Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►**B**

REGULAMENTUL (UE) NR. 454/2011 AL COMISIEI

din 5 mai 2011

privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 123, 12.5.2011, p. 11)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Regulamentul (UE) nr. 665/2012 al Comisiei din 20 iulie 2012	L 194	1	21.7.2012

▼B

REGULAMENTUL (UE) NR. 454/2011 AL COMISIEI

din 5 mai 2011

privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate ([1]), în special articolul 6 alineatul (1),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 2 litera (e) din Directiva 2008/57/CE, sistemul feroviar este subdivizat în subsisteme structurale și funcționale. Fiecare dintre aceste subsisteme trebuie să fie reglementat de o specificație tehnică de interoperabilitate (STI).

(2) Prin Decizia C(2006) 124 final din 9 februarie 2007, Comisia a conferit Agenției Europene a Căilor Ferate (agenția) mandatul de a dezvolta specificațiile tehnice de interoperabilitate în temeiul Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional ([2]). În conformitate cu termenii mandatului, agenția trebuie să elaboreze proiectul de STI privind aplicațiile telematice pentru călători. Aceasta a prezentat o recomandare la 31 mai 2010. Această recomandare trebuie completată cu o recomandare suplimentară, în urma mandatului Comisiei, care să abordeze chestiunea tarifelor, emiterii de legitimații de transport și rezervării de călătorii naționale. În recomandarea sa, agenția va trebui să țină seama de evoluțiile la nivel național și progresele tehnice în ce privește procedurile inovatoare de emitere a legitimațiilor de transport și intermodalitatea.

(3) Specificațiile tehnice de interoperabilitate sunt specificații adoptate în conformitate cu Directiva 2008/57/CE. STI din anexă reglementează subsistemul „aplicațiile telematice pentru serviciile de călători” pentru îndeplinirea cerințelor esențiale și asigurarea interoperabilității sistemului feroviar.

(4) Interconectarea eficientă a sistemelor de informații și comunicații ale diferiților administratori de infrastructură și întreprinderi feroviare este considerată a fi importantă, în special pentru furnizarea de informații actualizate și de servicii de eliberare a legitimațiilor de transport către călători.

(5) Prezenta STI are ca obiect definirea procedurilor și interfețelor dintre toate tipurile de actori în vederea furnizării de informații și emiterii de legitimații de transport către călători prin intermediul tehnologiilor disponibile la scară largă. Aceasta ar trebui să includă schimbul de informații referitor la următoarele aspecte:

([1]) JO L 191, 18.7.2008, p. 1.
([2]) JO L 110, 20.4.2001, p. 1.

▼B

sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în timpul călătoriei, sistemele de rezervare și plată, gestionarea bagajelor, emiterea de legitimații de transport la ghișee, prin intermediul distribuitoarelor automate, la bordul trenurilor, prin telefon, internet sau prin orice alte mijloace informatice disponibile la scară largă, gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport.

(6) Informațiile furnizate călătorilor trebuie să fie accesibile în conformitate cu cerințele Deciziei 2008/164/CE a Comisiei din 21 decembrie 2007 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „persoanele cu mobilitate redusă” din sistemul feroviar transeuropean convențional și de mare viteză ([1]).

(7) Dispozițiile prezentei STI nu trebuie să aducă atingere deciziilor adoptate de statele membre în temeiul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]).

(8) Specificațiile detaliate sunt necesare pentru a se garanta că prezentul regulament poate fi aplicat. Specificațiile definesc sistemul de schimb de date pe baza componentelor comune și a interconectării sistemelor de informații și comunicații ale actorilor relevanți. În plus, sunt de asemenea necesare o descriere a gestionării în vederea dezvoltării, desfășurării și exploatării sistemului, precum și un plan general privind dezvoltarea și desfășurarea acestuia. Aceste rezultate vor fi obținute pe parcursul etapei inițiale de punere în aplicare. Prin urmare, prezenta STI trebuie modificată într-o etapă ulterioară pentru a se putea lua în considerare rezultatele respective (specificațiile detaliate, gestionarea și planul general).

(9) În conformitate cu articolul 5 alineatul (8) din Directiva 2008/57/CE, documentele tehnice publicate de către agenție și care sunt menționate în prezentul regulament trebuie considerate drept anexe la STI și devin obligatorii din momentul aplicării prezentei STI.

(10) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Specificația tehnică de interoperabilitate (denumită în continuare „STI”), menționată la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, referitoare la elementul „aplicații pentru serviciile de călători” al subsistemului „aplicații telematice” al sistemului feroviar transeuropean este stabilită în anexa I.

(2) Prezenta STI se aplică elementului „aplicații pentru serviciile de călători” al subsistemului „aplicații telematice”, astfel cum este definit în secțiunea 2.5 din anexa II la Directiva 2008/57/CE.

(3) În ceea ce privește serviciile feroviare pentru călători realizate din sau spre țări terțe, respectarea cerințelor prezentei STI este condiționată de disponibilitatea informațiilor furnizate de actori aflați în afara UE, cu excepția cazului în care acordurile bilaterale prevăd existența unor schimburi de informații compatibile cu STI.

([1]) JO L 64, 7.3.2008, p. 72.
([2]) JO L 315, 3.12.2007, p. 14.

▼B

Articolul 2

Prezenta STI se pune în aplicare în trei etape:

— o primă etapă de stabilire a specificațiilor informatice detaliate, a gestionării și a planului general (etapa întâi);

— o a doua etapă privind dezvoltarea sistemului de schimb de date (etapa a doua); și

— o etapă finală privind desfășurarea sistemului de schimb de date (etapa a treia).

Articolul 3

(1) Agenția Europeană a Căilor Ferate publică și actualizează pe site-ul său web documentele tehnice enumerate în anexa III. Aceasta pune în aplicare un proces de gestionare a modificărilor pentru documentele tehnice specificate în secțiunea 7.5.2 din anexa I. Agenția prezintă Comisiei un raport în legătură cu evoluția documentelor respective. Comisia informează statele membre prin intermediul comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE.

(2) Agenția Europeană a Căilor Ferate publică și actualizează pe site-ul său web fișierele de referință prevăzute în secțiunea 4.2.19 din anexa I. Aceasta pune în aplicare un proces de gestionare a modificărilor pentru fișierele respective. Agenția prezintă Comisiei un raport în legătură cu evoluția documentelor în cauză. Comisia informează statele membre prin intermediul comitetului instituit în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/57/CE.

(3) Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă o recomandare cu privire la punctele deschise enumerate în anexa II la prezentul regulament până la 31 martie 2012.

Articolul 4

Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și agenția sprijină activitățile din etapa întâi, astfel cum sunt specificate în secțiunea 7.2 din anexa I, prin furnizarea de informații și expertiză funcțională și tehnică.

Articolul 5

Organismele reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivel european, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului [1], împreună cu un reprezentant al vânzătorilor de legitimații de transport și un reprezentant al călătorilor europeni, elaborează specificațiile informatice detaliate, gestionarea și planul general, astfel cum sunt descrise în secțiunea 7 din anexa I, și le înaintează Comisiei în termen de maximum un an de la publicarea prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 6

Statele membre asigură că întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară și vânzătorii de legitimații de transport sunt informați cu privire la prezentul regulament.

[1] JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

▼B

Articolul 7

Prezentul regulament se modifică prin luarea în considerare a rezultatelor din etapa întâi, astfel cum sunt descrise în secțiunea 7.2. din anexa I.

Articolul 8

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

1. INTRODUCERE

1.1. **Domeniul tehnic de aplicare**

Prezenta specificație tehnică de interoperabilitate (denumită în continuare „STI”) se referă la elementul „aplicații pentru serviciile de călători” al subsistemului „aplicații telematice” al sistemului feroviar transeuropean prevăzut la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE. Aceasta este inclusă în domeniul funcțional al listei din anexa II la Directiva 2008/57/CE.

1.2. **Domeniul geografic de aplicare**

Domeniul geografic de aplicare al prezentei STI îl constituie sistemul feroviar transeuropean, astfel cum este definit la articolul 2 litera (a) din Directiva 2008/57/CE.

1.3. **Conținutul prezentei STI**

Conținutul prezentei STI este conform cu articolul 5 din Directiva 2008/57/CE.

Prezenta STI cuprinde, de asemenea, la capitolul 4, normele de exploatare și întreținere specifice domeniului tehnic și domeniului geografic de aplicare.

2. DEFINIREA SUBSISTEMULUI/DOMENIUL DE APLICARE

2.1. **Subsistem**

Prezenta STI reglementează:

(a) subsistemul funcțional „aplicații telematice pentru serviciile de călători”;

(b) partea subsistemului de întreținere referitoare la aplicațiile telematice pentru serviciile de călători (de exemplu, metodele de utilizare, gestionarea, actualizarea și întreținerea bazelor de date, a programelor de calculator și a protocoalelor de comunicare a datelor etc.).

Aceasta include furnizarea informațiilor referitoare la următoarele aspecte:

(a) sistemele care oferă călătorilor informații înaintea și în timpul călătoriei;

(b) sistemele de rezervare și plată;

(c) gestionarea bagajelor;

(d) eliberarea legitimațiilor de transport la ghișee sau prin intermediul distribuitoarelor automate, telefon, internet sau prin orice alte mijloace informatice disponibile la scară largă, precum și la bordul trenurilor;

(e) gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport.

2.1.1. *Informarea călătorilor înaintea și în timpul călătoriei*

Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar enumeră informațiile minime care trebuie furnizate călătorilor de către întreprinderile feroviare și/sau de către vânzătorii de legitimații de transport.

2.1.2. *Sistemele de rezervare și plată*

Sistemele de rezervare și eliberare a legitimațiilor de transport, precum și sistemele de plată ale diferiților vânzători de legitimații de transport și întreprinderi feroviare vor face schimb de informații pentru a permite călătorilor să plătească legitimațiile de transport, rezervările și suplimentele de mai sus, în funcție de tipul traseului și al serviciului ales de către aceștia.

▼B

2.1.3. *Gestionarea bagajelor*

Călătorii vor fi informați în legătură cu procedurile de depunere a unei plângeri în cazul pierderii bagajelor înregistrate pe parcursul călătoriei. În plus, călătorii vor primi informații referitoare la expedierea sau ridicarea bagajelor înregistrate.

2.1.4. *Emiterea de legitimații de transport la ghișee sau prin intermediul distribuitoarelor automate, prin telefon, internet sau prin orice alte mijloace informatice disponibile la scară largă*

Întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport vor face schimb de informații pentru a permite celor din urmă să emită, după caz, legitimații de transport, bilete directe și suplimente și să facă rezervări.

2.1.5. *Gestionarea legăturilor între trenuri și cu alte moduri de transport*

Se propune un standard privind furnizarea și schimbul de informații cu alte moduri de transport.

3. CERINȚE ESENȚIALE

3.1. **Respectarea cerințelor esențiale**

În conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, sistemul feroviar transeuropean, subsistemele sale și elementele constitutive de interoperabilitate trebuie să îndeplinească cerințele esențiale stabilite în termeni generali în anexa III la directiva menționată anterior.

În domeniul de aplicare al prezentei STI, îndeplinirea cerințelor esențiale relevante menționate la capitolul 3 din prezenta STI va fi asigurată pentru subsistem prin respectarea specificațiilor descrise la capitolul 4: Caracterizarea subsistemului.

3.2. **Aspecte privind cerințele generale**

Relevanța cerințelor generale pentru subsistemul „aplicații telematice” pentru călători este determinată după cum urmează:

3.2.1. *Siguranță*

Cerințele esențiale privind siguranța care se aplică subsistemului „aplicații telematice pentru călători” sunt următoarele: cerințele esențiale 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 din anexa III la Directiva 2008/57/CE. Aceste cerințe esențiale nu sunt relevante pentru subsistemul „aplicații telematice”.

3.2.2. *Fiabilitate și disponibilitate*

Cerința esențială 1.2 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

3.2.3. *Sănătate*

Cerințele esențiale 1.3.1 și 1.3.2 din anexa III la Directiva 2008/57/CE nu sunt relevante pentru subsistemul „aplicații telematice”.

3.2.4. *Protecția mediului*

Cerințele esențiale 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 și 1.4.5 din anexa III la Directiva 2008/57/CE nu sunt relevante pentru subsistemul „aplicații telematice”.

3.2.5. *Compatibilitate tehnică*

Cerința esențială 1.5 din anexa III la Directiva 2008/57/CE nu este relevantă pentru subsistemul „aplicații telematice”.

▼B

3.3. **Aspecte specifice subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de călători”**

Relevanța cerințelor generale pentru subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” este determinată după cum urmează:

3.3.1. *Compatibilitate tehnică*

Cerința esențială 2.7.1 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită, în special, de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

3.3.2. *Fiabilitate și disponibilitate*

Cerința esențială 2.7.2 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită, în special, de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

Însă această cerință esențială, în special metoda utilizată pentru a garanta eficiența aplicațiilor telematice și calitatea serviciilor, reprezintă baza pentru întreaga STI, nelimitându-se doar la capitolele menționate anterior.

3.3.3. *Sănătate*

În ceea ce privește cerința esențială 2.7.3 din anexa III la Directiva 2008/57/CE, prezenta STI nu stabilește cerințe suplimentare față de dispozițiile naționale și europene existente referitoare la normele minime privind ergonomia și protecția sănătății ale unei interfețe între aplicațiile telematice și utilizatori.

3.3.4. *Siguranță*

Cerința esențială 2.7.4 din anexa III la Directiva 2008/57/CE este îndeplinită de următoarele puncte:

— punctul 4.2.19: Diferite fișiere și baze de date de referință;

— punctul 4.2.21: Introducere în rețea și comunicare.

4. CARACTERIZAREA SUBSISTEMULUI

4.1. **Introducere**

Ținând seama de toate cerințele esențiale aplicabile, subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” este caracterizat de următorii parametri de bază descriși în secțiunile care urmează.

