσης των προς υλοποίηση μεταβολών,

— την πολιτική για τη διαχείριση και την παράδοση της μεταβολής, καθώς και για τη μετάβαση και την εξάπλωση,

— τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση των λεπτομερών προδιαγραφών και για τη διαχείριση της διασφάλισης ποιότητας και της συγκρότησης.

Στο Συμβούλιο Ελέγχου Μεταβολών (ΣΕΜ — CCB) συμμετέχουν ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, αντιπροσωπευτικοί φορείς του σιδηροδρομικού τομέα, αντιπροσωπευτικός φορέας του κλάδου των εισιτηρίων, αντιπροσωπευτικός φορέας των επιβατών και τα κράτη μέλη. Η συμμετοχή αυτών των μερών διασφαλίζει προοπτική για τις μεταβολές που πρόκειται να επέλθουν και συνολική εκτίμηση των συνεπειών τους. Μελλοντικά, το ΣΕΜ θα τεθεί υπό την αιγίδα του Ευρωπαϊκού Οργανιμύ Σιδηροδρόμων.

7.5.2. *Ειδική διαδικασία διαχείρισης μεταβολών για τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων*

Τα τεχνικά έγγραφα τα οποία αναφέρονται στο κεφάλαιο 4 της παρούσας ΤΠΔ (με εξαίρεση τα πρότυπα τα οποία συνδέονται με ανοικτά σημεία) και παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού είναι τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

▼B

Η διαχείριση ελέγχου μεταβολών για τα εν λόγω τεχνικά έγγραφα καθορίζεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Τα αιτήματα μεταβολών που αφορούν τα τεχνικά έγγραφα υποβάλλονται είτε μέσω των εθνικών αρχών για την ασφάλεια (ΕΑΣ — NSA), είτε μέσω των αντιπροσωπευτικών φορέων του σιδηροδρομικού τομέα, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, είτε μέσω του αντιπροσώπου των πωλητών εισιτηρίων είτε μέσω του φορέα ο οποίος αρχικά εκπόνησε τις προδιαγραφές που αποτέλεσαν το πρόδρομο στοιχείο για τα τεχνικά έγγραφα.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων συλλέγει και αποθηκεύει τα αιτήματα μεταβολών.

3. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων παρουσιάζει τα αιτήματα μεταβολών στην αποκλειστικά αρμόδια ομάδα εργασίας του ΕΟΣ, η οποία θα τα εκτιμήσει και θα συντάξει πρόταση συνοδευόμενη από οικονομική εκτίμηση, εφόσον απαιτείται.

4. Στη συνέχεια, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων παρουσιάζει το αίτημα μεταβολής και τη σχετική πρόταση στο συμβούλιο ελέγχου μεταβολών, το οποίο επικυρώνει ή δεν επικυρώνει το αίτημα μεταβολής ή αναβάλλει την εξέτασή του.

5. Αν δεν επικυρωθεί το αίτημα μεταβολής, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων επιστρέφει στον αιτούντα είτε την αιτιολογία για την άρνηση είτε αίτημα για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το σχέδιο αιτήματος μεταβολής.

6. Αν επικυρωθεί το αίτημα μεταβολής, το τεχνικό έγγραφο τροποποιείται.

7. Πριν από τη δημοσίευσή του, το τροποποιημένο τεχνικό έγγραφο διαβιβάζεται στην Επιτροπή, συνοδευόμενο από το αίτημα μεταβολής και την οικονομική εκτίμησή του.

8. Η Επιτροπή τηρεί ενήμερα τα κράτη μέλη μέσω της επιτροπής του άρθρου 29 παράγραφος 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

9. Η νέα έκδοση του τεχνικού εγγράφου και το επικυρωμένο αίτημα μεταβολής καθίστανται διαθέσιμα στον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Σε περίπτωση που η διαχείριση ελέγχου μεταβολών αφορά στοιχεία χρησιμοποιούμενα από κοινού με την ΤΠΔ ΕμΤΕ, οι μεταβολές πραγματοποιούνται κατά τρόπο όσο το δυνατόν εγγύτερο προς την εφαρμοζόμενη ΤΠΔ ΕμΤΕ, ώστε να επιτυγχάνονται οι βέλτιστες συνέργειες.

7.6. **Ειδικές περιπτώσεις**

7.6.1. *Εισαγωγή*

Οι ειδικές διατάξεις που ακολουθούν επιτρέπονται στις εξής ειδικές περιπτώσεις:

α) Περιπτώσεις «Μ»: μόνιμες περιπτώσεις·

β) Περιπτώσεις «Π»: προσωρινές περιπτώσεις, οπότε συνιστάται να επιτευχθεί το σύστημα στόχος μέχρι το έτος 2020 [στόχος ο οποίος τίθεται 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 [1]), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ [2])].

7.6.2. *Κατάλογος ειδικών περιπτώσεων*

Για την παρούσα ΤΠΔ δεν αναφέρθηκαν ειδικές περιπτώσεις.

8. ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ

Οι ορισμοί του παρόντος λεξιλογίου αναφέρονται στη χρήση των όρων στην παρούσα ΤΠΔ.

[1]) ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.
[2]) ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 1.

▼B

Όρος	Περιγραφή
Προσβασιούχος (Access party)	Σημαίνει είτε εγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση ή, στον βαθμό που επιτρέπεται από κάθε κράτος μέλος, άλλο μέρος που ζητεί να εξασφαλίσει χρονοδιάδρομο αμαξοστοιχίας στον εφαρμοζόμενο πίνακα δρομολογίων για την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών στο έδαφός του, με πρόθεση εμπορική ή δημόσιας υπηρεσίας. Παραδείγματα τέτοιων εξουσιοδοτημένων μερών αποτελούν οι δημόσιες αρχές ή κάθε άλλο μέρος που έχει σύμβαση πρόσβασης είτε διεθνή ομάδα τέτοιων μερών, η οποία είναι γνωστή και ως αιτούσα ομάδα ή ομάδα προσβασιούχων
ΑΣΑΑ (ACID)	Αρκτικόλεξο για τις λέξεις Ατομικότητα, Συνεκτικότητα, Απομόνωση, Ανθεκτικότητα Πρόκειται για τα τέσσερα πρωταρχικά χαρακτηριστικά, κοινά σε κάθε συναλλαγή: Ατομικότητα. Σε συναλλαγή όπου συμμετέχουν δύο ή περισσότερα διακριτά στοιχεία πληροφορίας, είτε δεσμεύονται όλα τα στοιχεία είτε κανένα Συνεκτικότητα. Κάθε συναλλαγή είτε δημιουργεί μια νέα και έγκυρη κατάσταση δεδομένων είτε, σε περίπτωση διακοπής, επιστρέφει όλα τα δεδομένα στην κατάστασή τους πριν από την έναρξη της συναλλαγής Απομόνωση. Κάθε συναλλαγή σε εξέλιξη, για την οποία δεν υπάρχει ακόμη δέσμευση, πρέπει να παραμένει απομονωμένη από κάθε άλλη συναλλαγή Ανθεκτικότητα. Τα δεσμευμένα δεδομένα σώζονται από το σύστημα, έτσι ώστε, ακόμη και σε περίπτωση διακοπής και επανεκκίνησης του συστήματος, τα δεδομένα να είναι διαθέσιμα στην ορθή τους κατάσταση Η αρχή ΑΣΑΑ περιγράφεται στο πρότυπο ISO/IEC 10026-1:1992 κεφάλαιο 4. Καθένα από αυτά τα χαρακτηριστικά μπορεί να μετριέται με βάση στοιχεία αναφοράς. Ωστόσο, γενικώς, για την εφαρμογή της αρχής ΑΣΑΑ ορίζεται σύστημα διαχείρισης ή παρακολούθησης συναλλαγών. Σε κατανεμημένα συστήματα, ένας τρόπος επίτευξης της αρχής ΑΣΑΑ είναι η εφαρμογή δέσμευσης σε δύο φάσεις (Δ2Φ – 2PC), η οποία εξασφαλίζει είτε την υποχρέωση δέσμευσης όλων των εμπλεκόμενων ιστοτόπων για την ολοκλήρωση της συναλλαγής είτε τη δέσμευση κανενός και την ακύρωση της συναλλαγής
Ημερομηνία, ώρα άφιξης, πραγματική (Arrival date/time, actual)	Σημαίνει την πραγματική ημερομηνία (και ώρα) άφιξης μέσων μεταφοράς
Ημερομηνία, ώρα άφιξης, εκτιμώμενη (Arrival date/time, estimated)	Σημαίνει την ημερομηνία (και ώρα) άφιξης μέσων μεταφοράς με βάση την τρέχουσα πρόγνωση
Ημερομηνία, ώρα άφιξης, προγραμματισμένη (Arrival date/time, planned)	Σημαίνει ημερομηνία (και ώρα) άφιξης μέσων μεταφοράς που αναφέρεται στον πίνακα δρομολογίων
Καθυστέρηση άφιξης, αναμενόμενη (Arrival delay, expected)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της εκτιμώμενης ημερομηνίας/ώρας άφιξης και της προγραμματισμένης ημερομηνίας/ώρας άφιξης
Καθυστέρηση άφιξης, πραγματική (Arrival delay, actual)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της πραγματικής ημερομηνίας/ώρας άφιξης και της προγραμματισμένης ημερομηνίας/ώρας άφιξης
Στη διακριτική ευχέρεια (At the discretion of)	Σημαίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να αποφασίζει βασιζόμενη στην πείρα και τις ανάγκες της
Σύστημα-διαθέτης (Attributing system)	Σημαίνει ηλεκτρονικό σύστημα που ξενίζει τον κατάλογο υπηρεσιών μεταφορών για τις οποίες παροχέας υπηρεσιών μεταφοράς επιτρέπει σε διανομείς να εκδίδουν έγγραφα ταξιδιού
Διαθέτης (Attributor)	Σημαίνει επιχείρηση που διοικεί σύστημα-διαθέτη. Μπορεί να είναι μεταφορέας
Εξουσιοδοτημένος δημόσιος φορέας (Authorised Public Body)	Σημαίνει δημόσια αρχή με θεσμική υποχρέωση ή δικαίωμα να παρέχει σε μέλη του κοινού ταξιδιωτικές πληροφορίες, η οποία επίσης αναφέρεται στη δημόσια αρχή που είναι υπεύθυνη για την επιβολή των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφος 1 του κανονισμού

▼B

Όρος	Περιγραφή
Διαθεσιμότητα (Availability)	Σημαίνει τις πληροφορίες (υπηρεσία μεταφοράς, τύπος προσφοράς, τιμολόγιο, άλλη υπηρεσία) που μπορεί πραγματικά να λάβει επιβάτης σε δεδομένη χρονική στιγμή, για συγκεκριμένη αμαξοστοιχία. Δεν πρέπει να συγχέεται με την προσφορά, όπου αναφέρεται ότι (υπηρεσία μεταφοράς, τύπος προσφοράς, τιμολόγιο, άλλη υπηρεσία) προσφέρεται στο αρχικό πρόγραμμα, αλλά θα μπορούσε να έχει εξαντληθεί, οπότε δεν είναι δυνατόν να ληφθεί από τον επιβάτη σε δεδομένη χρονική στιγμή, για συγκεκριμένη αμαξοστοιχία
Βασική παράμετρος (Basic parameter)	Σημαίνει κάθε κανονιστικό, τεχνικό ή επιχειρησιακό όρο ο οποίος είναι κρίσιμος για τη διαλειτουργικότητα και απαιτεί απόφαση κατά τη διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 2 πριν από την εκπόνηση οποιουδήποτε σχεδίου ΤΠΔ από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό
Προαγορά (πώληση) (Booking (selling))	Σημαίνει την πώληση εισιτηρίου με ή χωρίς κράτηση
Μεταφορέας (Carrier)	Σημαίνει την αντισυμβαλλόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση με την οποία ο επιβάτης έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς, ή σειρά διαδοχικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δεσμεύονται με βάση τέτοια σύμβαση
Μεταφορέας, συμπράττων (Carrier, Joint)	Σημαίνει μεταφορέα συνδεόμενο με συμφωνία συνεργασίας με έναν ή περισσότερους άλλους μεταφορείς, για την εκτέλεση υπηρεσιών μεταφοράς
Μεταφορέας, ανεξάρτητος (Carrier, Sole)	Σημαίνει μεταφορέα που εκτελεί υπηρεσία μεταφοράς, ανεξαρτήτως από άλλους μεταφορείς
Δίαυλος (Channel)	Σημαίνει τη μέθοδο (όπως μηχάνημα γραφείου έκδοσης εισιτηρίων, μέσα επί αμαξοστοιχιών, δημόσιες υπηρεσίες διαδικτύου, τηλεπωλήσεις, κινητά χειριστήρια εισιτηρίων) με την οποία παρέχεται υπηρεσία (πληροφορία, πώληση εισιτηρίου, απόδοση εισιτηρίου, απάντηση σε παράπονα κ.λπ.) στον επιβάτη από σιδηροδρομική επιχείρηση
ΣΤ επιβατάμαξας (Coach ID)	Σημαίνει τον μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης επιβατάμαξας
Επιτροπή (Commission)	Σημαίνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Προϊόν εμπορίου (COTS-product)	Σημαίνει προϊόντα διαθέσιμα σε εμπορικά καταστήματα
Πελάτης (Customer)	Σημαίνει πρόσωπο που σκοπεύει να αγοράσει, αγοράζει, ή έχει αγοράσει σιδηροδρομικό προϊόν για τον ίδιο/την ίδια ή για άλλο(-α) πρόσωπο(-α). Ο πελάτης μπορεί να είναι πρόσωπο διαφορετικό από τον επιβάτη (βλέπε επιβάτης)
Αποκρυπτοθέτηση (Decryption)	Σημαίνει τη μετατροπή κρυπτοθετημένων δεδομένων ώστε να επανέλθουν στην αρχική τους μορφή
Καθυστέρηση (Delay)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της προγραμματισμένης ώρας άφιξης του επιβάτη σύμφωνα με τον δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων και της ώρας της πραγματικής ή αναμενόμενης άφιξής του/της
Απόκλιση δέλτα (Delta deviation)	Σημαίνει την επιχειρησιακή «αργοπορία ή προπορεία» σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα κράτησης
Αναχώρηση ημερομηνία/ώρα, πραγματική (Departure date/time, actual)	Σημαίνει την πραγματική ημερομηνία (και ώρα) αναχώρησης μέσων μεταφοράς
Ημερομηνία/ώρα αναχώρησης, εκτιμώμενη (Departure date/time, estimated)	Σημαίνει την ημερομηνία (και ώρα) αναχώρησης μέσων μεταφοράς με βάση τρέχουσα πρόγνωση
Ημερομηνία/ώρα αναχώρησης, προγραμματισμένη (Departure date/time, planned)	Σημαίνει την ημερομηνία (και ώρα) αναχώρησης μέσου μεταφοράς στον πίνακα δρομολογίων
Οδηγία 2008/57/ΕΚ (Directive 2008/57/EC)	Σημαίνει την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος
Καθυστέρηση αναχώρησης, πραγματική (Departure delay, actual)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της πραγματικής ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης και της προγραμματισμένης ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης

▼B

Όρος	Περιγραφή
Καθυστέρηση αναχώρησης, αναμενόμενη (Departure delay, expected)	Σημαίνει τη χρονική διαφορά μεταξύ της ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης και της αναμενόμενης ημερομηνίας/ώρας αναχώρησης
Συσκευή οπτικής παρουσίασης (Display)	Σημαίνει κάθε δυναμική οπτική συσκευή τοποθετημένη είτε σε σταθμούς είτε στο εσωτερικό/εξωτερικό αμαξοστοιχιών για παροχή πληροφοριών τους επιβάτες
Διανομέας (Distributor)	Σημαίνει επιχείρηση που παρέχει σε εκδότες νομική και τεχνική δυνατότητα για την πώληση σιδηροδρομικών προϊόντων ή για την παροχή επιγραμμικών ευκολιών σε πελάτες για την αγορά σιδηροδρομικών προϊόντων. Παράλληλα, ο διανομέας μπορεί να προσφέρει σε εκδότες υπηρεσίες με συγκρότηση διαδρομών Αφετηριών και Προορισμών εκτελούμενων από διάφορους μεταφορείς σε πλήρη ταξίδια, όπως ζητείται από τον ταξιδιώτη. Ο διανομέας μπορεί να είναι μεταφορέας
Ταξίδι εσωτερικού (Domestic journey)	Σημαίνει επιβατικό σιδηροδρομικό ταξίδι κατά το οποίο ο επιβάτης δεν διασχίζει σύνορο κράτους μέλους
Σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία εσωτερικού (Domestic rail passenger service)	Σημαίνει σιδηροδρομική υπηρεσία εσωτερικού χωρίς διέλευση συνόρου κράτους μέλους
Κρυπτοθέτηση (Encryption)	Σημαίνει την κωδίκευση δεδομένων
ΕΟΣ (ERA)	Βλέπε Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων
Βασικές απαιτήσεις (Essential requirements)	Σημαίνει όλους τους όρους του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2008/57/ΕΚ τους οποίους πρέπει να πληροί το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, περιλαμβανομένων των διεπαφών
ΕΩΑφ (ETA)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα άφιξης (της αμαξοστοιχίας στον σταθμό)
ΕΩΜ (ETH)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα μεταπομπής (αμαξοστοιχίας από έναν διαχειριστή υποδομής σε άλλον)
ΕΩΑν (ETI)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα ανταλλαγής (της αμαξοστοιχίας από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη)
Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (European Railway Agency)	Σημαίνει τον οργανισμό που έχει συσταθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων
Ναύλος (Fare)	Σημαίνει τέλος που πρέπει να καταβληθεί για μεταφορά ή υπηρεσία
Πρόγνωση (Forecast)	Σημαίνει τη βέλτιστη εκτίμηση γεγονότος (π.χ. ώρα άφιξης, αναχώρησης ή διέλευσης αμαξοστοιχίας)
Σημείο πρόγνωσης (Forecast point)	Σημαίνει στοχευόμενο σημείο για το οποίο γεννάται η πρόγνωση. Είναι δυνατόν να αφορά άφιξη, αναχώρηση, διέλευση ή μεταπομπή
Σιδηροδρομική επιβατική μεταφορά για το εξωτερικό (Foreign rail passenger service)	Σημαίνει σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία η οποία έχει αγορασθεί από τον επιβάτη σε κάποια χώρα, αλλά εκτελείται σε χώρα διαφορετική από τη χώρα αγοράς
Πώληση στο εξωτερικό (Foreign sale)	Σημαίνει πώληση εισιτηρίου αμαξοστοιχίας από εκδότη ο οποίος δεν είναι ο μεταφορέας/ένας από τους μεταφορείς που ασκούν την εκμετάλλευση της αμαξοστοιχίας στην οποία θα χρησιμοποιηθεί το εισιτήριο. Ο εκδότης είναι εγκατεστημένος σε χώρα διαφορετική από τη χώρα του (των) μεταφορέα(-ων)
ΠΜΑ (FTP)	Σημαίνει το Πρωτόκολλο Μεταφοράς Αρχείων Κάθε πρωτόκολλο μεταφοράς αρχείων μεταξύ πληροφορικών συστημάτων στο δίκτυο ΠΕΜ/ΠΔ (TCP/IP)
Περάτωση (Fulfilment)	Σημαίνει τη διαδικασία με την οποία το προϊόν παραδίδεται στον πελάτη μετά την αγορά του
Γενικοί όροι μεταφοράς (General Conditions of Carriage)	Σημαίνει τους όρους του μεταφορέα υπό τύπο γενικών όρων ή τιμολογίων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και τα οποία, μέσω της σύναψης της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί αναπόσπαστο μέρος της