4.2. **Specificații funcționale și tehnice ale subsistemului**

4.2.1. *Schimbul de date cu privire la orar*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară efectuează schimbul de date cu privire la orar.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția unei alte întreprinderi feroviare, părților terțe și organismelor publice a orarelor care conțin elementele de date definite mai jos. De asemenea, acest parametru de bază asigură furnizarea de date exacte și actualizate cu privire la orar de către fiecare întreprindere feroviară.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică serviciilor de călători ale întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

▼B

4.2.1.1. Întreprinderea feroviară pune la dispoziția altor întreprinderi feroviare și părți terțe propriile date cu privire la orar

Întreprinderea feroviară furnizează toate datele cu privire la orar pentru care se face responsabilă în calitate de transportator unic sau comun și care vizează serviciile de transport care pot fi achiziționate de către populație prin garantarea accesului tuturor întreprinderilor feroviare, părților terțe și organismelor publice. Întreprinderea feroviară se asigură că datele cu privire la orar sunt exacte și actualizate. Datele cu privire la orar sunt disponibile pentru o perioadă de cel puțin douăsprezece luni de la expirare.

În cazul în care o întreprindere feroviară operează un serviciu de transport pentru care este unul dintre transportatorii comuni, întreprinderea feroviară se asigură, împreună cu toți ceilalți transportatori comuni, că datele sale cu privire la orar sunt exacte și actualizate.

Datele cu privire la orar trebuie să conțină, în principal, următoarele:

— principiile fundamentale ale variantelor feroviare;

— reprezentarea unui tren;

— diverse modalități posibile de reprezentare a zilelor de funcționare;

— categoria trenului/modul de serviciu;

— relațiile privind serviciile de transport;

— grupurile de vagoane atașate trenurilor;

— atașare, separare;

— conexiuni directe (conexiune);

— conexiuni directe (modificarea numărului serviciului);

— detalii privind serviciile de transport;

— opriri cu restricții de trafic;

— trenuri de noapte;

— tranzitarea zonelor de fus orar;

— regim de tarifare și detalii privind rezervările;

— furnizor de informații;

— furnizor de rezervări;

— infrastructuri de servicii;

— accesibilitatea trenului (inclusiv graficul privind locurile prioritare, spațiile destinate scaunelor cu rotile, compartimentele de dormit universale – a se vedea STI PMR 4.2.4) – a se vedea secțiunea 4.2.6.1;

— extra servicii;

— conexiune – sincronizarea serviciilor de transport;

— lista gărilor.

Pentru serviciile de transport asupra cărora întreprinderea feroviară are control exclusiv, orarul anual este pus la dispoziția publicului cu cel puțin două luni înainte de intrarea sa în vigoare. În ceea ce privește celelalte servicii de transport, întreprinderea feroviară pune la dispoziția publicului orarul cât mai curând posibil.

▼B

Întreprinderea feroviară pune la dispoziția publicului toate modificările aduse orarului anual într-o serie de actualizări cu cel puțin șapte zile înainte de intrarea în vigoare a modificărilor respective. Această obligație este aplicabilă doar dacă modificarea a fost adusă la cunoștința întreprinderii feroviare cu cel puțin șapte zile înainte de intrarea sa în vigoare.

Procesul de mai sus și informațiile aferente trebuie să respecte documentul (documentele) tehnic(e):

— B.4 (a se vedea anexa III).

4.2.2. *Schimbul de date privind tarifele*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară realizează schimbul de date privind tarifele.

Acest parametru de bază asigură furnizarea de date privind tarifele în formatul definit mai jos celorlalte întreprinderi feroviare sau părți terțe autorizate să comercializeze legitimații de transport.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor tarifelor pentru călători ale întreprinderii feroviare în vederea vânzărilor naționale, internaționale și străine.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.2.1. Întreprinderea feroviară comunică propriile tarife altor întreprinderi feroviare, organisme publice autorizate și părți terțe care sunt autorizate să vândă legitimații de transport

Întreprinderea feroviară furnizează toate tarifele sale (inclusiv tabelele cu tarife) prin garantarea accesului întreprinderilor feroviare și părților terțe pe care le autorizează să comercializeze legitimații de transport în conformitate cu acordurile de distribuție, precum și organismelor publice autorizate. Întreprinderea feroviară se asigură că datele privind tarifele sunt exacte și actualizate.

În cazul în care o întreprindere feroviară operează un serviciu de transport pentru care este unul dintre transportatorii comuni, întreprinderea feroviară se asigură, împreună cu toți ceilalți transportatori comuni, că datele sale privind tarifele sunt exacte și actualizate.

Conținutul principal al datelor privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine este definit în anexa IV.

Datele privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine se pun în avans la dispoziția întreprinderilor feroviare și a părților terțe autorizate să comercializeze legitimații de transport în conformitate cu acordurile de distribuție, precum și la dispoziția organismelor publice autorizate, cel târziu în intervalul de timp prevăzut în anexa IV.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă datele privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.1 (a se vedea anexa III);

— B.2 (a se vedea anexa III);

— B.3 (a se vedea anexa III).

Datele privind tarifele destinate vânzărilor interne se pun în avans la dispoziția întreprinderilor feroviare și a părților terțe autorizate să comercializeze legitimații de transport, precum și la dispoziția organismelor publice autorizate, cel târziu în intervalul de timp prevăzut pentru datele privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine.

Procesul de mai sus și informațiile aferente referitoare la datele privind tarifele destinate vânzărilor interne respectă documentul (documentele) tehnic(e) care urmează să fie dezvoltat(e) de agenție (a se vedea anexa II).

▼B

4.2.3. *Gestionarea informațiilor privind datele de contact ale întreprinderii feroviare*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară furnizează informații în legătură cu site-ul său web oficial de unde clienții pot obține informații exacte.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor întreprinderilor feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.3.1. Întreprinderea feroviară furnizează o parte din datele sale de contact

Întreprinderea feroviară pune la dispoziția celorlalte întreprinderi feroviare, agenției, părților terțe și organismelor publice un set de date care conțin numele transportatorului, codul transportatorului și site-ul său oficial. Site-ul oficial menționat în acest parametru de bază trebuie să poată fi citit automat și să respecte orientările privind accesibilitatea conținutului web. Dacă o întreprindere feroviară operează o unitate economică în comun cu o altă (alte) întreprindere (întreprinderi) feroviară(e), numele unității economice comune, codurile transportatorului și site-ul oficial sunt puse la dispoziția celeilalte întreprinderi feroviare.

În cazul în care o întreprindere feroviară pune informațiile sale cu privire la orar la dispoziția altor întreprinderi feroviare în conformitate cu punctul 4.2.1.1, aceasta se asigură că numele transportatorului din orarul furnizat are un nume de transportator corespondent în setul de date respectiv. În cazul în care intervin modificări, întreprinderea feroviară actualizează conținutul setului de date cât mai curând posibil.

4.2.4. *Gestionarea informațiilor privind condițiile de transport*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară gestionează informațiile privind condițiile de transport.

Acest parametru de bază asigură publicarea condițiilor de transport pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică serviciilor de călători ale întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.4.1. Întreprinderea feroviară publică informațiile privind condițiile de transport.

Întreprinderea feroviară publică informații privind:

— condițiile generale de transport feroviar pentru călători (GCC-CIV/PRR);

— propriile condiții de transport;

— un link către Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar;

— modalitățile acceptate de plată;

— condițiile de vânzare și după vânzare, în special în legătură cu schimbul și rambursarea legitimațiilor de transport;

— procedurile de depunere a plângerilor;

cel puțin pe site-ul său oficial. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Acest proces este efectuat pentru prima publicare în termen de maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor se publică cu cel puțin 6 zile înainte de

▼B

intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.5. *Gestionarea informațiilor privind transportul bagajelor înregistrate*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară asigură furnizarea informațiilor privind transportul bagajelor înregistrate în cazul în care întreprinderea feroviară oferă acest serviciu. Dacă serviciul respectiv nu este oferit, întreprinderea feroviară precizează acest lucru.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind gestionarea bagajelor înregistrate.

Acest parametru de bază prezintă următorul proces:

4.2.5.1. Întreprinderea feroviară publică condițiile privind gestionarea bagajelor înregistrate

Întreprinderea feroviară publică în atenția călătorilor condițiile privind gestionarea bagajelor înregistrate în cazul în care întreprinderea feroviară oferă astfel de servicii. Dacă serviciul respectiv nu este oferit, întreprinderea feroviară publică informații în acest sens. Informațiile în cauză se publică cel puțin pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Acest proces se efectuează pentru prima publicare în termen de maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor se publică cu cel puțin 6 zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.6. *Gestionarea informațiilor privind transportul și asistența persoanelor cu mobilitate redusă (PMR)*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară, vânzătorul de legitimații de transport și/sau gestionarul de gară trebuie să asigure furnizarea informațiilor privind transportul și asistența PMR.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind transportul și asistența PMR. Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR, sistemul căruia îi este adresată aceasta trebuie să fie cel puțin capabil să gestioneze mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.10 (a se vedea anexa III). În plus, sistemul trebuie să emită un număr de confirmare pentru rezervarea serviciului de asistență, care este esențial pentru a-i furniza clientului/călătorului garanția și încrederea că serviciul de asistență în cauză va fi realizat și pentru a-și asuma răspunderea în acest sens. Mesajele conțin toate informațiile necesare pentru ca întreprinderea feroviară, vânzătorul de legitimații de transport și/sau gestionarul de gară să emită către PMR un număr de confirmare (pentru fiecare plecare și sosire a trenului) în legătură cu rezervarea serviciului de asistență.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică după cum urmează: gestionarea informațiilor privind transportul PMR se aplică serviciilor de călători ale întreprinderii feroviare. Dispozițiile acestui parametru de bază privind solicitarea/confirmarea electronică se aplică dacă există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile destinatare.

▼B

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.6.1. Întreprinderea feroviară publică informațiile privind accesibilitatea serviciilor feroviare și condițiile de acces la materialul rulant

Întreprinderea feroviară publică următoarele informații:

— tipurile/numerele de tren și/sau numărul liniei de tren (dacă nu există un număr de tren disponibil pentru public) pentru care sunt disponibile facilitățile destinate PMR;

— tipurile și cantitățile minime ale facilităților destinate PMR în trenurile sus-menționate (cum ar fi spații pentru scaunele cu rotile, cabină destinată PMR, toaletă destinată PMR, amplasarea locurilor pentru PMR), în condiții normale de funcționare;

— metodele de solicitare a asistenței pentru îmbarcarea și debarcarea din trenuri (inclusiv perioada de notificare a PMR, adresa, e-mailul, orele de funcționare și numărul de telefon al biroului (birourilor) de asistență destinată PMR), în conformitate cu articolul 24 din Regulamentul privind drepturile călătorilor;

— mărimea și greutatea maximă admisibilă a scaunului cu rotile (inclusiv greutatea PMR);

— condițiile de transport pentru persoanele și/sau animalele însoțitoare;

— condițiile de acces la clădirea și peroanele gării, inclusiv dacă stația este clasificată drept accesibilă pentru PMR și dacă aceasta este prevăzută cu personal pentru asistența PMR;

cel puțin pe site-ul său oficial. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Acest proces se efectuează pentru prima publicare în termen de maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor sunt publicate cu cel puțin 6 zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.6.2. Întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport trimite sistemului (sistemelor) destinatar(e) o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR

Dacă întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR, solicitarea trebuie să respecte dispozițiile relevante.

Posibilitatea rezervării serviciului de asistență destinat PMR trebuie să facă obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include taxe, standarde tehnice și de siguranță, limitații specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Pe baza unui acord între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului solicitări privind disponibilitatea/rezervarea trenului relevant în ceea ce privește tipul de asistență specificat.

Principalele tipuri de solicitări sunt:

— solicitarea de disponibilitate;

— solicitarea de rezervare;

— solicitarea de anulare parțială;

— solicitarea de anulare integrală.

▼B

Acest proces se efectuează în urma solicitării transmise de către un client sistemului care aparține întreprinderii feroviare sau vânzătorului de legitimații de transport.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie elementele definite în documentul tehnic B.10 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele destinatare trebuie să fie capabile să înțeleagă solicitarea și să răspundă;

— fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul destinatar trebuie să fie capabil să înțeleagă solicitarea și să răspundă doar dacă există un acord specific cu sistemul solicitant.

4.2.6.3. Sistemul destinatar trimite un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR

Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii unui răspuns privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de asistență destinat PMR, răspunsul trebuie să respecte termenii și condițiile procesului respectiv.

Dacă o solicitare de rezervare a serviciului de asistență PMR a fost formulată corespunzător, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul destinatar trimite sistemului solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea tipului de asistență solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

— răspunsul privind disponibilitatea;

— confirmarea solicitării de rezervare;

— confirmarea solicitării de anulare parțială;

— confirmarea solicitării de anulare integrală;

— răspunsul negativ.

Acest proces se efectuează ca răspuns la o solicitare primită de către sistemul destinatar în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie elementele definite în documentul tehnic B.10 (a se vedea anexa III);

— fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de către sistemul solicitant.

4.2.7. *Gestionarea informațiilor privind transportul de biciclete*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară asigură furnizarea de informații privind transportul de biciclete.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind transportul de biciclete. Sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să gestioneze cel puțin mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică după cum urmează: gestionarea informațiilor privind transportul de biciclete se aplică pentru serviciile de călători ale întreprinderii feroviare care oferă acest serviciu. Dispozițiile acestui parametru de bază privind solicitarea/confirmarea electronică se aplică dacă există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile prestatoare în legătură cu furnizarea serviciilor pentru care acest tip de transport poate fi rezervat sau face obiectul unei rezervări obligatorii.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

▼B

4.2.7.1. Întreprinderea feroviară publică condițiile privind gestionarea bicicletelor

Întreprinderea feroviară publică în atenția călătorilor condițiile privind transportul de biciclete în cazul în care întreprinderea feroviară oferă astfel de servicii. Informațiile se publică cel puțin pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale. Aceste condiții cuprind cel puțin

— tipurile/numerele de tren sau numărul liniei de tren (dacă nu există un număr de tren disponibil pentru public) pentru care este disponibil transportul de biciclete;

— orele/perioadele de timp specifice în care este permis transportul de biciclete;

— taxele privind transportul de biciclete;

— dacă o rezervare specifică pentru spațiul de depozitare a bicicletelor în tren este disponibilă sau obligatorie (inclusiv perioada de notificare privind bicicleta, orele de funcționare, e-mailul și/sau numărul de telefon).