▼B

Όρος	Περιγραφή
Αμαξοστοιχία συνολικής τιμής (Global price train)	Σημαίνει αμαξοστοιχία στην οποία επιβάτης μπορεί να επιβιβαστεί μόνον εάν έχει αγοράσει εισιτήριο συνολικής τιμής
Σημείο μεταπομπής (Handover point)	Σημαίνει το σημείο στο οποίο η αρμοδιότητα μεταβιβάζεται από έναν διαχειριστή υποδομής σε άλλον
HTTP (HTTP)	Σημαίνει το πρωτόκολλο υπερκειμενικής μεταφοράς Το πρωτόκολλο πελάτη/εξυπηρετητή που χρησιμοποιείται για τη σύνδεση προς εξυπηρετητές στον Ιστό
ΔΥ (IM)	Σημαίνει κάθε φορέα ή επιχείρηση με την ευθύνη, μεταξύ άλλων, για την εγκατάσταση και τη συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής. Είναι δυνατόν να περιλαμβάνεται και η διαχείριση συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής σε διάδρομο ή μέρος διαδρόμου μπορεί να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις
Διαχειριστής υποδομής (ΔΥ) [Infrastructure manager (IM)]	Βλέπε ΔΥ
Εισιτήρια Ενσωματωμένης Κράτησης — ΕΕΚρ (Integrated Reservation Tickets - IRT)	Σημαίνει είδος σιδηροδρομικού εισιτηρίου περιοριζόμενου σε συγκεκριμένη αμαξοστοιχία για συγκεκριμένη ημερομηνία/ώρα. ΕΕΚρ μπορεί να πωλείται μόνο μέσω επιγραμμικών συναλλαγών μεταξύ του τερματικού πωλήσεων και του συστήματος διάθεσης όπου ξενίζεται η αντίστοιχη αμαξοστοιχία
Ανταλλαγή μεταξύ μεταφορέων (Interchange between Carriers)	Σημαίνει τη μεταφορά ελέγχου από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη για λόγους επιχειρησιακής πρακτικής, ασφαλείας, και ευθύνης. Παραδείγματα: — διαδοχικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, — αμαξοστοιχίες υποκαταστατών μεταφορέων, — η διαβίβαση πληροφοριών μεταξύ διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων
Σημείο ανταλλαγής (Interchange point)	Σημαίνει τη θέση στην οποία ο έλεγχος της αμαξοστοιχίας μεταφέρεται από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση Όσον αφορά την πορεία αμαξοστοιχίας, την αμαξοστοιχία την αναλαμβάνει από μία σιδηροδρομική επιχείρηση άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία κατέχει πλέον τον χρονοδιάδρομο για το επόμενο τμήμα του ταξιδιού
Ενδιάμεσο σημείο (Intermediate point)	Σημαίνει τη θέση η οποία καθορίζει το σημείο αφετηρίας ή τέρματος τμήματος ταξιδιού. Μπορεί να πρόκειται, π.χ. για σημείο ανταλλαγής, μεταπομπής ή χειρισμών
Διεθνής σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία (International rail passenger service)	Σημαίνει επιβατικό ταξίδι με σιδηρόδρομο, με διέλευση των συνόρων τουλάχιστον ενός κράτους μέλους
Διεθνές ταξίδι (International journey)	Σημαίνει επιβατικό ταξίδι κατά το οποίο ο σιδηρόδρομος διασχίζει τα σύνορα τουλάχιστον ενός κράτους μέλους
Πώληση για εξωτερικό (International sale)	Σημαίνει την πώληση σιδηροδρομικού εισιτηρίου για διεθνές ταξίδι
Στοιχείο διαλειτουργικότητας (Interoperability constituent)	Σημαίνει κάθε στοιχειώδες συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσυγκρότημα ή πλήρες συγκρότημα τεχνικού εξοπλισμού ενσωματωμένου ή προοριζόμενου να ενσωματωθεί σε υποσύστημα από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του στοιχείου καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό
ΠΔ (IP)	Σημαίνει το πρωτόκολλο διαδικτύου
Εκδότης (Issuer)	Σημαίνει επιχείρηση που πωλεί το εισιτήριο και εισπράττει πληρωμή. Μπορεί να είναι μεταφορέας και/ή διανομέας. Ο εκδότης είναι η επιχείρηση η αναφερόμενη επί του εισιτηρίου με τον κωδικό της και, ενδεχομένως, το λογότυπό της

▼B

Όρος	Περιγραφή
Ταξίδι (Journey)	Σημαίνει την κίνηση επιβάτη (ή διαφόρων επιβατών που συνταξιδεύουν) από θέση Α προς θέση Β
Προγραμματιστής ταξιδιών (Journey planner)	Σημαίνει σύστημα ΤΠ ικανό να προτείνει λύσεις ταξιδιών Λύση ταξιδιού είναι σύνολο ενός ή περισσότερων εμπορικών υπηρεσιών μεταφοράς που απαντά τουλάχιστον στο ερώτημα «πώς μπορώ να μεταβώ από θέση Α προς θέση Β σε δεδομένη ημερομηνία και ώρα αναχώρησης/άφιξης;». Το ερώτημα θα μπορούσε να περιλαμβάνει περισσότερο πολύπλοκα επιπρόσθετα κριτήρια, όπως «με τον ταχύτερο τρόπο», «με τον φθηνότερο τρόπο», «χωρίς αλλαγές» κ.λπ. Ο επιβάτης μπορεί να δημιουργήσει ο ίδιος/η ίδια τις λύσεις ταξιδιού, συμβουλευόμενος/η διάφορες πηγές πληροφοριών, ή δεχόμενος/η τη λύση που μπορεί να του/της προσφερθεί από προγραμματιστή ταξιδιών
Κάτοχος (Keeper)	Σημαίνει το πρόσωπο το οποίο, ως ο ιδιοκτήτης οχήματος ή έχων το δικαίωμα χρήσης του, ασκεί την οικονομική εκμετάλλευση του οχήματος κατά τρόπο μόνιμο ως μέσου μεταφοράς και με την ιδιότητά του αυτή είναι καταχωρισμένος στο μητρώο τροχαίου υλικού
ΣΤ μηχανής (Loco ID)	Σημαίνει τον μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης ελκτικής μονάδας
Καθιστώ διαθέσιμο (Make available)	Σημαίνει τη δημοσίευση πληροφορίας ή δεδομένου στις περιπτώσεις που μπορεί να εφαρμόζεται έλεγχος πρόσβασης
Δηλωτικό σε κατάλογο (Manifest on list)	Σημαίνει μέθοδο περάτωσης κατά την οποία ο πελάτης πραγματοποιεί την αγορά του προκαταβολικά (π.χ. στο σπίτι) και λαμβάνει μόνον επιβεβαίωση, συνήθως με κωδικό αναφοράς. Η επιχείρηση που πραγματοποιεί αυτό το είδος πώλησης διαβιβάζει στον ΟΕΕ κατάλογο όλων των επιβατών (και κωδικών αναφοράς) που είναι δεκτοί στη συγκεκριμένη αμαξοστοιχία. Ο επιβάτης απλώς δηλώνει στον ΟΕΕ την επιθυμία του/της να γίνει δεκτός/ή στην αμαξοστοιχία πριν/μετά την αναχώρηση. Ο ΟΕΕ ελέγχει κατά πόσον ο επιβάτης επιτρέπεται να επιβιβασθεί/παραμείνει στην αμαξοστοιχία
Τιμή αγοράς (Market price)	Βλέπε Συνολική τιμή
Μεταδεδομένα (Metadata)	Αυτός ο όρος απλώς σημαίνει δεδομένα που αφορούν δεδομένα. Περιγράφει δεδομένα, υπηρεσίες λογισμικού και άλλα συστατικά στοιχεία περιεχόμενα στα πληροφορικά συστήματα επιχειρήσεων. Στα παραδείγματα των τύπων μεταδεδομένων περιλαμβάνονται ορισμοί τυπικών δεδομένων, πληροφορίες για θέσεις και κατευθύνσεις, και διαχείριση συγχρονισμού για διανομή κατανεμημένων δεδομένων
Κοινοποιημένοι οργανισμοί (Notified bodies)	Σημαίνει τους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή για την αποτίμηση της διαδικασίας «ΕΚ» επαλήθευσης των υποσυστημάτων
Αμαξοστοιχία ΕΧΚρ (NRT train)	Σημαίνει αμαξοστοιχία στην οποία ο επιβάτης μπορεί να επιβιβασθεί αν έχει αγοράσει ΕΧΚρ, σε περίπτωση πωλήσεων για εξωτερικό ή πωλήσεων στο εξωτερικό
ΕΧΚρ (NRT)	Εισιτήρια Χωρίς ενσωματωμένη Κράτηση — Είναι τρόπος πώλησης εισιτηρίων που έχουν στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό, όπου ο εκδότης μπορεί να παράγει το εισιτήριο τοπικά, χωρίς επιγραμμική συναλλαγή με σύστημα-διαθέτη. Τα ΕΧΚρ είναι πάντοτε ανοικτά εισιτήρια, δηλαδή η σύμβαση μεταφοράς ισχύει σε οποιαδήποτε αμαξοστοιχία ΕΧΚρ που εξυπηρετεί τη διαδρομή η οποία σημειώνεται στο εισιτήριο, εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος ισχύος. Για την έκδοση ΕΧΚρ ο εκδότης έχει ανάγκη από κατάλογο αφετηριών – προορισμών («σειρά») και ενός ή περισσότερων τιμοκαταλόγων που αντιστοιχούν σε πεδία τιμών αποστάσεων. Οι κρατήσεις μπορεί (σε ορισμένες περιπτώσεις πρέπει) να αγοράζονται μαζί με το εισιτήριο
Προσφορά (Offer)	Βλέπε Διαθεσιμότητα
Επίσημος ιστότοπος (Official website)	Σημαίνει τον δημόσιο ιστότοπο της εταιρείας όπου τίθενται στη διάθεση του πελάτη πληροφορίες εμπορικού χαρακτήρα. Ο ιστότοπος είναι μηχαναναγνώσιμος με τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών προσβασιμότητας στο περιεχόμενο του Ιστού

▼B

Όρος	Περιγραφή
Μονοαπευθυντική θυρίδα (One stop shop)	Διεθνής σύμπραξη μεταξύ διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία προβλέπει ένα μοναδικό σημείο επαφής για πελάτες του σιδηροδρόμου, με σκοπό: την παραγγελία συγκεκριμένων σιδηροδρομικών χρονοδιαδρόμων σε διεθνή εμπορευματική κυκλοφορία, την παρακολούθηση των κινήσεων ολόκληρης της αμαξοστοιχίας, επίσης, γενικώς, την τιμολόγηση τελών πρόσβασης τροχιάς για λογαριασμό διαχειριστών υποδομής
Επιβάτης (Passenger)	Σημαίνει πρόσωπο που σκοπεύει να πραγματοποιήσει ή πραγματοποιεί ή έχει πραγματοποιήσει ταξίδι με χρήση των υπηρεσιών μεταφορών και των υπηρεσιών μιας ή περισσότερων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων Είναι δυνατόν να διαφέρει από τον πελάτη (βλέπε Πελάτης)
Χρονοδιάδρομος (Path)	Σημαίνει τη χωρητικότητα υποδομής την απαιτούμενη για την κίνηση αμαξοστοιχίας μεταξύ δύο θέσεων σε δεδομένο χρονικό διάστημα (πορεία καθορισμενη σε χρόνο και χώρο)
Αριθμός χρονοδιαδρόμου (Path number)	Σημαίνει τον αριθμό του καθορισμένου σιδηροδρομικού χρονοδιαδρόμου
Πληρωμή (Payment)	Σημαίνει τη μεταφορά πόρων από ένα μέρος (όπως ο πελάτης) προς άλλο (όπως ο διανομέας). Η πληρωμή συνήθως πραγματοποιείται ως αντάλλαγμα για την παροχή μεταφοράς ή υπηρεσίας
Διομότιμος (Peer-to-Peer)	Σημαίνει κατηγορία συστημάτων και εφαρμογών που χρησιμοποιούν κατανεμημένους πόρους για την εκτέλεση κρίσιμης σημασίας λειτουργίας κατά τρόπο αποκεντρωμένο
Άτομα μειωμένης κινητικότητας (AMK) [Person with reduced mobility (PRM)]	Σημαίνει κάθε άτομο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση μεταφοράς είναι μειωμένη λόγω φυσικής αναπηρίας (αισθητηριακής ή χωροκινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής αναπηρίας ή διαταραχής, ή αναπηρίας οποιασδήποτε άλλης αιτίας, ή λόγω ηλικίας, και του οποίου η κατάσταση καθιστά αναγκαία τη δέουσα προσοχή και την προσαρμογή προς τις ειδικές ανάγκες του όσον αφορά την υπηρεσία που προσφέρεται σε όλους τους επιβάτες
Αποβάθρα (Platform)	Σημαίνει τον χώρο σταθμού για την αποβίβαση από/την επιβίβαση σε αμαξοστοιχίες
Πρωτογενή δεδομένα (Primary data)	Σημαίνει τα βασικά δεδομένα, όπως δεδομένα αναφοράς εισαγόμενα σε μηνύματα ή χρησιμοποιούμενα ως βάση για σύνολο λειτουργιών και για τον υπολογισμό παράγωγων δεδομένων
AMK (PRM)	Βλέπε Άτομο μειωμένης κινητικότητας
Προϊόν (Product)	Σημαίνει τύπο αμαξοστοιχίας με καθορισμένους τύπους υπηρεσιών (π.χ. υψηλή ταχύτητα, θέσεις αποθήκευσης ποδηλάτων, ενδιαίτηση AMK, κλινοθέσια οχήματα και/ή κλινάμαξες, οχήματα εστιατορίου, δυνατότητα παραλαβής φαγητού σε πακέτο κ.λπ.), οι οποίες συνδυάζονται με σχετικές τιμές και μπορεί να συνδέονται με ειδικούς όρους
Δημοσιεύω (Publish)	Σημαίνει τη δημοσίευση πληροφοριών ή δεδομένων για την οποία δεν εφαρμόζεται έλεγχος πρόσβασης
Σιδηροδρομικό σύστημα (Rail system)	Σημαίνει (όπως στον όρο «διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα») τη δομή, που περιγράφεται στο παράρτημα I (οδηγία 2008/57/ΕΚ), η οποία αποτελείται από γραμμές και μόνιμες εγκαταστάσεις, του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, κατασκευασμένες ή αναβαθμισμένες για μεταφορές συμβατικού σιδηροδρόμου και συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και το τροχαίο υλικό που προορίζεται να κινείται στην εν λόγω υποδομή
Σιδηροδρομική επιχείρηση (Railway undertaking)	Σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών για τη μεταφορά εμπορευμάτων και/ή επιβατών σιδηροδρομικώς, με την απαίτηση ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει την έλξη. Η υπόψη έννοια καλύπτει επίσης επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν μόνο έλξη
Κανονικές διαδικασίες έναντι βραχυπρόθεσμων διαδικασιών (Regular vs. Short Term processes)	Κανονική διαδικασία σημαίνει διαδικασία που εκτελείται εντός χρονικού διαστήματος όχι μικρότερου από επτά ημέρες Βραχυπρόθεσμη διαδικασία σημαίνει διαδικασία η οποία εκτελείται εντός χρονικού διαστήματος μικρότερου από επτά ημέρες