Prima publicare a acestor condiții are loc în maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor sunt publicate cu cel puțin șase zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate față de versiunea anterioară. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.7.2. O întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport trimite sistemului de atribuire a rezervării o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete

Posibilitatea rezervării acestui serviciu face obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include tarife, standarde tehnice și de siguranță, limitații specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Dacă întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete, această comunicare respectă cerințele procesului respectiv.

Pe baza unui acord între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului de atribuire solicitări privind transportul specific de biciclete în legătură cu disponibilitatea/rezervarea trenului în cauză.

Principalele tipuri de solicitări de rezervare sunt:

— verificarea disponibilității;

— solicitarea de rezervare;

— solicitarea de anulare parțială;

— solicitarea de anulare integrală.

Acest proces se efectuează în urma solicitării transmise de către un client sistemului de distribuție al întreprinderii feroviare.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie definițiile din documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele de atribuire trebuie să fie capabile să înțeleagă solicitarea și să răspundă;

▼B

— fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să înțeleagă solicitarea și să răspundă doar dacă a fost încheiat în prealabil un acord specific cu sistemul de distribuție solicitant.

4.2.7.3. Sistemul de atribuire a rezervării trimite răspunsul privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete

Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii unui răspuns privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de biciclete, aceasta urmează instrucțiunile relevante din procesul respectiv.

Dacă o solicitare de rezervare a spațiilor pentru biciclete a fost formulată corect, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul de atribuire trimite sistemului de distribuție solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea trenului solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

— răspunsul privind disponibilitatea;

— confirmarea solicitării de rezervare;

— confirmarea solicitării de anulare parțială;

— confirmarea solicitării de anulare integrală;

— răspunsul negativ.

Acest proces se efectuează ca răspuns la o solicitare primită de către sistemul de atribuire în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie informațiile din documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III);

— fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de către sistemul de atribuire solicitant.

4.2.8. *Gestionarea informațiilor privind transportul de mașini*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară asigură furnizarea informațiilor privind transportul de mașini/motociclete (în continuare, cuvântul „mașini” include și motocicletele) în cazul în care întreprinderea feroviară oferă acest serviciu.

Acest parametru de bază asigură punerea la dispoziția călătorilor a informațiilor privind transportul de mașini. Sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să gestioneze cel puțin mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică după cum urmează: gestionarea informațiilor privind transportul de mașini se aplică pentru serviciile de călători ale întreprinderii feroviare care oferă acest serviciu. Dispozițiile acestui parametru de bază privind solicitarea/confirmarea electronică se aplică dacă există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile prestatoare în legătură cu furnizarea serviciilor pentru care acest tip de transport poate fi rezervat sau face obiectul unei rezervări obligatorii.

Acest parametru de bază se aplică după cum urmează:

4.2.8.1. Întreprinderea feroviară publică condițiile privind gestionarea mașinilor

Întreprinderea feroviară informează călătorii cu privire la condițiile privind transportul de mașini în cazul în care întreprinderea feroviară oferă acest serviciu. Informațiile sunt publicate cel puțin

▼B

pe site-ul oficial al întreprinderii feroviare. Acest site respectă orientările privind accesibilitatea conținutului web care iau în considerare nevoile persoanelor cu deficiențe auditive și/sau vizuale.

Aceste condiții cuprind cel puțin:

— tipurile/numerele de tren pentru care este disponibil transportul de mașini;

— orele/perioadele de timp specifice în care este permis transportul de mașini;

— tarifele standard pentru transportul de mașini (inclusiv tarifele pentru atribuirea unui loc călătorilor, în cazul în care acest serviciu este oferit de către întreprinderea feroviară);

— adresa și ora specifică de îmbarcare a mașinilor în tren;

— adresa specifică și ora de sosire a trenului în stația de destinație;

— mărimea, greutatea și alte limitații privind transportul de mașini.

Prima publicare are loc în maximum șase luni de la intrarea în vigoare a prezentei STI. Modificările aduse informațiilor trebuie publicate cu cel puțin șase zile înainte de intrarea lor în vigoare. Întreprinderea feroviară enumeră articolele care au fost modificate. Cu fiecare astfel de ocazie, întreprinderea feroviară păstrează versiunea precedentă a informațiilor pe site-ul său oficial.

4.2.8.2. Întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport trimite sistemului de rezervare o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini

Posibilitatea rezervării acestui serviciu face obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include taxe, standarde tehnice și de siguranță, limitații specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Dacă întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii unei solicitări privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini, aceasta respectă dispozițiile privind procesul respectiv.

Pe baza unui acord prealabil între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului de atribuire solicitări privind transportul specific de mașini în legătură cu disponibilitatea/rezervarea trenului în cauză.

Principalele tipuri de solicitări de rezervare sunt:

— solicitarea privind disponibilitatea;

— solicitarea de rezervare;

— solicitarea de anulare parțială;

— solicitarea de anulare integrală.

Acest proces se efectuează în urma cererii trimise de către client sistemului de distribuție al întreprinderii feroviare.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie elementele definite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele de atribuire trebuie să fie capabile să înțeleagă cererea și să răspundă;

▼B

— fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să înțeleagă cererea și să răspundă doar dacă există un acord specific cu sistemul de distribuție solicitant.

4.2.8.3. Sistemul de atribuire a rezervării trimite răspunsul privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini

Dacă întreprinderea feroviară utilizează comunicarea informatică în scopul trimiterii răspunsurilor privind disponibilitatea/rezervarea serviciului de transport de mașini, aceasta respectă dispozițiile privind procesul respectiv.

Dacă o solicitare de rezervare a serviciului de transport de mașini a fost formulată corespunzător, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul de atribuire trimite sistemului de distribuție solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea trenului solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

— răspunsul privind disponibilitatea;

— confirmarea solicitării de rezervare;

— confirmarea solicitării de anulare parțială;

— confirmarea solicitării de anulare integrală;

— răspunsul negativ.

Acest proces se efectuează ca răspuns la solicitarea primită de sistemul de atribuire în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie elementele definite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III);

— fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de către sistemul de distribuție solicitant.

4.2.9. *Gestionarea disponibilității/rezervării*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară gestionează rezervările de locuri pentru călători. Diversele tipuri de locuri [cum ar fi locurile, cușetele, vagoanele de dormit, locurile prioritare, spațiile destinate scaunelor cu rotile, compartimentele de dormit universale (a se vedea secțiunea STI PMR 4.2.4)] sunt denumite în continuare „locuri”, cu excepția cazului în care sunt necesare informații mai specifice. Rezervările privind transportul de biciclete, mașini și asistența PMR sunt descrise în cadrul parametrilor de bază separați din capitole distincte.

Rezervarea locurilor poate viza simpla rezervare a unui loc, pe lângă contractul de transport, sau poate face parte dintr-o tranzacție combinată care include atât punerea la dispoziția călătorului a unui loc, cât și contractul de transport.

Acest parametru de bază asigură schimbul de informații corespunzătoare privind disponibilitatea și rezervarea între întreprinderile feroviare responsabile cu eliberarea și atribuirea legitimațiilor de transport. Sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să gestioneze cel puțin mesajele în conformitate cu protocolul specificat în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică în cazul în care există un acord prealabil între părțile solicitante și părțile prestatoare cu privire la serviciile care pot fi rezervate sau fac obiectul unei rezervări obligatorii.

Acest parametru de bază implică următoarele procese:

▼B

4.2.9.1. Întreprinderea feroviară sau vânzătorul de legitimații de transport trimite sistemului de atribuire a rezervării o solicitare privind disponibilitatea/rezervarea

Posibilitatea efectuării unei rezervări face obiectul unui acord comercial între transportatorul (transportatorii) și distribuitorul (distribuitorii) implicați. Astfel de acorduri pot include taxe, standarde tehnice și de siguranță, limitații specifice privind trenurile, originea/destinația, tarifele, canalele de vânzare etc.

Pe baza unui acord prealabil între părțile implicate, sistemul de distribuție solicitant trimite sistemului de atribuire solicitări privind disponibilitatea/rezervarea trenului relevant pentru tipul de loc.

Principalele tipuri de solicitări de rezervare sunt:

— întrebări în legătură cu disponibilitatea;

— solicitarea de rezervare;

— solicitarea de anulare parțială;

— solicitarea de anulare integrală.

Acest proces se efectuează în urma solicitării transmise de către un client sistemului de distribuție al întreprinderii feroviare.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie elementele stabilite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III), caz în care toate sistemele de atribuire trebuie să fie capabile să înțeleagă solicitarea și să răspundă;

— fie alte tipuri de standarde, caz în care sistemul de atribuire trebuie să fie capabil să înțeleagă solicitarea și să răspundă doar dacă există un acord specific cu sistemul de distribuție solicitant.

4.2.9.2. Sistemul de atribuire a rezervării trimite răspunsul privind disponibilitatea/rezervarea

Dacă o cerere de rezervare a locurilor a fost formulată corespunzător, în conformitate cu procesul descris mai sus, sistemul de atribuire trimite sistemului de distribuție solicitant un răspuns privind disponibilitatea/rezervarea trenului solicitat.

Principalele tipuri de răspunsuri privind rezervarea sunt:

— răspunsul privind disponibilitatea;

— confirmarea solicitării de rezervare;

— confirmarea solicitării de anulare parțială;

— confirmarea solicitării de anulare integrală;

— propunerea de înlocuire;

— răspunsul negativ.

Acest proces este efectuat ca răspuns la o solicitare primită de sistemul de atribuire în conformitate cu procesul descris mai sus.

Elementele de date și conținutul informațiilor din mesajul utilizat pentru îndeplinirea obligațiilor respectă:

— fie elementele definite în documentul tehnic B.5 (a se vedea anexa III);

— fie alte tipuri de standarde;

în conformitate cu protocolul utilizat de sistemul de distribuție solicitant.

▼B

4.2.10. *Gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produselor*

Acest parametru de bază specifică modul în care întreprinderea feroviară de atribuire generează elementele de securitate pentru distribuția produselor sale.

Acest parametru de bază trebuie să asigure că întreprinderea feroviară și călătorii obțin la momentul potrivit din partea întreprinderii feroviare de atribuire informațiile și referințele privind securitatea necesare pentru diferitele tipuri de legitimații de transport.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.10.1. Sistemul de atribuire creează un element de securitate pentru distribuția electronică

Dacă o întreprindere feroviară emite o legitimație de transport/rezervare care respectă CIV, personalul biroului/agenției/vânzătorului cu amănuntul din transportul feroviar sau sistemul de distribuție al întreprinderii feroviare generează informațiile privind securitatea care urmează să fie introduse în legitimația de transport/rezervare.

Acest proces se efectuează încă din momentul în care statusul rezervării și datele privind tranzacția de vânzare au fost trimise cu succes sistemului de distribuție al întreprinderilor feroviare convenite.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă:

— standardul care vizează gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produsului care se află în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.10.2. Sistemul de atribuire creează un număr de referință al dosarului pentru distribuția electronică destinată întreprinderilor feroviare

Dacă o întreprindere feroviară emite o legitimație de transport/rezervare care respectă CIV, biroul/agenția/vânzătorul cu amănuntul din transportul feroviar sau sistemul de distribuție al întreprinderii feroviare generează un număr de referință al fișierului pentru recuperarea legitimației de transport/rezervării și introduce toate informațiile privind legitimația de transport în propriul sistem de distribuție.

Acest proces se efectuează încă din momentul în care statusul rezervării și datele privind tranzacția de vânzare au fost trimise cu succes sistemului de distribuție al întreprinderilor feroviare convenite.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă:

— standardul care vizează gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produsului care se află în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.10.3. Sistemul de atribuire creează un număr de referință al fișierului pentru distribuția electronică destinată călătorilor

Dacă o întreprindere feroviară emite o legitimație de transport/rezervare care respectă CIV, biroul/agenția/vânzătorul cu amănuntul din transportul feroviar sau sistemul de distribuție al întreprinderii feroviare generează un număr de referință al fișierului și îl introduce în legitimația de transport/rezervare.

Acest proces se efectuează încă din momentul în care statusul rezervării și datele privind tranzacția de vânzare au fost trimise cu succes sistemului de distribuție al întreprinderilor feroviare convenite.

▼B

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă:

— standardul care vizează gestionarea elementelor de securitate pentru distribuția produsului care se află în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.11. *Furnizarea produsului către client după achiziționarea sa (realizare)*

Acest parametru de bază stabilește toate metodele directe și indirecte posibile de realizare care au legătură cu legitimația de transport și/sau rezervarea și cu mijloacele utilizate (de exemplu, pe suport de hârtie).

Acest parametru de bază garantează faptul că emitentul sau vânzătorul de legitimații de transport emite legitimațiile de transport în conformitate cu standardele care asigură interoperabilitatea între întreprinderile feroviare. În scopul emiterii de legitimații de transport pentru vânzări internaționale și străine, întreprinderile feroviare utilizează cel puțin una dintre modalitățile de realizare enumerate la punctul 4.2.11.1 Realizare – directă – pentru vânzări internaționale și străine și la punctul 4.2.11.2 Realizare – indirectă – pentru vânzări internaționale și străine.

Dispozițiile acestui parametru de bază trebuie să se aplice cel puțin în ceea ce privește tarifele pentru vânzări internaționale și străine.

4.2.11.1. Realizare – directă – pentru vânzări internaționale și străine

Acest proces este o alternativă la procesul 4.2.11.2 Realizare – indirectă – pentru vânzări internaționale și străine.

Întreprinderea feroviară acceptă cel puțin legitimațiile de transport în conformitate cu definiția din documentul tehnic B.6 (a se vedea anexa III), cu excepția cazului în care legitimația de transport în cauză nu corespunde traseului aflat în curs de desfășurare, iar întreprinderea feroviară are motive întemeiate să suspecteze că se comite o fraudă, precum și în cazul în care legitimația de transport nu este utilizată în conformitate cu condițiile de transport de la punctul 4.2.4

Principalele tipuri de legitimații de transport emise sunt specificate în documentul tehnic B.6 din anexa III:

— legitimații de transport și rezervare;

— doar legitimații de transport;

— doar rezervare;

— suplimente;

— actualizare;

— schimbarea itinerarului;

— permis de îmbarcare;

— tarife speciale în legătură cu cardurile de tren;

— legitimații de transport pentru grupuri;

— permise feroviare internaționale de diferite tipuri;

— cupon pentru vehiculele însoțite;

— bon de călătorie pentru compensație.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă documentul (documentele) tehnic(e):

— B.6 (a se vedea anexa III).