▼B

Όρος	Περιγραφή
Σημείο υποβολής αναφοράς (Reporting point)	Σημαίνει είτε σημεία διέλευσης χρησιμοποιούμενα από διαχειριστή υποδομής για την παροχή (μόνο) πληροφοριών σχετικών με την πορεία αμαξοστοιχίας είτε σημεία όπου παράγονται προγνώσεις
Αποθετήριο (Repository)	Σημαίνει αποθήκη δεδομένων παρόμοια με βάση δεδομένων και λεξικό δεδομένων. Ωστόσο, συνήθως περιλαμβάνει εκτεταμένο περιβάλλον συστήματος διαχείρισης πληροφοριών. Πρέπει να περιέχει όχι μόνο περιγραφές δομών δεδομένων (π.χ. ενότητες και στοιχεία), αλλά και μεταδεδομένα που ενδιαφέρουν την επιχείρηση, οθόνες δεδομένων, εκθέσεις, προγράμματα και συστήματα
Κράτηση (Reservation)	Σημαίνει έγκριση σε χαρτί ή υπό ηλεκτρονική μορφή, η οποία παρέχει δικαίωμα σε υπηρεσία (μεταφορά ή βοήθεια), με την προϋπόθεση προηγούμενου επιβεβαιωμένου προσωποποιημένου διακανονισμού μεταφοράς
Σύστημα κράτησης (Reservation system)	Σημαίνει μηχανογραφικό σύστημα χρησιμοποιούμενο για την αποθήκευση και την ανάκτηση πληροφοριών και για την πραγματοποίηση συναλλαγών σχετιζόμενων με ταξίδι. Κάθε σύστημα κράτησης είναι ικανό να τηρεί σωστά ευρετήριο σε πραγματικό χρόνο, και είναι προσπελάσιμο σε πράκτορες/πωλητές λιανικής σε ολόκληρο τον κόσμο
Πωλητής λιανικής (Retailer)	Σημαίνει πρόσωπο ή επιχείρηση που πωλεί σε πελάτη εισιτήριο για σιδηροδρομική υπηρεσία χωρίς κράτηση ή με κράτηση. Ο πωλητής λιανικής μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση (πράκτορας) ή διαπιστευμένος ταξιδιωτικός πράκτορας
Διαδρομή (Route)	Σημαίνει τη γεωγραφική γραμμή που ακολουθείται από σημείο αφετηρίας μέχρι σημείο προορισμού
Τμήμα διαδρομής (Route section)	Σημαίνει μέρος διαδρομής
ΣΕ (RU)	Βλέπε Σιδηροδρομική επιχείρηση
Πώληση (Selling)	Βλέπε Προπώληση
Υπηρεσία (Service)	Βλέπε Υπηρεσία μεταφοράς
Παροχέας υπηρεσίας (Service provider)	Σημαίνει την οντότητα που είναι υπεύθυνη για την παροχή όλων των υπηρεσιών των συνδεόμενων με τη μεταφορά επιβατών
Πρέπει (Shall)	Σημαίνει ότι το οριζόμενο αποτελεί απόλυτη απαίτηση της προδιαγραφής
Βραχυπρόθεσμες διαδικασίες (Short Term processes)	Βλέπε Κανονικές διαδικασίες έναντι βραχυπρόθεσμων διαδικασιών
Επείγον αίτημα για χρονοδιάδρομο (Short notice path request)	Σημαίνει το μεμονωμένο αίτημα για χρονοδιάδρομο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, λόγω πρόσθετης ζήτησης μεταφοράς ή λόγω επιχειρησιακών αναγκών
ΔΓΕ (SQL)	Σημαίνει Δομημένη Γλώσσα Ερωτημάτων Γλώσσα που εκπονήθηκε από την IBM, τυποποιήθηκε από ANSI και ISO, και χρησιμοποιείται για την παραγωγή, τη διαχείριση και την ανάκτηση δεδομένων σε σχεσιακές βάσεις δεδομένων
Συμφεροντούχοι (Stakeholders)	Σημαίνει κάθε πρόσωπο ή οργανισμό με εύλογο συμφέρον στην παράδοση σιδηροδρομικών υπηρεσιών, δηλαδή: — Σιδηροδρομική επιχείρηση, — Παροχέας μηχανών, — Παροχέας επιβαταμαξών, — Παροχέας μηχανοδηγών/πληρωμάτων αμαξοστοιχίας, — Διαχειριστής υποδομής (ΔΥ), — Διαχειριστής στόλου, — Επιχείρηση πορθμείων, — Εργαζόμενος, — Πωλητής εισιτηρίων, — Επιβάτης.