▼B

4.2.11.2. Realizare – indirectă – pentru vânzări internaționale și străine

Acest proces este o alternativă la procesul 4.2.11.1 Realizare – directă – pentru vânzări internaționale și străine

Dacă întreprinderea feroviară face vânzări prin realizare indirectă pentru una dintre următoarele metode, aceasta trebuie să utilizeze următoarele standarde:

— transmisia electronică care respectă CIV (legitimație de transport achiziționată la plecare),

— confirmarea pe listă care respectă CIV,

— legitimația de transport în format A4 care respectă CIV prin intermediul transmisiei electronice.

Tipurile principale de legitimații de transport emise sunt:

— legitimație de transport cu dată deschisă (exclusiv pentru călătorie);

— legitimație de transport cu dată deschisă + rezervare (călătorie și rezervare);

— legitimație de transport cu dată deschisă + supliment (călătorie și supliment);

— legitimație de transport cu dată deschisă + rezervare + supliment (călătorie, rezervare și supliment);

— legitimație de transport cu preț global (călătorie și rezervare).

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă următorul (următoarele) document(e) tehnic(e):

— B.6 (a se vedea anexa III);

— B.7 (a se vedea anexa III);

— standardul european privind „legitimația de transport achiziționată la plecare” și „confirmarea pe listă” sunt încă în curs de elaborare. Prin urmare, acesta rămâne un punct deschis și este menționat în anexa II.

4.2.11.3. Realizare – directă – vânzări interne

Acesta este un punct deschis (a se vedea anexa II).

4.2.11.4. Realizare – indirectă – vânzări interne

Acesta este un punct deschis (a se vedea anexa II).

4.2.12. *Gestionarea furnizării de informații în zona gării*

Acest parametru de bază stabilește modul în care gestionarul de gară furnizează clientului, în zona gării, informații privind circulația trenurilor.

Dispozițiile se aplică doar dacă există o reînnoire, o actualizare majoră sau o nouă instalare a anunțurilor vocale și/sau a sistemelor de afișaj.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică cel puțin pentru gările în care opresc trenurile care efectuează servicii internaționale.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.12.1. Gestionarul de gară informează clienții în perimetrul gării

În ceea ce privește informațiile referitoare la plecările trenurilor, gestionarii de gară furnizează clienților următoarele informații în perimetrul gării:

— tipul și/sau numărul trenului;

— stația (stațiile) de destinație;

▼B

— și, după caz, oprirea (opririle) în stații intermediare;

— peronul sau linia;

— ora de plecare prevăzută.

În cazul în care există anumite abateri de la informațiile privind plecările trenurilor, gestionarii de gară furnizează, în perimetrul gărilor, cel puțin următoarele informații:

— tipul și/sau numărul trenului;

— stația (stațiile) de destinație;

— ora de plecare prevăzută;

— abaterea de la plan.

În ceea ce privește informațiile referitoare la destinația trenurilor, gestionarul de gară furnizează cel puțin următoarele informații:

— stația (stațiile) de origine;

— ora de sosire în gara de destinație;

— tipul și/sau numărul trenului,

— peronul sau linia de sosire.

În cazul în care există anumite abateri privind trenurile la sosire, gestionarul de gară furnizează cel puțin următoarele informații pentru aceste trenuri:

— tipul și/sau numărul trenului;

— stația (stațiile) de origine;

— ora de sosire prevăzută;

— abaterea de la plan.

Abaterile de la plan cuprind:

— întârzieri materiale;

— schimbarea liniei sau a peronului;

— anularea integrală sau parțială a trenului;

— redirecționarea trenului.

Gestionarul de gară decide, în conformitate cu acordurile încheiate între întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură:

— tipul sistemului de informare (afișaj și/sau anunț vocal);

— momentul în care este furnizată informația;

— locul în care va fi instalat sistemul de informare în perimetrul gării.

În conformitate cu un acord contractual, întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură furnizează în timp util gestionarului de gară informații privind abaterile.

4.2.13. *Gestionarea furnizării de informații în zona vehiculelor*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderile feroviare furnizează, în zona vehiculelor, informații privind circulația trenurilor.

Dispozițiile se aplică materialului rulant nou, reînnoit sau actualizat, în cazul reînnoirii sau instalării sistemelor de informare (anunțuri vocale și/sau afișaje).

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică cel puțin tuturor trenurilor care efectuează servicii internaționale.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

▼B

4.2.13.1. Întreprinderea feroviară informează călătorii la bordul trenului

Întreprinderea feroviară furnizează călătorilor din tren:

— În stația de plecare și în principalele stații intermediare de oprire:

— tipul și/sau numărul trenului;

— destinația (destinațiile) finală (finale);

— atunci când este posibil, stațiile intermediare de oprire;

— întârzierea materială;

— motivele întârzierii, dacă acestea sunt cunoscute.

Înainte de sosirea în fiecare stație intermediară de oprire:

— următoarea oprire (numele gării).

Înainte de sosirea în principalele stații intermediare și în stația de destinație:

— următoarea oprire (numele gării);

— ora de sosire planificată;

— ora de sosire estimată și/sau alte informații privind întârzierile;

— următoarele servicii principale de conexiune (la discreția întreprinderii feroviare).

Întreprinderea feroviară ia hotărâri cu privire la:

— tipul sistemului de informare (afișaj și/sau anunțuri vocale);

— momentul în care este furnizată informația;

— locul în care vor fi instalate dispozitivele de informare în interiorul trenului.

4.2.14. *Pregătirea trenului*

Acest parametru de bază stabilește modul în care întreprinderea feroviară trebuie să informeze administratorul de infrastructură că trenul este pregătit pentru a accesa rețeaua în momentul în care au fost îndeplinite sarcinile privind plecarea trenului definite la punctul 4.2.3.3 din STI OPE sau când numărul trenului a fost schimbat.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor trenurilor care aparțin întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.14.1. Mesajul „tren pregătit” pentru toate trenurile

Întreprinderea feroviară trimite administratorului de infrastructură mesajul „tren pregătit” de fiecare dată când un tren este pregătit să acceseze rețeaua pentru prima oară, cu excepția cazului în care, în temeiul reglementărilor naționale, administratorul de infrastructură acceptă orarul drept mesaj „tren pregătit”. În acest caz, întreprinderea feroviară informează cât mai curând posibil administratorul de infrastructură și, după caz, gestionarul de gară dacă trenul nu este pregătit.

Mesajele cuprind cel puțin:

— numărul trenului și/sau numărul trasei;

— mențiunea „tren pregătit”, care precizează faptul că trenul a fost pregătit și poate circula.

Alte elemente, cum ar fi:

— punctul de plecare al trasei, împreună cu ora pentru care a fost solicitată trasa;

▼B

— punctul de destinație al trasei, împreună cu ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație.

pot fi transmise în același mesaj.

Procesul de mai sus și informațiile aferente trebuie să respecte cel puțin mesajul „tren pregătit” din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.15. *Informații și prognoza privind circulația trenului*

Acest parametru de bază stabilește informațiile privind circulația trenului și prognoza privind circulația trenului. Acesta trebuie să prevadă modul în care se realizează dialogul între administratorul de infrastructură și întreprinderea feroviară, precum și între întreprinderea feroviară și gestionarul de gară, în vederea furnizării reciproce de informații privind circulația trenului și de prognoze privind circulația trenului.

Acest parametru de bază stabilește modul în care administratorul de infrastructură trebuie să trimită, la momentul oportun, informațiile privind circulația trenului întreprinderii feroviare și următorului administrator de infrastructură implicat în exploatarea trenului.

Informațiile privind circulația trenului servesc la furnizarea de detalii privind starea actuală a trenului la punctele de raportare convenite prin contract.

Prognoza privind circulația trenului este utilizată pentru a trimite informații în legătură cu ora estimată la punctele de prognoză convenite prin contract. Administratorul de infrastructură transmite mesajul către întreprinderea feroviară și următorul administrator de infrastructură implicat în exploatarea trenului. Întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură furnizează în timp util gestionarului de gară informațiile referitoare la prognoza privind circulația trenului, în conformitate cu acordul contractual.

Contractul privind trasa precizează punctele de raportare pentru deplasarea trenului.

Acest parametru de bază descrie conținutul mesajului și nu stabilește procesul de generare a prognozei privind circulația trenului.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor trenurilor care aparțin întreprinderii feroviare.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.15.1. Informații privind circulația trenului pentru toate trenurile

Administratorul de infrastructură trimite întreprinderii feroviare mesajul „informații privind circulația trenului”. Acest proces se efectuează de îndată ce trenul ajunge în punctele de raportare convenite prin contract în care trebuie să se furnizeze informații privind circulația trenului. Un punct de raportare convenit poate fi, printre altele, un punct de predare, o gară sau destinația finală a trenului.

Conținutul principal al mesajului este:

— numărul trenului și/sau al trasei (numărul de identificare a trenului);

— ora prevăzută și ora reală la punctul de raportare convenit;

— identificarea punctului de raportare;

▼B

— etapa în care se află trenul la punctul de raportare (sosire, plecare, tranzit, plecare din gara de origine, sosire la destinația finală).

Alte elemente, cum ar fi:

— deviația delta de la ora prevăzută în rezervare (în minute);

— după caz, motivul întârzierii;

pot fi transmise în același mesaj.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul „informații privind circulația trenului” din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.15.2. Prognoza privind circulația trenului pentru toate trenurile

Administratorul de infrastructură trimite întreprinderii feroviare mesajul „prognoză privind circulația trenului”.

Acest proces se efectuează de îndată ce trenul ajunge în punctele de raportare convenite prin contract în care trebuie să se furnizeze o prognoză. Un punct de prognoză convenit poate fi, printre altele, un punct de predare sau o gară. Prognoza privind circulația trenului poate fi transmisă, de asemenea, înainte de punerea în mișcare a trenului. În ceea ce privește întârzierile suplimentare care se produc între două puncte de raportare, trebuie definit prin contract un prag între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură către care trebuie trimisă prognoza inițială sau o prognoză nouă. Dacă întârzierea nu este cunoscută, administratorul de infrastructură trebuie să trimită un „mesaj de întrerupere a serviciului” (a se vedea punctul 4.2.16 Informații privind întreruperea serviciului).

Mesajul de prognoză privind circulația trenului trebuie să furnizeze ora prevăzută pentru punctele de prognoză convenite.

Întreprinderile feroviare și/sau administratorii de infrastructură furnizează în timp util gestionarului de gară informațiile referitoare la prognoza privind circulația trenului, în conformitate cu acordul contractual.

Administratorul de infrastructură trimite mesajul următorului administrator de infrastructură implicat în exploatarea trenului.

Mesajul conține cel puțin:

— numărul trenului și/sau numărul trasei (numărul de identificare a trenului);

— pentru fiecare punct de prognoză convenit:

  — ora prevăzută și ora preconizată;

  — identificarea punctului de prognoză convenit;

  — etapa în care se află trenul la punctul de prognoză convenit (sosire, plecare, tranzit, sosire la destinația finală).

Alte elemente, cum ar fi:

— deviația delta estimată de la ora prevăzută în rezervare (în minute);

— transmiterea motivelor privind întârzierea, dacă sunt disponibile;

pot fi trimise în același mesaj.

▼B

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul „prognoză privind circulația trenului” din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vede anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.16. *Informații privind întreruperea serviciului*

Acest parametru de bază stabilește modul în care sunt prelucrate informațiile privind întreruperea serviciului între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică tuturor trenurilor care aparțin întreprinderii feroviare.

În scopul gestionării plângerilor înaintate de către călători, datele privind întreruperea serviciului trebuie puse la dispoziția întreprinderilor feroviare, a vânzătorilor de legitimații de transport și/sau a organismelor publice autorizate pentru o perioadă de cel puțin douăsprezece luni de la expirarea respectivelor date.

Acest parametru de bază prezintă următoarele procese:

4.2.16.1. Observații generale

Întreprinderea feroviară informează administratorul de infrastructură în legătură cu starea operațională a trenurilor, astfel cum este definită la punctul 4.2.3.32 din STI OPE.

În cazul în care circulația unui tren este întreruptă, administratorul de infrastructură trimite un mesaj „întreruperea circulației trenului”, după cum se menționează mai jos.

4.2.16.2. Mesaj de întrerupere a circulației trenului pentru toate trenurile

În cazul în care circulația unui tren este întreruptă, administratorul de infrastructură trimite mesajul următorului administrator de infrastructură și întreprinderii (întreprinderilor) feroviară (feroviare).

În cazul în care se cunoaște durata întârzierii, administratorul de infrastructură trebuie să trimită un mesaj de prognoză privind circulația trenului (a se vedea punctul 4.2.15.2 Prognoză privind circulația trenului).

Principalele elemente de date ale mesajului sunt:

— numărul trasei și/sau al trenului (numărul de identificare a trenului);

— identificarea localizării pe baza următoarei localizări din fișierul de referință privind localizările;

— ora la care a avut loc întreruperea;

— data și ora de plecare prevăzute din locul respectiv;

— codul care denotă motivul și/sau descrierea întreruperii.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul „întrerupere a circulației trenului” din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

▼B

4.2.17. *Gestionarea datelor privind orarul pe termen scurt pentru trenuri*

Acest parametru de bază stabilește modul în care trebuie gestionate solicitările de trasă pe termen scurt între „partea de acces” („PA”) și administratorul de infrastructură. Cerințele sunt valabile pentru toate solicitările de trasă pe termen scurt.

Acest parametru de bază nu include aspectele privind gestionarea traficului. Termenul limită dintre trasele pe termen scurt și schimbările trasei privind managementul traficului face obiectul acordurilor locale. În ceea ce privește transportul solicitat cu foarte puțin timp înainte (de exemplu, trenuri speciale, trenuri suplimentare), trebuie să existe posibilitatea solicitării unei trase pe termen scurt. În acest scop, PA care solicită o trasă pe termen scurt trebuie să pună la dispoziția administratorului de infrastructură toate informațiile necesare care indică momentul și locul în care este solicitat trenul, precum și datele aferente.

Nu este specificat un interval minim de timp la nivel european. Documentul de referință al rețelei poate specifica intervale minime de timp.

Fiecare administrator de infrastructură este responsabil de adecvarea unei trase în infrastructura sa, iar întreprinderea feroviară este obligată să verifice caracteristicile trenului în raport cu valorile furnizate în detaliile privind trasa contractată.

Diferitele scenarii posibile sunt stabilite mai jos:

— scenariul A: PA contactează toți administratorii de infrastructură implicați fie direct (cazul A), fie prin intermediul ghișeelor unice (cazul B), pentru a organiza trasele pentru ansamblul traseului. În acest caz, PA trebuie, de asemenea, să exploateze trenul pe ansamblul traseului;

— scenariul B: Fiecare PA implicată în traseu contactează administratorii de infrastructură locali fie direct, fie prin intermediul ghișeelor unice, pentru a solicita o trasă pentru secțiunea de traseu pe care exploatează trenul.

În ambele scenarii, procedura de atribuire a unei trase pe termen scurt se desfășoară sub forma unui dialog între PA și administratorul de infrastructură în cauză, care conține următoarele mesaje:

— mesaj de solicitare a trasei;

— mesaj privind detaliile trasei;

— mesaj de indisponibilitate a trasei;

— mesaj de confirmare a trasei;

— mesaj de refuzare a detaliilor trasei;

— mesaj de anulare a trasei;

— mesaj de indisponibilitate a trasei rezervate;

— mesaj de confirmare a primirii.

În ceea ce privește mișcările trenului pentru care a fost solicitată și rezervată deja o trasă, nu este necesară repetarea solicitării de trasă, decât în cazul în care întârzierile depășesc valoarea convenită contractual între întreprinderea feroviară și administratorul de infrastructură sau dacă compunerea trenului este modificată astfel încât aceasta anulează solicitarea curentă de trasă.

Dispozițiile acestui parametru de bază se aplică gestionării traselor pentru toate trenurile care aparțin întreprinderii feroviare, însă doar dacă părțile implicate utilizează aplicații telematice în sensul anexei II la Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]) pentru solicitările de trasă pe termen scurt.

([1]) JO L 75, 15.3.2001, p. 29.

▼B

În acest caz, parametrul de bază prezintă următoarele procese:

4.2.17.1. Mesaj de solicitare a trasei

Acest mesaj este trimis administratorului de infrastructură de către PA și conține următoarele:

— PA care solicită trasa;

— punctul de plecare al trasei: locul unde începe trasa propusă;

— ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;

— punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;

— ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație;

— secțiunea de traseu solicitată;

— opririle intermediare sau orice alte puncte desemnate de-a lungul trasei propuse, împreună cu ora la care trenul propus urmează să sosească la un punct intermediar și ora la care trenul urmează să plece de la un punct intermediar. O rubrică necompletată indică faptul că nu va exista o oprire la punctul respectiv;

— echipamentele/datele feroviare convenite și necesare pentru secțiunea de traseu;

— viteza maximă admisibilă a trenului;

— viteza maximă în cadrul sistemului (sistemelor) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e), de exemplu, LZB, ETCS];

— pentru fiecare unitate de tracțiune: clasa de tracțiune, varianta tehnică;

— unitatea bancară de tracțiune (clasa de tracțiune, varianta tehnică);

— remorca de conducere (DVT);

— lungimea totală;

— greutatea totală;

— greutatea maximă pe osie;

— greutatea brută pe metru;

— performanța de frânare (care reprezintă nivelul puterii efective de frânare);

— tipul de frâne (pentru indicarea utilizării frânei electromagnetice);

— sistemul (sistemele) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e)];

— suprareglarea frânei de urgență;

— sistemul radio (de exemplu, GSM-R);

— loturile speciale;

— gabaritul de încărcare;

— orice alte cerințe tehnice care diferă de dimensiunile standard (de exemplu, gabaritul de încărcare excepțional);

— categoria trenului;

— orice alte date specifice solicitate la nivel local sau național pentru procesarea solicitării de trasă;

▼B

— definițiile activităților care urmează a fi efectuate într-un anumit punct intermediar pe parcursul traseului;

— codul întreprinderii feroviare responsabile de deplasarea trenului pe secțiunea actuală de traseu;

— codul administratorului de infrastructură responsabil de exploatarea trenului de-a lungul secțiunii de traseu în cauză;

— codul întreprinderii feroviare și al administratorului de infrastructură pentru următoarea secțiune a trenului, dacă este cazul.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de solicitare a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.2. Mesaj privind detaliile trasei

Administratorul de infrastructură trimite acest mesaj către PA solicitantă cu următoarele informații principale ca răspuns la solicitarea de trasă a PA:

— PA care solicită trasa;

— punctul de plecare al trasei: locul unde începe trasa propusă;

— ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;

— punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;

— ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație;

— secțiunea de traseu solicitată;

— opririle intermediare sau orice alte puncte desemnate de-a lungul trasei propuse, împreună cu ora la care trenul urmează să sosească la un punct intermediar și ora la care trenul urmează să plece de la un punct intermediar. O rubrică necompletată indică faptul că nu va exista o oprire la punctul respectiv;

— echipamentele/datele feroviare convenite și necesare pentru secțiunea de traseu;

— viteza maximă admisibilă a trenului;

— viteza maximă în cadrul sistemului (sistemelor) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e), de exemplu, LZB, ETCS];

— pentru fiecare unitate de tracțiune: clasa de tracțiune, varianta tehnică;

— unitatea bancară de tracțiune (clasa de tracțiune, varianta tehnică);

— remorcă de conducere (DVT);

— lungimea totală;

— greutatea totală;

— greutatea maximă pe osie;

— greutatea brută pe metru;

— performanța de frânare (care reprezintă nivelul puterii efective de frânare);

— tipul de frâne (pentru indicarea utilizării frânei electromagnetice);

▼B

— sistem(e) specific(e) de control al trenurilor [național(e) și internațional(e)];

— suprareglarea frânei de urgență;

— sistem radio (de exemplu, GSM-R);

— loturi speciale;

— gabaritul de încărcare;

— orice alte cerințe tehnice care diferă de dimensiunile standard (de exemplu, gabaritul de încărcare excepțional);

— categoria trenului;

— orice alte date specifice solicitate la nivel local sau național pentru procesarea solicitării de trasă;

— definiții ale activităților care urmează a fi efectuate într-un anumit punct intermediar pe parcursul traseului;

— codul întreprinderii feroviare responsabile de deplasarea trenului pe secțiunea actuală de traseu;

— codul administratorului de infrastructură responsabil de exploatarea trenului de-a lungul secțiunii de traseu în cauză;

— codul întreprinderii feroviare și al administratorului de infrastructură pentru următoarea secțiune de traseu, dacă este cazul.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul privind detaliile trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.3. Mesaj de indisponibilitate a trasei

Administratorul de infrastructură trimite acest mesaj către PA solicitantă ca răspuns la solicitarea de trasă a PA în cazul în care nu există nicio trasă disponibilă:

— punctul de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;

— punctul de destinație al trasei;

— ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;

— indicația că trasa este indisponibilă;

— motivul indisponibilității trasei.

Împreună cu mesajul sau de îndată ce este posibil, administratorul de infrastructură trebuie să trimită o propunere alternativă, fără a fi necesară o solicitare suplimentară din partea întreprinderii feroviare (mesaj privind detaliile trasei).

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de indisponibilitate a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

▼B

4.2.17.4. Mesaj de confirmare a trasei

PA solicitantă utilizează acest mesaj pentru a rezerva/confirma trasa propusă de către administratorul de infrastructură:

— numărul trasei: pentru identificarea trasei;

— punctul de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;

— punctul de destinație al trasei;

— ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;

— punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;

— ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație;

— indicația că PA a acceptat trasa propusă.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de confirmare a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.5. Mesaj de refuzare a detaliilor trasei

PA solicitantă utilizează acest mesaj pentru refuzarea detaliilor trasei propuse de administratorul de infrastructură relevant:

— numărul trasei: pentru identificarea trasei;

— indicația refuzului detaliilor trasei;

— motivul refuzării trasei sau al modificării solicitate de PA;

— punctul de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;

— punctul de destinație al trasei;

— ora de plecare din punctul de plecare al trasei: ora pentru care este solicitată trasa;

— punctul de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;

— ora de sosire la punctul de destinație al trasei: ora la care trenul propus urmează să sosească la destinație.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de refuzare a detaliilor trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.6. Mesaj de anulare a trasei

Acest mesaj este utilizat de o PA pentru a anula o trasă rezervată:

— numărul trasei: pentru identificarea trasei;

▼B

— secțiunea traseului care urmează să fie anulată;

— indicația anulării trasei;

— punctul inițial de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;

— punctul de destinație al trasei;

— ora de plecare din punctul inițial de plecare al trasei: ora pentru care a fost solicitată trasa;

— punctul inițial de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;

— ora de sosire la punctul inițial de destinație al trasei: ora la care trenul propus urma să sosească la destinație.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de anulare a trasei din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.7. Mesaj de confirmare a primirii

Administratorii de infrastructură și PA își transmit reciproc acest mesaj în momentul în care răspunsul solicitat la unul dintre mesajele de mai sus nu poate fi pus la dispoziție în următoarele 5 minute:

— mesaj de confirmare a primirii: indică faptul că destinatarul a primit mesajul și va acționa în consecință.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de confirmare a primirii din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.17.8. Mesaj de indisponibilitate a trasei rezervate

Administratorul de infrastructură utilizează acest mesaj pentru a aduce la cunoștința PA că o trasă rezervată nu mai este disponibilă. Motivele privind indisponibilitatea trasei rezervate sunt întemeiate, de exemplu o întrerupere majoră. Mesajul conține:

— numărul trasei care nu mai este disponibilă;

— numărul trenului prevăzut pentru trasa anulată (în măsura în care este cunoscut deja de administratorul de infrastructură);

— punctul inițial de plecare al trasei: locul de unde pleacă trenul pe trasă;

— punctul de destinație al trasei;

— ora de plecare din punctul inițial de plecare al trasei: ora pentru care a fost solicitată trasa;

— punctul inițial de destinație al trasei: destinația trenului pentru trasa solicitată;

▼B

— ora de sosire la punctul inițial de destinație al trasei: ora la care trenul propus urma să sosească la destinație;

— precizarea cauzei.

Procesul de mai sus și informațiile aferente respectă cel puțin mesajul de indisponibilitate a trasei rezervate din documentul (documentele) tehnic(e):

— B.30 (a se vedea anexa III).

În plus, pot fi utilizate în același scop și alte standarde în vigoare dacă părțile implicate au încheiat un acord specific prin care autorizează utilizarea standardelor respective.

4.2.18. *Calitatea datelor și informațiilor aferente prezentei STI*

4.2.18.1. Cerințele

Pentru a îndeplini cerințele prezentei STI, se aplică următoarele în ceea ce privește calitatea datelor și a informațiilor din cadrul STI.

Toți destinatarii prezentei STI răspund de punerea la dispoziția altor întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură sau părți terțe a datelor actualizate, coerente, exacte și complete la momentul și în formatul oportun. Fiecare actor vizat de prezenta STI răspunde de publicarea de informații actualizate, coerente, exacte și complete la momentul și în formatul oportun pentru clienți (călători) sau alte întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură sau părți terțe.

În cazul în care datele sau informațiile sunt utilizate pentru a îndeplini simultan cerințele mai multor parametri de bază din prezenta STI, actorii vizați se asigură că datele sau informațiile transmise reciproc între parametrii de bază sunt utilizate într-o manieră coerentă (de exemplu, se asigură coerența i) între informațiile privind orarul și tarifele sau ii) între informațiile privind tarifele și rezervările).

În cazul în care datele sau informațiile sunt furnizate de anumiți actori vizați de prezenta STI, aceștia se asigură împreună că părțile datelor și informațiilor comune furnizate sunt actualizate, coerente, exacte, complete și compatibile (de exemplu, informațiile privind orarul furnizate către întreprinderea feroviară A și întreprinderea feroviară B trebuie să fie coerente pentru a garanta compatibilitatea acestora la graniță etc.).

În cazul în care datele de referință sau informațiile de referință sunt utilizate pentru a îndeplini cerințele prezentei STI, actorii vizați garantează coerența datelor de referință sau a informațiilor de referință cu datele și informațiile utilizate în parametrii de bază ai prezentei STI (de exemplu, se asigură coerența i) între codurile de referință ale localizării și informațiile privind circulația trenului sau ii) între codurile de referință ale întreprinderii feroviare și realizare etc.).

Calitatea datelor sau a informațiilor furnizate de către actori în sensul prezentei STI trebuie să autorizeze actorii vizați de prezenta STI să emită legitimațiile de transport stabilite la articolul 10 din Regulamentul privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.

Calitatea datelor sau a informațiilor furnizate de către actori în sensul prezentei STI trebuie să atingă un nivel care să permită actorilor vizați de prezenta STI să furnizeze informațiile stabilite la articolul 10 din Regulamentul privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și în anexa II la acesta.

▼B

4.2.19. *Diverse fișiere de referință și baze de date*

4.2.19.1. Fișiere de referință

Pentru exploatarea trenurilor de călători în rețeaua europeană, următoarele fișiere de referință trebuie să fie disponibile și accesibile tuturor prestatorilor de servicii (administratori de infrastructură, întreprinderi feroviare, părți terțe autorizate și gestionari de gară). Datele trebuie să reflecte starea efectivă în orice moment.