▼B

Όρος	Περιγραφή
Σταθμός (Station)	Σημαίνει σιδηροδρομικό χώρο όπου κάθε επιβατική αμαξοστοιχία μπορεί να ξεκινά, να πραγματοποιεί στάση ή να τερματίζει
Διαχειριστής σταθμού (Station manager)	Σημαίνει οργανωτική οντότητα σε κράτος μέλος, η οποία έχει καταστεί υπεύθυνη για τη διαχείριση σιδηροδρομικού σταθμού και η οποία μπορεί να είναι ο διαχειριστής υποδομής
Υποκαταστάτης μεταφορέας (Substitute carrier)	Σημαίνει σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία δεν έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη, αλλά στην οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία συμμετέχει στη σύμβαση έχει αναθέσει, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σιδηροδρομικώς
Τιμολόγιο (Tariff)	Σημαίνει συγκεκριμένο σύνολο ναύλων διαθέσιμο για δεδομένη αμαξοστοιχία, για δεδομένη ημέρα, σε δεδομένο σκέλος προέλευσης – προορισμού του ταξιδιού. Τα τιμολόγια μπορεί να ομαδοποιούνται σε διάφορες κατηγορίες (όπως ναύλοι για το κοινό, ομαδικοί ναύλοι κ.λπ.)
ΟΕΕ (TCO)	Σημαίνει Οργανισμός Ελέγχου Εισιτηρίων. Πρόκειται για οργανισμό που έχει την εξουσία να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις για εισιτήρια επιβατών. Ως επί το πλείστον, πρόκειται για μεταφορέα. Εάν είναι αναγκαίο, ο ΟΕΕ χορηγεί στους διανομείς πιστοποιητικά ασφαλείας σχετικά με το Διεθνές Σιδηροδρομικό Εισιτήριο προς Εκτύπωση στο Σπίτι (IRTHP — International Rail Ticket for Home Printing)
Τεχνικό έγγραφο (Technical Document)	Σημαίνει κάθε τεχνικό έγγραφο που έχει δημοσιευθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ
Τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (Technical Specification for Interoperability)	Σημαίνει προδιαγραφή που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ, με την οποία καλύπτεται κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ώστε να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος
ΕΩΑΑ (TETA)	Βλέπε Εκτιμώμενη Ώρα Άφιξης Αμαξοστοιχίας
Τρίτος (Third party)	Σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής και παρέχει υπηρεσίες συμπληρωματικές ή συνδεόμενες με τις υπηρεσίες/υπηρεσίες μεταφοράς
Ενιαίο εισιτήριο (Through ticket)	Σημαίνει εισιτήριο ή εισιτήρια που αντιπροσωπεύουν σύμβαση μεταφοράς για διαδοχικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες εκτελούμενες από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
Εισιτήριο (Ticket)	Σημαίνει υλική ή άυλη καταχώρηση που παρέχει σε επιβάτη το δικαίωμα συμβατικής χρήσης μιας ή περισσότερων εμπορικών υπηρεσιών μεταφοράς προσφερόμενων από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
Εισιτήριο κατά την αναχώρηση (Ticket On departure)	Σημαίνει μέθοδο περάτωσης κατά την οποία ο πελάτης πραγματοποιεί την αγορά του εκ των προτέρων (π.χ. στο σπίτι) και παραλαμβάνει το εισιτήριο στον σιδηροδρομικό σταθμό, σε εκδοτήριο εισιτηρίων ή σε μηχάνημα πώλησης εισιτηρίων
Πωλητής εισιτηρίων (Ticket vendor)	Σημαίνει κάθε πωλητή λιανικής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο οποίος συνάπτει συμβάσεις μεταφοράς και πωλεί εισιτήρια για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης ή για ίδιο λογαριασμό
Πίνακας δρομολογίων (Timetable)	Σημαίνει τον κατάλογο εμπορικών υπηρεσιών μεταφορών προσφερόμενων από σιδηροδρομική επιχείρηση εντός δεδομένου χρονικού διαστήματος
ΕΚΑ (TOD)	Βλέπε Εισιτήριο κατά την αναχώρηση
Διοργανωτής ταξιδιών (Tour Operator)	Σημαίνει διοργανωτή ή πωλητή λιανικής, άλλον από σιδηροδρομική επιχείρηση, υπό την έννοια του άρθρου 2 σημεία 2 και 3 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ
Εκτιμώμενη ώρα άφιξης αμαξοστοιχίας (Train Estimated time of Arrival)	Σημαίνει την εκτιμώμενη ώρα άφιξης της αμαξοστοιχίας σε συγκεκριμένο σημείο, δηλαδή σημείο μεταπομπής, σημείο ανταλλαγής, προορισμό αμαξοστοιχίας
Χρονοδιάδρομος αμαξοστοιχίας (Train path)	Σημαίνει τη διαδρομή αμαξοστοιχίας καθοριζόμενη χρονικά και χωρικά

▼B

Όρος	Περιγραφή
Διακοπή πορείας αμαξοστοιχίας (Train running interrupted)	Σημαίνει ότι η συνέχεια για την αμαξοστοιχία δεν είναι γνωστή με βάση τοπικές περιστάσεις σε δεδομένο χρόνο και κατά τη γνώμη των εμπλεκομένων μερών. Εάν η καθυστέρηση είναι γνωστή, ο διαχειριστής υποδομής αποστέλλει μήνυμα πρόγνωσης πορείας αμαξοστοιχίας
Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο (Trans-European rail network)	Σημαίνει το σιδηροδρομικό δίκτυο όπως περιγράφεται στο παράρτημα 1 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ
Σύμβαση μεταφοράς (Transport contract)	Σημαίνει σύμβαση μεταφοράς έναντι αμοιβής ή δωρεάν μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς
Τρόπος μεταφοράς (Transport mode)	Σημαίνει γένειο τύπο οχήματος ικανού να μεταφέρει επιβάτες (αμαξοστοιχία, αεροπλάνο, λεωφορείο κ.λπ.)
Υπηρεσία μεταφοράς (Transport service)	Σημαίνει εμπορική υπηρεσία μεταφοράς ή υπηρεσία μεταφοράς στο πλαίσιο σύμβασης για δημόσια υπηρεσία, η οποία συνδέει δύο ή περισσότερες θέσεις, προσφερόμενη από σιδηροδρομική επιχείρηση σύμφωνα με δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων. Κάθε υπηρεσία μεταφοράς κανονικά εκτελείται με συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς
Παροχέας υπηρεσιών μεταφοράς (Transport service provider)	Σημαίνει κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση που έχει άδεια να μεταφέρει ανθρώπους σε εσωτερικές ή διεθνείς επιβατικές μεταφορές. Ο «παροχέας υπηρεσιών μεταφοράς» δέχεται έγγραφα ταξιδιού που έχουν εκδοθεί από τα διαπιστευμένα σημεία πώλησης των διανομέων του. Παίζει τον ρόλο του αντισυμβαλλόμενου μεταφορέα με τον οποίο ο επιβάτης έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς. Η εκτέλεση της υπηρεσίας μεταφοράς είναι δυνατόν να ανατεθεί, εν μέρει ή εξ ολοκλήρου, σε υποκαταστάτη μεταφορέα
ΤΠΔ (TSI)	Βλέπε Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας
XML (XML)	Σημαίνει τη γλώσσα επεκτάσιμης σήμανσης
XQL	Σημαίνει τη γλώσσα επεκτάσιμης αναζήτησης