Agenția Europeană a Căilor Ferate depozitează și gestionează la nivel central codurile unice pentru următoarele date de referință:

— fișier de referință al codurilor pentru toți administratorii de infrastructură, întreprinderile feroviare, gestionarii de gară, societățile furnizoare de servicii;

— fișier de referință al codurilor localizărilor;

— fișier de referință al tuturor sistemelor existente de control al trenurilor;

— fișier de referință al tuturor tipurilor de locomotive;

— fișier de referință al tuturor atelierelor de întreținere europene;

— fișier de referință al tuturor sistemelor de rezervare europene;

— fișier de referință al codurilor în scopul schimbului de orare;

— fișier de referință al codurilor în scopul schimbului de tarife;

— catalog privind setul de date și mesaje;

— anuarul conținând lista codurilor;

— orice alte fișiere și liste de coduri necesare pentru utilizarea documentului (documentelor) tehnic(e) din anexe (acestea vor fi definite pe parcursul etapei întâi).

În cazul în care un fișier de referință este utilizat împreună cu STI ATTM, dezvoltarea și utilizarea acestuia sunt similare, pe cât posibil, cu aplicarea STI ATTM în vederea obținerii de sinergii optime.

4.2.19.2. Cerințe suplimentare privind bazele de date

La următoarele puncte sunt enumerate cerințele suplimentare pe care trebuie să le îndeplinească diferitele baze de date. Acestea sunt:

1. Autentificarea

   O bază de date trebuie să garanteze autentificarea utilizatorilor sistemelor înainte ca aceștia să obțină accesul la baza de date.

2. Securitatea

   O bază de date trebuie să prevadă aspectele de securitate în sensul controlului accesului la baza de date. Posibila criptare a conținutului bazei de date nu este necesară.

3. ACID

   O bază de date selectată trebuie să garanteze principiul ACID (atomicitate, coerență, izolare, durabilitate).

4. Controlul accesului

   O bază de date trebuie să permită accesul la date utilizatorilor sau sistemelor care au primit aprobare. Controlul accesului trebuie aplicat până la cel mai mic element al unei înregistrări de date. Controlul accesului la baza de date trebuie să poată fi configurat în funcție de utilizatori pentru inserarea, actualizarea sau eliminarea înregistrărilor de date.

▼B

5. Localizarea

O bază de date trebuie să asigure urmărirea tuturor modificărilor aduse bazei de date pentru identificarea detaliilor introducerii de date (cine, ce, când a fost modificat conținutul?).

6. Strategia de blocare

O bază de date trebuie să aplice o strategie de blocare permițând accesul la date chiar și atunci când alți utilizatori sunt în curs de a modifica înregistrările.

7. Accesul multiplu

O bază de date trebuie să garanteze că datele pot fi accesate simultan de mai mulți utilizatori și de mai multe sisteme.

8. Fiabilitatea

Fiabilitatea unei baze de date trebuie să garanteze disponibilitatea necesară.

9. Disponibilitatea

O bază de date trebuie să dispună de nivelul necesar de disponibilitate pentru natura datelor și cazurile de afaceri bazate pe aceasta.

10. Întreținerea

Întreținerea bazei de date trebuie să asigure disponibilitatea necesară.

11. Siguranța

Datele de baze nu au conținut legat de siguranță. Astfel, aspectele de siguranță nu sunt relevante. Acest lucru nu trebuie confundat cu faptul că datele – de exemplu, date eronate sau date neactualizate – pot avea impact asupra exploatării în siguranță a unui tren.

12. Compatibilitatea

O bază de date trebuie să asigure un limbaj de manipulare a datelor acceptat la scară largă, precum SQL sau XQL.

13. Facilitatea de import

O bază de date trebuie să permită importul de date formatate care pot fi utilizate pentru completarea bazei de date în locul introducerii manuale.

14. Facilitatea de export

O bază de date trebuie să permită exportul conținutului întregii baze de date sau a unei părți din conținut ca date formatate.

15. Câmpurile obligatorii

O bază de date trebuie să cuprindă câmpuri obligatorii care trebuie completate înainte de acceptarea înregistrării în cauză în baza de date.

16. Controalele de plauzibilitate

O bază de date trebuie să permită controale de plauzibilitate configurabile înainte de acceptarea înregistrării, actualizării sau eliminării datelor.

17. Timpii de răspuns

O bază de date trebuie să dispună de timpi de răspuns care să permită utilizatorilor să insereze, să actualizeze sau să elimine datele în timp util.

▼B

18. Aspectele privind performanțele

Fișierele și bazele de date de referință trebuie să țină cont într-o manieră rentabilă cererile necesare pentru a permite exploatarea eficientă a tuturor trenurilor care sunt reglementate de dispozițiile prezentei STI.

19. Aspectele privind capacitățile

O bază de date trebuie să permită stocarea datelor relevante pentru toate vagoanele de călători și/sau rețea. Aceasta trebuie să permită extinderea capacității prin mijloace simple (de exemplu, prin adăugarea de capacitate de stocare și prin creșterea numărului de calculatoare). Extinderea capacității nu solicită înlocuirea subsistemului.

20. Datele istorice

O bază de date trebuie să prevadă gestionarea datelor istorice în sensul asigurării accesului la date care au fost deja transferate într-o arhivă.

21. Strategia de rezervă

Trebuie creată o strategie de rezervă pentru a asigura recuperarea întregului conținut al bazei de date pe o perioadă de până la 24 de ore.

22. Aspectele comerciale

Sistemul bazei de date utilizat trebuie să fie un produs comercial autonom (produs COTS – *commercially off-the-shelf*) sau să fie disponibil în domeniul public (sursă liberă).

23. Aspectele privind confidențialitatea

O bază de date trebuie să îndeplinească cerințele privind politica de confidențialitate a statului membru în care își are domiciliul întreprinderea care efectuează serviciul.

4.2.20. *Transmiterea electronică a documentelor*

Descrierea de la punctul 4.2.21 – Introducere în rețea și comunicare – prezintă rețeaua de comunicare care trebuie utilizată pentru schimbul de date. Rețeaua și măsurile de securitate descrise permit orice tip de transmisie în rețea precum e-mailuri, transferuri de fișiere (ftp, http) etc. Părțile implicate în schimbul de informații decid tipul ales, ceea ce înseamnă că este asigurată transmisia electronică a documentelor, de exemplu prin FTP.

4.2.21. *Introducere în rețea și comunicare*

4.2.21.1. Arhitectura generală

De-a lungul timpului, acest subsistem va fi martorul creșterii și interacțiunii unei comunități vaste și complexe de interoperabilitate feroviară telematică cu sute de participanți (întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, părți terțe precum vânzătorii cu amănuntul și autoritățile publice etc.) care vor concura și/sau coopera în îndeplinirea nevoilor pieței.

Infrastructura de rețea și de comunicare care susține această comunitate de interoperabilitate feroviară se va baza pe o „arhitectură de schimb de informații”, cunoscută și adoptată de toți participanții.

„Arhitectura de schimb de informații” propusă:

— este destinată să armonizeze modelele eterogene de informații prin transformarea semantică a datelor schimbate între sisteme și prin armonizarea diferențelor dintre procesele comerciale și protocoalele de la nivelul aplicațiilor;

▼B

— are un impact minim asupra arhitecturilor informatice existente și aplicate de fiecare participant;

— protejează investițiile în materie de tehnologie a informației deja efectuate.

Arhitectura de schimb de informații favorizează în principal interacțiuni de tip *peer-to-peer* între toți actorii, garantând în același timp integritatea și coerența de ansamblu ale comunității feroviare de interoperabilitate prin furnizarea unui set de servicii centralizate.

Un model de interacțiune *peer-to-peer* permite o distribuție optimă a costurilor între diferiții participanți, bazată pe utilizarea efectivă, și prezintă, în general, mai puține probleme de scalabilitate.

4.2.21.2. Rețeaua

Rețeaua asigură nivelul necesar de securitate, redundanță, control al traficului, instrumente de statistică, creșterea lățimii de bandă, accesibilitatea utilizatorilor și managementul eficient.

În acest context, „rețea” înseamnă metoda și filozofia de comunicare, iar nu rețeaua fizică.

Interoperabilitatea feroviară se bazează pe o „arhitectură de schimb de informații” comună, cunoscută și adoptată de toți participanții, încurajând astfel și eliminând barierele din calea noilor participanți, în special clienți.

Repertoriul centralizat este consultat în primul rând pentru a obține metainformații, cum ar fi identitatea omologului (participant) pentru care sunt înregistrate anumite informații, sau pentru a verifica elementele de securitate. Ulterior, se realizează o comunicare *peer-to-peer* între părțile implicate.

4.2.21.3. Protocoalele

Trebuie utilizate pentru dezvoltare doar protocoalele care aparțin ansamblului complet de protocoale internet (cunoscute în general sub numele de TCP/IP, UDP/IP etc.).

4.2.21.4. Securitatea

Pe lângă nivelul de securitate garantat de rețea (a se vedea punctul 4.2.21.2 Rețeaua), poate fi obținut un nivel suplimentar de securitate pentru datele sensibile prin utilizarea unei combinații între regimul de criptare, certificare și tehnologiile VPN.

4.2.21.5. Criptarea

În ceea ce privește transmiterea și stocarea datelor, se poate utiliza fie o criptare asimetrică, fie o criptare simetrică, în funcție de cerințele comerciale. În acest sens, trebuie pusă în aplicare o infrastructură cu cheie publică (ICP).

4.2.21.6. Repertoriul centralizat

Repertoriul centralizat trebuie să fie capabil să gestioneze:

— metadatele – date structurate care descriu conținutul mesajelor;

— lista adreselor electronice în care actorii vizați de prezenta STI autorizează alți actori să obțină informații sau date în conformitate cu dispozițiile prezentei STI;

— criptarea;

— autentificarea;

— cartea de telefon – conține toate informațiile necesare privind participanții la schimbul de mesaje și date.

▼B

În cazul în care repertoriul centralizat este utilizat în paralel cu STI ATTM, dezvoltarea și modificările se efectuează, pe cât posibil, după modelul STI ATTM aplicată în vederea obținerii de sinergii optime.

4.2.21.7. Interfața comună pentru comunicarea ÎF/AI

Interfața comună este obligatorie pentru fiecare participant pentru a-i permite integrarea în comunitatea de interoperabilitate feroviară.

Interfața comună trebuie să fie capabilă să gestioneze:

— formatarea mesajelor transmise, în conformitate cu metadatele;

— semnarea și criptarea mesajelor transmise;

— adresarea mesajelor transmise;

— verificarea autenticității mesajelor primite;

— decriptarea mesajelor primite;

— controale privind conformitatea mesajelor primite, în conformitate cu metadatele;

— gestionarea accesului comun unic la diferitele baze de date.

Fiecare utilizator al interfeței comune va avea acces la toate datele necesare în funcție de STI pentru fiecare întreprindere feroviară, administrator de infrastructură etc., indiferent dacă bazele de date relevante sunt centrale sau individuale. Pe baza rezultatelor verificării autenticității mesajelor primite, se poate aplica un nivel minim de confirmare a mesajelor:

(i) confirmare de primire pozitivă „ACK”;

(ii) confirmare de primire negativă „NACK”.

Pentru a gestiona sarcinile de mai sus, interfața comună utilizează datele din repertoriul centralizat.

Dacă un participant pune în aplicare o copie „oglindă” locală a repertoriului centralizat, participantul respectiv trebuie ulterior – pe cont propriu – să se asigure că „oglinda” locală este o copie fidelă și actualizată a repertoriului centralizat.

În cazul în care interfața comună este utilizată în coroborare cu STI ATTM, dezvoltarea și modificările se efectuează, pe cât posibil, după modelul STI ATTM aplicată în vederea obținerii de sinergii optime.

4.2.22. *Gestionarea legăturilor cu alte moduri de transport*

În vederea gestionării legăturilor cu alte moduri de transport, următorul standard trebuie aplicat pentru furnizarea informațiilor și pentru schimbul de informații cu alte moduri de transport:

— pentru schimbul de informații privind orarul între întreprinderile feroviare și alte moduri de transport: normele EN 12896 („Transmodel”) și EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT – Identificarea obiectelor fixe în transportul public”);

— pentru schimbul de date specifice privind orarul, standardele și protocoalele tehnice XML care au la bază transmodelul, în special norma EN 15531 („SIRI”) pentru schimbul de orare în timp real și norma EN TC 278 WI 00278207 („IFOPT”) pentru schimbul de date „oprire/gară”;

— pentru schimbul de date privind tarifele: acest standard rămâne un punct deschis (a se vedea anexa II – Lista punctelor deschise).

▼B

4.3. **Specificații funcționale și tehnice ale interfețelor**

Din punctul de vedere al compatibilității tehnice, interfețele subsistemului „aplicații telematice pentru serviciile de călători” cu alte subsisteme sunt descrise în următoarele rânduri.

4.3.1. *Interfețe cu subsistemul „material rulant”*

Tabelul 1

Interfețe cu subsistemul „material rulant”

Interfață	STI privind aplicațiile telematice de referință pentru călători	STI privind materialul rulant de referință din transportul feroviar convențional
Afișaj dispozitiv de bord	4.2.13 Gestionarea dispozițiilor privind furnizarea de informații în zona vehiculelor	4.2.5 Informarea clienților (PMR)
Anunț vocal automat	4.2.13 Gestionarea dispozițiilor privind furnizarea de informații în zona vehiculelor	4.2.5 Informarea clienților (PMR)
		4.2.5.2 Sistemul de adrese publice

4.3.2. *Interfețe cu subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă”*

Tabelul 2

Interfețe cu subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă”

Interfață	STI privind aplicațiile telematice de referință pentru călători	STI privind aplicațiile telematice de referință pentru transportul feroviar convențional de marfă
Tren pregătit	4.2.14.1 Mesaj „tren pregătit” pentru toate trenurile	4.2.3.5 Mesaj „tren pregătit”
Prognoză privind circulația trenului	4.2.15.2 Mesaj „prognoză privind circulația trenului” pentru toate trenurile	4.2.4.2 Mesaj de prognoză privind circulația trenului
Informații privind circulația trenului	4.2.15.1 Mesaj „informații privind circulația trenului” pentru toate trenurile	4.2.4.3 Informații privind circulația trenului
Întreruperea circulației trenului pentru ÎF	4.2.16.2 Mesaj de întrerupere a circulației trenului pentru toate trenurile	4.2.5.2 Întreruperea circulației trenului
Prelucrarea datelor privind orarul pe termen scurt	4.2.17 Gestionarea datelor privind orarul pe termen scurt pentru trenuri	4.2.2 Solicitarea unei trase
Interfață comună	4.2.21.7 Interfața comună pentru comunicarea ÎF/AI	4.2.14.7 Interfața comună pentru comunicarea dintre ÎF/AI
Repertoriu centralizat	4.2.21.6 Repertoriul centralizat	4.2.14.6 Repertoriul centralizat
Fișiere de referință	4.2.19.1 Fișiere de referință	4.2.12.1 Fișiere de referință

4.4. **Norme de exploatare**

Având în vedere cerințele esențiale prevăzute la capitolul 3, normele de exploatare specifice subsistemului reglementat de prezenta STI sunt următoarele:

▼B

4.4.1. *Calitatea datelor*

Pentru asigurarea calității datelor, autorul unui mesaj STI este responsabil pentru corectitudinea conținutului mesajului la momentul trimiterii mesajului. În cazul în care datele-sursă pentru asigurarea calității sunt disponibile în bazele de date furnizate ca parte componentă a STI, datele conținute în bazele de date respective trebuie utilizate pentru asigurarea calității datelor.