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, προσδιορίζονται τα ακόλουθα ανοικτά σημεία:

Ενότητα	Ανοικτά σημεία
4.2.2.1.	Τεχνικό έγγραφο με αντικείμενο με τη διαδικασία και τις πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιό της σχετικά με τιμολογιακά δεδομένα που αφορούν πωλήσεις για το εσωτερικό
4.2.10.	Πρότυπο με αντικείμενο τον χειρισμό στοιχείων ασφαλείας για τη διανομή προϊόντων
4.2.11.2	Πρότυπο με αντικείμενο ευρωπαϊκό «Εισιτήριο κατά την αναχώρηση» και για ευρωπαϊκό «Δηλωτικό σε κατάλογο»
4.2.11.3	Τεχνικό έγγραφο ή πρότυπο με αντικείμενο μεθόδους άμεσης περάτωσης συνδεόμενες με το εισιτήριο και/ή την κράτηση, καθώς και με το είδος υποστρώματος, όσον αφορά πωλήσεις για το εσωτερικό
4.2.11.4	Τεχνικό έγγραφο ή πρότυπο με αντικείμενο μεθόδους έμμεσης περάτωσης συνδεόμενες με το εισιτήριο και/ή την κράτηση, καθώς και με το είδος υποστρώματος, όσον αφορά πωλήσεις για το εσωτερικό
4.2.22	Πρότυπο με αντικείμενο την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με ναύλους στο πλαίσιο ανταπόκρισης με άλλους τρόπους μεταφοράς

▼M1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Κατάλογος τεχνικών εγγράφων όπου γίνεται παραπομπή στην παρούσα ΤΠΔ

Στοιχεία εγγράφου	Τίτλος
B.1. (V1.1.1)	Μηχανογραφική παραγωγή και ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων με στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό – Εισιτήρια EXKρ (Computer generation and exchange of tariff data meant for international or foreign sales – NRT tickets)
B.2. (V1.1)	Μηχανογραφική παραγωγή και ανταλλαγή τιμολογιακών δεδομένων με στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό – Εισιτήρια ενσωματωμένης κράτησης (EEKρ) (Computer generation and exchange of tariff data meant for international and foreign sales – Integrated Reservation Tickets (IRT))
B.3. (V1.1)	Μηχανογραφική παραγωγή και ανταλλαγή δεδομένων με στόχο πωλήσεις για εξωτερικό ή πωλήσεις στο εξωτερικό – Ειδικές προσφορές (Computer generation and exchange of data meant for international or foreign sales – Special offers)
B.4. (V1.1.1)	Οδηγός εφαρμογής για μηνύματα EDIFACT που καλύπτουν την ανταλλαγή δεδομένων πίνακα δρομολογίων (Implementation guide for EDIFACT messages covering timetable data exchange)
B.5. (V1.1)	Ηλεκτρονική κράτηση θέσεων/κλινών και ηλεκτρονική παραγωγή εγγράφων ταξιδιού – Ανταλλαγή μηνυμάτων (Electronic reservation of seats/berths and electronic production of travel documents - Exchange of messages)
B.6. (V1.1)	Ηλεκτρονική κράτηση θέσεων/κλινών και ηλεκτρονική παραγωγή εγγράφων μεταφοράς (Πρότυπα RCT2) (Electronic seat/berth reservation and electronic production of transport documents (RCT2 standards))
B.7. (V1.1.1)	Διεθνές σιδηροδρομικό εισιτήριο για εκτύπωση στο σπίτι (International Rail ticket for Home Printing)
B.8. (V1.1)	Τυποποιημένη ψηφιακή κωδίκευση για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής και άλλες επιχειρήσεις που εμπλέκονται στις αλυσίδες σιδηροδρομικών μεταφορών (Standard numerical coding for railway undertakings, infrastructure managers and other companies involved in rail-transport chains)
B.9. (V1.1)	Τυποποιημένη ψηφιακή κωδίκευση θέσεων (Standard numerical coding of locations)
B.10 (V1.1)	Ηλεκτρονική κράτηση παροχής βοήθειας σε άτομα μειωμένης κινητικότητας – Ανταλλαγή μηνυμάτων (Electronic reservation of assistance for persons with reduced mobility - Exchange of messages)
B.30. (V1.1)	Διάγραμμα-κατάλογος μηνυμάτων/ συνόλων δεδομένων αναγκαίων για την επικοινωνία ΣΕ/ΔΥ στο πλαίσιο της ΤΠΔ ΕπΤΕ (Schema - messages/datasets catalogue needed for the RU/IM communication of TAP TSI)

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ Η ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Γ.1. **Τιμολόγια ΕΧΚρ**

Το βασικό περιεχόμενο δεδομένων τιμολόγιου ΕΧΚρ πρέπει να είναι:

— Σειρά,

— Προϊόντα,

— Υπηρεσίες,

— Κωδικοί μεταφορέων,

— Πίνακες ναύλων,

— Κατάλογος σταθμών.

Τα τιμολόγια ΕΧΚρ πρέπει να δημοσιεύονται εκ των προτέρων και τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη ισχύος τους

Γ.2. **Τιμολόγια ΕΕΚρ**

Το βασικό περιεχόμενο δεδομένων τιμολογίου ΕΕΚρ πρέπει να είναι:

— Τιμολόγια,

— Πεδία τιμών τιμολογίων,

— Κάρτες χρησιμοποιούμενες με τιμές αγοράς,

— Τύποι εξαιρέσεων,

— Όροι πώλησης,

— Όροι μετά την πώληση,

— Κατάλογοι ναύλων,

— Κατάλογος σταθμών/ζωνών.

Τα τιμολόγια ΕΕΚρ πρέπει να δημοσιεύονται εκ των προτέρων σύμφωνα με τους όρους πώλησής τους.

Γ.3. **Ειδικά τιμολόγια**

Το βασικό περιεχόμενο των ειδικών τιμολογίων πρέπει να είναι:

— Η προσφορά και οι όροι της,

— Ναύλοι,

— Συμπληρώματα,

— Άδειες,

— Πλήθος επιβατών/επιβατών συνοδείας και κατηγορίες τους,

— Τύποι εκπτώσεων,

— Τύποι εξαιρέσεων,

— Όροι πωλήσεων,

— Όροι μετά την πώληση,

— Τέλη κράτησης,

— Σειρά,

— Αμαξοστοιχίες, περιλαμβανόμενων των κατηγοριών και των ευκολιών που προσφέρουν.

Τα ειδικά τιμολόγια πρέπει να δημοσιεύονται εκ των προτέρων σύμφωνα με τους όρους πώλησης.