În cazul în care datele-sursă pentru asigurarea calității nu sunt furnizate din bazele de date oferite ca parte componentă a prezentei STI, autorul mesajului trebuie să efectueze controlul calității datelor din propriile resurse.

Asigurarea calității datelor include compararea cu datele din bazele de date furnizate ca parte a prezentei STI descrise anterior plus, după caz, verificări logice pentru a asigura punctualitatea și continuitatea datelor și mesajelor.

Datele sunt de calitate ridicată în cazul în care sunt adecvate utilizării avute în vedere, ceea ce înseamnă că acestea:

— nu au erori: sunt accesibile, exacte, oportune, complete, coerente cu alte surse etc.;

— au caracteristicile dorite: sunt relevante, complete, suficient de detaliate, ușor de citit și de interpretat etc.;

Calitatea datelor se caracterizează, în principal, prin:

— exactitate;

— exhaustivitate;

— coerență;

— punctualitate.

E x a c t i t a t e

Informațiile (datele) necesare trebuie colectate cât mai economic posibil. Acest lucru este fezabil numai în cazul în care datele primare sunt înregistrate, pe cât posibil, o singură dată. Prin urmare, datele primare trebuie introduse în sistem cât mai aproape de sursa lor, astfel încât să poată fi integrate pe deplin în orice operațiune ulterioară de prelucrare.

E x h a u s t i v i t a t e

Înainte de trimiterea mesajelor, trebuie verificate exhaustivitatea și sintaxa folosind metadatele. De asemenea, această verificare evită traficul de informații inutile în rețea.

Toate mesajele primite trebuie verificate, de asemenea, în ceea ce privește exhaustivitatea, folosind metadatele.

C o e r e n ț ă

Pentru a garanta coerența, trebuie aplicate normele comerciale. Dubla înregistrare trebuie evitată, iar titularul datelor trebuie identificat în mod clar.

Tipul de aplicare a normelor comerciale depinde de complexitatea normei. Pentru normele simple, sunt suficiente constrângerile și dispozițiile privind bazele de date. În cazul unor norme mai complexe care necesită date din alte tabele, trebuie aplicate proceduri de validare pentru a verifica dacă datele sunt coerente înainte ca datele de interfață să fie generate și ca noua versiune a datelor să devină operațională. Trebuie garantat faptul că datele transferate sunt validate în conformitate cu normele comerciale definite.

▼B

Punctualitate

Furnizarea de informații la timp este un aspect important. În măsura în care înregistrarea datelor sau trimiterea mesajelor se realizează direct de sistemul IT, punctualitatea nu este o problemă în cazul în care sistemul este bine conceput, în conformitate cu necesitățile procesului comercial. Cu toate acestea, în majoritatea cazurilor, trimiterea unui mesaj este efectuată de un operator sau, cel puțin, se bazează pe intervenția unui operator. Pentru a îndeplini cerințele de punctualitate, actualizarea datelor trebuie efectuată în cel mai scurt timp, pentru a garanta, de asemenea, că mesajele vor avea conținutul exact de date atunci când vor fi transmise automat de sistem.

Timpul de răspuns pentru solicitări trebuie abordat pentru diferite aplicații și tipuri de utilizatori în cadrul specificațiilor informatice detaliate. Toate actualizările și schimburile de date trebuie realizate în cel mai scurt timp posibil.

Măsurarea calității datelor

Specificațiile informatice detaliate definesc procentele corespunzătoare pentru:

— exhaustivitatea datelor (procent din câmpurile de date în care sunt înregistrate valori) și coerența datelor (procent de corespondență a valorilor în tabele/fișiere/înregistrări);

— punctualitatea datelor (procent de date disponibile într-un termen specificat);

— precizia necesară (procent de valori stocate care sunt corecte atunci când sunt comparate cu valorile efective).

4.4.2. *Gestionarea repertoriului centralizat*

Funcțiile repertoriului centralizat sunt definite la punctul 4.2.21.6. Repertoriu centralizat. În scopul asigurării calității datelor, entitatea care gestionează repertoriul centralizat trebuie să fie responsabilă cu actualizarea și calitatea metadatelor și a repertoriului, precum și cu gestionarea controlului accesului. Calitatea metadatelor în ceea ce privește exhaustivitatea, coerența, punctualitatea și exactitatea permite funcționarea corespunzătoare în sensul prezentei STI.

4.5. **Norme de întreținere**

Având în vedere cerințele esențiale de la capitolul 3, normele de întreținere specifice subsistemului reglementat de prezenta STI sunt următoarele:

Calitatea serviciilor de transport trebuie asigurată chiar și în cazul în care datele ar fi corupte sau echipamentele de prelucrare a datelor ar fi în pană totală sau parțială. Prin urmare, se recomandă instalarea de sisteme sau calculatoare de rezervă cu un grad înalt de fiabilitate și care să asigure funcționarea neîntreruptă în timpul întreținerii.

Aspectele privind întreținerea diferitelor baze de date sunt menționate la punctul 4.2.19.2 – Cerințe suplimentare privind bazele de date, subpunctele 10 și 21.

4.6. **Calificări profesionale**

Calificările profesionale ale personalului necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemului și pentru aplicarea STI sunt următoarele:

Aplicarea prezentei STI nu necesită un sistem complet nou cu hardware și software nou operat de personal nou. Îndeplinirea cerințelor STI conduce doar la modificări, actualizări sau extinderi funcționale ale operațiunilor deja efectuate de personalul existent. Prin urmare, nu există cerințe suplimentare față de normele naționale și europene existente privind calificările profesionale.

▼B

După caz, o formare suplimentară a personalului nu trebuie să se limiteze la învățarea modului de funcționare a echipamentelor. Personalul trebuie să cunoască și să înțeleagă rolul specific pe care îl joacă în procesul global de transport. În special, personalul trebuie să fie conștient de cerința de a menține un nivel ridicat de calitate a muncii, întrucât acesta este un factor decisiv pentru fiabilitatea informațiilor care trebuie prelucrate într-o etapă ulterioară.

Calificările profesionale necesare pentru compunerea și exploatarea trenurilor sunt definite în STI „exploatarea și gestionarea traficului”.

4.7. **Condiții de sănătate și siguranță**

Condițiile de sănătate și siguranță a personalului necesare pentru exploatarea și întreținerea subsistemului în cauză și pentru aplicarea STI sunt următoarele:

Nu există cerințe suplimentare față de normele naționale și europene existente privind sănătatea și siguranța.

4.8. **Registre privind tipurile autorizate de vehicule și infrastructura**

În conformitate cu articolul 34 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, „Agenția creează și păstrează un registru al tipurilor de vehicule autorizate de statele membre pentru punerea în funcțiune în rețeaua feroviară a Comunității”. În conformitate cu articolul 35 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE, „Fiecare stat membru asigură publicarea și actualizarea unui registru de infrastructură”.

Având în vedere actualizarea și publicarea anuală a registrelor, acestea nu sunt utilizabile pentru subsistemul „aplicații telematice pentru călători”. Prin urmare, prezenta STI nu are nimic de indicat în registrele respective.

5. ELEMENTELE CONSTITUTIVE DE INTEROPERABILITATE

5.1. **Definiție**

În conformitate cu articolul 2 litera (f) din Directiva 2008/57/CE, „elemente constitutive de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet din echipamentul încorporat sau care se intenționează a fi încorporat într-un subsistem, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar. Noțiunea de „element constitutiv” acoperă atât la obiectele tangibile, cât și pe cele intangibile, precum programele de calculator.

5.2. **Lista elementelor constitutive de interoperabilitate**

Elementele constitutive de interoperabilitate sunt reglementate de dispozițiile relevante ale Directivei 2008/57/CE.

Niciun element constitutiv de interoperabilitate nu vizează subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de călători”.

Pentru aplicarea cerințelor prezentei STI, este necesar doar un echipament informatic standard, fără caracteristici specifice pentru interoperabilitate în mediul feroviar. Acest lucru este valabil atât pentru componentele hardware, cât și pentru componentele software standard utilizate, precum sistemele de operare și bazele de date. Aplicațiile software sunt individuale pentru fiecare utilizator și pot fi adaptate și îmbunătățite pe baza funcționalității și nevoilor individuale efective. „Arhitectura de integrare a aplicației” propusă presupune că aplicațiile pot să nu aibă același model intern de informații. Integrarea aplicației este definită ca procesul care permite coordonarea sistemelor de aplicație concepute independent.

▼B

5.3. **Performanțe și specificații ale elementelor constitutive**

A se vedea capitolul 5.2, nu se aplică pentru STI „aplicații telematice pentru serviciile de călători”.

6. EVALUAREA CONFORMITĂȚII ȘI/SAU ADECVĂRII PENTRU UTILIZARE A ELEMENTELOR CONSTITUTIVE ȘI VERIFICAREA SUBSISTEMULUI

6.1. **Elementele constitutive de interoperabilitate**

6.1.1. *Procedurile de evaluare*

Nu se aplică pentru STI „aplicații telematice pentru serviciile de călători”.

6.1.2. *Modulul*

Nu se aplică pentru STI „aplicații telematice pentru serviciile de călători”.

6.2. **Subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători”**

În conformitate cu anexa II la Directiva 2008/57/CE, subsistemele sunt defalcate în domenii structurale și operaționale. Evaluarea conformității este obligatorie pentru STI în domeniul structural. Subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” aparține domeniului funcțional, iar prezenta STI nu definește module pentru evaluarea conformității.

7. PUNERE ÎN APLICARE

7.1. **Introducere**

Prezenta STI se referă la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători”. Acest subsistem este funcțional în conformitate cu anexa II la Directiva 2008/57/CE. Prin urmare, aplicarea prezentei STI nu se bazează pe noțiunea de sistem nou, reînnoit sau actualizat, astfel cum este cazul specificațiilor tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemele structurale, cu excepția cazului în care STI specifică acest lucru.

Prezenta STI va fi pusă în aplicare în următoarele etape:

— etapa întâi: specificații informatice detaliate, gestionare și plan general;

— etapa a doua: dezvoltare;

— etapa a treia: desfășurare.

7.2. **Etapa întâi – specificații informatice detaliate, gestionare și plan general**

Etapa întâi are trei obiective:

1. Definirea sistemului de schimb de date (denumit în continuare „sistemul”) format din componente comune și din interconectarea sistemelor de informații și comunicații ale părților interesate capabile să îndeplinească cerințele prezentului regulament.

2. Confirmarea acestui tip de sistem din punctul de vedere al fiabilității tehnice și economice.

3. Elaborarea unei agende a activităților considerate necesare în vederea implementării sistemului, inclusiv inovațiile corespunzătoare pentru monitorizarea progresului implementării acestuia de către Comisie, Agenția Europeană a Căilor Ferate, statele membre și părțile interesate.

7.2.1. *Gestionarea proiectului în etapa întâi*

În termen de maximum o lună de la publicarea prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, Comisia înființează un comitet director care este format din

— organismele reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivel european, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 („organismele reprezentative din sectorul feroviar”);

▼B

— un reprezentant al vânzătorilor de legitimații de transport;

— un reprezentant al călătorilor europeni;

— Agenția Europeană a Căilor Ferate; și

— Comisie.

Comitetul director este co-prezidat de: (a) Comisie; și (b) o persoană numită de organismele reprezentative din sectorul feroviar. Comisia, asistată de membrii comitetului director, elaborează normele de procedură ale comitetului director, care sunt supuse aprobării acestuia. Decizia luată trebuie să fie transparentă și însoțită de o bună justificare tehnică și economică.

Membrii comitetului director pot propune comitetului director includerea altor organizații în calitate de observatori, atunci când există motive tehnice și organizaționale întemeiate pentru o astfel de includere.

7.2.2. *Roluri și responsabilități*

7.2.2.1. Părți interesate

1. Împreună cu un reprezentant al vânzătorilor de legitimații de transport, o echipă de proiect înființată de organismele reprezentative din sectorul feroviar trebuie să dezvolte specificațiile informatice detaliate, gestionarea și planul general pe baza unui program de lucru care este supus aprobării comitetului director.

2. Echipa de proiect înființează grupurile de lucru necesare pe baza expertizei furnizate de Agenția Europeană a Căilor Ferate, întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară, reprezentanții vânzătorilor de legitimații de transport și reprezentanții călătorilor.

3. Echipa de proiect coordonează proiectul într-o manieră transparentă, iar toate procesele verbale, documentele și rezultatele echipei de proiect și ale grupurilor sale de lucru sunt puse în mod constant și în totalitate la dispoziția Comisiei și a Agenției Europene a Căilor Ferate.

4. Echipa de proiect trimite comitetului director rapoarte lunare privind progresul înregistrat și ia pe deplin în considerare deciziile acestuia din urmă. Structura și conținutul raportului privind progresul înregistrat sunt supuse aprobării comitetului director în cadrul reuniunii inițiale.

5. Echipa de proiect furnizează informații întreprinderilor feroviare, administratorilor de infrastructură, gestionarilor de gară, vânzătorilor de legitimații de transport și reprezentanților călătorilor și se consultă cu aceștia. Aceasta acordă o atenție specială micilor întreprinderi feroviare și întreprinderilor feroviare care nu sunt membre ale organismelor reprezentative din sectorul feroviar, informându-le și consultându-le în permanență.

6. Întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și reprezentanții călătorilor susțin proiectul prin furnizarea informațiilor și a expertizei funcționale și tehnice la cererea echipei de proiect.

7.2.2.2. Agenția Europeană a Căilor Ferate

1. Agenția Europeană a Căilor Ferate monitorizează și evaluează dezvoltarea specificațiilor informatice detaliate, gestionarea și planul general pentru a stabili dacă obiectivele vizate au fost îndeplinite.

2. Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă Comisiei o recomandare privind specificațiile informatice detaliate, gestionarea și planul general.

▼B

7.2.2.3. Comisia

1. Comisia prezintă echipei de proiect lista organismelor care urmează să ia parte la proiect.

2. În momentul primirii specificațiilor informatice detaliate, a gestionării și a planului general, Comisia le evaluează pe baza recomandării Agenției Europene a Căilor Ferate și, în lumina acestei evaluări, adoptă măsurile necesare pentru modificarea STI existente.

3. Comisia va informa statele membre prin intermediul comitetului înființat în conformitate cu articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE.

7.2.3. *Rezultate*

Specificațiile informatice detaliate descriu sistemul și indică într-o manieră clară și neechivocă modul în care acesta îndeplinește cerințele STI ATTC. Elaborarea specificațiilor necesită o analiză sistematică a aspectelor tehnice, operaționale, economice și instituționale relevante care stau la baza procesului de aplicare a STI ATTC. Prin urmare, rezultatele includ următoarele elemente, fără a se limita la acestea:

1. specificațiile funcționale, tehnice și de performanță, datele asociate, cerințele privind interfața, cerințele privind securitatea și calitatea;

2. schița arhitecturii globale a sistemului. Aceasta descrie modul în care componentele solicitate interacționează și se completează. Aceasta se bazează pe analiza configurațiilor sistemului care permit integrarea potențială a facilităților informatice existente, asigurând în același timp funcționalitatea și performanța necesare.

Planul general include:

1. identificarea activităților necesare pentru punerea în aplicare cu succes a sistemului;

2. un plan de migrație care include o serie de etape care conduc la rezultate intermediare verificabile și tangibile, începând cu cadrul sistemelor actuale de informare și comunicare ale părților interesate și până la sistemul în sine;

3. un plan inovator detaliat;

4. o evaluare a riscurilor privind etapele esențiale ale planului general;

5. o evaluare a costurilor legate de ciclul de viață (LCC – *lifecycle costs*) asociată cu desfășurarea și exploatarea sistemului, împreună cu un plan ulterior de investiții și analiza relevantă cost-beneficiu.

Gestionarea include identificarea structurilor, metodelor și procedurilor de gestionare corespunzătoare pentru a susține dezvoltarea și validarea sistemului, precum și a desfășurării sale ulterioare și a exploatării și gestionării sale în cadrul sectorului pe parcursul întregului ciclu de viață (inclusiv gestionarea disputelor dintre părțile implicate în conformitate cu dispozițiile prezentei STI).

7.2.4. *Inovații*

1. Reuniunea inițială dintre echipa de proiect și comitetul director se desfășoară în termen de cel mult două luni de la publicarea prezentului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

   (a) În cadrul reuniunii inițiale, echipa de proiect prezintă o descriere a proiectului și un program de lucru care conține un orar. Descrierea proiectului explică aspectele privind

▼B

sarcinile, organizarea proiectului, rolurile și responsabilitățile, precum și metoda proiectului, inclusiv procesul privind consultarea și informarea tuturor părților interesate.

(b) În cadrul reuniunii inițiale, echipa de proiect și comitetul director discută și convin asupra conținutului și a detaliilor raportului intermediar și ale raportului privind progresul lunar menționat la punctul 7.2.2.1.

2. Echipa de proiect prezintă comitetului director raportul intermediar în termen de maximum cinci luni de la data reuniunii inițiale.

3. Rezultatele sunt înaintate Comisiei și Agenției Europene a Căilor Ferate în termen de maximum 10 luni de la data reuniunii inițiale.

4. Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă o recomandare privind rezultatele înaintate Comisiei în termen de maximum două luni de la primirea acestora.

7.3. **Etapa 2 – Dezvoltare**

Toți actorii vizați dezvoltă sistemul în urma modificării prezentei STI.

7.4. **Etapa 3 – Desfășurare**

Toți actorii vizați desfășoară sistemul în urma modificării prezentei STI.

7.5. **Gestionarea modificărilor**

7.5.1. *Procesul de gestionare a modificărilor*

Procedurile de gestionare a modificărilor sunt proiectate astfel încât să se asigure analiza corespunzătoare a costurilor și beneficiilor implicate, precum și implementarea controlată a modificărilor în cauză. Procedurile sunt definite, aplicate, susținute și gestionate de Agenția Europeană a Căilor Ferate și includ:

— identificarea constrângerilor tehnice care sprijină modificarea;

— o declarație privind identitatea celui care are responsabilitatea pentru procedurile de implementare a modificărilor;

— procedura de validare a modificărilor care trebuie implementate;

— politica de gestionare a modificărilor, de difuzare, de tranziție și de dezvoltare.

— definirea responsabilităților privind gestionarea specificațiilor detaliate, precum și asigurarea calității și gestionarea configurației.

Organismul de control al modificărilor (OCM) este format din Agenția Europeană a Căilor Ferate, organismele reprezentative din sectorul feroviar, un organism reprezentativ al vânzătorilor de legitimații de transport, un organism reprezentativ al călătorilor și statele membre. Această implicare a părților trebuie să asigure o perspectivă sistemică privind modificările care trebuie efectuate și o evaluare globală a implicațiilor acestora. În cele din urmă, OCM va fi plasat sub egida Agenției Europene a Căilor Ferate.

7.5.2. *Procesul specific de gestionare a modificărilor pentru documentele tehnice publicate de Agenția Europeană a Căilor Ferate*

Documentele tehnice citate în capitolul 4 din prezenta STI (cu excepția standardelor legate de punctele deschise) și enumerate în anexa III la prezentul regulament sunt documente tehnice publicate de Agenția Europeană a Căilor Ferate în conformitate cu articolul 5 alineatul (8) din Directiva 2008/57/CE.

▼B

Agenția Europeană a Căilor Ferate gestionează controlul asupra modificărilor aduse documentelor tehnice respective în conformitate cu următoarele criterii:

1. solicitările de modificare care afectează documentele tehnice sunt înaintate fie prin intermediul autorităților naționale de siguranță (ANS), fie prin intermediul organismelor reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivel european, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 881/2004, prin intermediul reprezentantului vânzătorilor de legitimații de transport sau al organismului care a elaborat inițial specificațiile care au stat la baza documentelor tehnice;

2. Agenția Europeană a Căilor Ferate colectează și stochează solicitările de modificare;

3. Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă solicitările de modificare grupului de lucru dedicat al agenției, care urmează să le evalueze și să pregătească o propunere însoțită, după caz, de o evaluare economică;

4. ulterior, Agenția Europeană a Căilor Ferate prezintă solicitarea de modificare și propunerea asociată organismului de control care poate sau nu să valideze sau să amâne solicitarea de modificare;

5. dacă solicitarea de modificare nu este validată, Agenția Europeană a Căilor Ferate va trimite înapoi solicitantului justificarea refuzului sau îi solicită acestuia informații suplimentare în legătură cu proiectul solicitării de modificare;

6. dacă solicitarea de modificare este validată, documentul tehnic se modifică;

7. înainte de publicarea documentului tehnic modificat, acesta este comunicat Comisiei împreună cu solicitarea de modificare și cu evaluarea economică a acesteia;

8. Comisia informează statele membre prin intermediul comitetului înființat în temeiul articolului 29 alineatul (1) din Directiva 2008/57/CE;

9. noua versiune a documentului tehnic și solicitarea modificării validate sunt publicate pe site-ul Agenției Europene a Căilor Ferate.

În cazul în care gestionarea controlului asupra modificărilor afectează elemente utilizate în comun de STI ATTM, modificările sunt efectuate, pe cât posibil, după modelul STI ATTM în vederea obținerii de sinergii optime.

7.6. **Cazuri specifice**

7.6.1. *Introducere*

Următoarele dispoziții speciale sunt permise în cazurile specifice următoare:

(a) cazuri „P”: cazuri permanente;

(b) cazuri „T”: cazuri temporare, în care se recomandă ca sistemul vizat să fie realizat până în 2020 (obiectiv stabilit prin Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport ([1]), astfel cum a fost modificată prin Decizia nr. 884/2004/CE ([2]).

7.6.2. *Lista cazurilor specifice*

Nu se indică cazuri specifice pentru prezenta STI.

8. GLOSAR

Definițiile din prezentul glosar fac referire la utilizarea termenilor din prezenta STI.

([1]) JO L 228, 9.9.1996, p. 1.
([2]) JO L 167, 30.4.2004, p. 1.

▼B

Termen	Descriere
Parte de acces	Înseamnă: o întreprindere feroviară autorizată sau, în măsura în care statele membre permit acest lucru, o altă parte care solicită să rezerve o trasă feroviară în cadrul orarului de lucru pentru exploatarea unui serviciu feroviar pe teritoriul său în interes comercial sau public. Părți autorizate pot fi, de exemplu, autoritățile publice sau orice altă parte care deține un contract de acces; sau un grup internațional de astfel de părți, cunoscut și sub numele de grup solicitant sau de acces
ACID	Înseamnă atomicitate, coerență, izolare, durabilitate. Acestea sunt cele patru atribute principale comune oricărei tranzacții: Atomicitatea. Într-o tranzacție care implică două sau mai multe elemente de informații, fie toate elementele sunt luate în considerare, fie niciunul dintre acestea nu este luat în considerare. Coerența. O tranzacție fie creează o stare de date nouă și validă, fie, în cazul unui eșec, reface starea inițială a datelor de dinainte de începerea tranzacției. Izolarea. O tranzacție în curs și nevalidată încă trebuie să rămână izolată de orice altă tranzacție. Durabilitatea. Datele validate sunt salvate de sistem astfel încât, chiar și în cazul unei erori și redemarări a sistemului, datele să fie disponibile în starea lor corectă. Conceptul ACID este descris în ISO/IEC 10026-1:1992, secțiunea 4. Fiecare dintre aceste atribute poate fi evaluat în raport cu un punct de referință. Cu toate acestea, în general, un administrator sau un supervizor este desemnat să realizeze conceptul ACID. Într-un sistem distribuit, o modalitate de realizare a ACID este utilizarea unei validări în două etape (2PC), care asigură fie că toți cei implicați se angajează pentru validarea tranzacției, fie că nimeni nu se angajează, iar tranzacția este anulată.
Data/ora de sosire reală	Înseamnă data (și ora) reală de sosire a mijlocului de transport.
Data/ora de sosire estimată	Înseamnă data (și ora) de sosire a mijlocului de transport pe baza prognozei existente.
Dată/oră de sosire planificată	Înseamnă data (și ora) de sosire a mijlocului de transport în cadrul orarului.
Întârzierea preconizată la sosire	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de sosire estimată și data/ora de sosire planificată.
Întârzierea reală la sosire	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de sosire reală și data/ora de sosire planificată.
La discreția	Înseamnă că întreprinderea feroviară poate lua hotărâri în funcție de propria experiență și de propriile necesități.
Sistem de atribuire	Înseamnă un sistem electronic care conține catalogul serviciilor de transport în baza căruia un prestator de servicii de transport autorizează distribuitorii să emită documente de călătorie.
Atribuitor	Înseamnă o întreprindere care gestionează un sistem de atribuire. Acesta poate fi un transportator.
Organism public autorizat	Înseamnă o autoritate publică care are obligația sau dreptul legal de a furniza populației informații referitoare la traseu. De asemenea, acesta face referire la autoritatea publică responsabilă cu punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 în conformitate cu articolul 30 alineatul (1) din regulamentul respectiv.

▼B

Termen	Descriere
Disponibilitate	Înseamnă informațiile (servicii de transport, tipul ofertei, tarife, alte servicii) care pot fi obținute în mod efectiv de un călător la un anumit moment și în legătură cu un anumit tren. Nu trebuie confundată cu oferta, care indică faptul că un serviciu (serviciu de transport, tip de ofertă, tarif, alt serviciu) este oferit în planificarea inițială, însă poate fi epuizat și, prin urmare, nu mai poate fi obținut de către un călător la un anumit moment și în legătură cu un anumit tren.
Parametru de bază	Înseamnă orice condiție de reglementare, tehnică sau operațională care este esențială pentru interoperabilitate și care solicită o decizie conformă cu procedura prevăzută la articolul 21alineatul (2) înainte de dezvoltarea unui proiect de STI de către organismul comun de reprezentare.
Înregistrare (vânzare)	Înseamnă vânzarea unei legitimații de transport cu sau fără rezervare.
Transportator	Înseamnă întreprinderea feroviară contractuală cu care călătorul a încheiat contractul de transport sau o serie de întreprinderi feroviare succesive care sunt responsabile în baza contractului respectiv.
Transportator comun	Înseamnă un transportator legat printr-un acord de cooperare de unul sau mai mulți transportatori în ceea ce privește exploatarea unui serviciu de transport.
Transportator unic	Înseamnă un transportator care exploatează un serviciu de transport independent de alți transportatori.
Canal	Înseamnă metoda (cum ar fi distribuitoarele automate de legitimații de transport, mijloacele de la bordul trenului, serviciile web publice, serviciile de vânzare prin telefon, ghișeele mobile de emitere a legitimațiilor de transport) prin care întreprinderea feroviară furnizează călătorului un serviciu (informații, comercializarea legitimațiilor de transport, rambursarea legitimațiilor de transport, răspunsul la plângeri etc.).
Numărul de identificare a vagonului	Înseamnă numărul unic de identificare a unui vagon.
Comisia	Înseamnă Comisia Europeană.
Produs COTS	Înseamnă produs comercial autonom (COTS – *commercially off-the-shelf*).
Client	Înseamnă o persoană care intenționează să achiziționeze, achiziționează sau a achiziționat un produs feroviar pentru sine sau pentru o altă (alte) persoană (persoane). Prin urmare, acesta poate să nu fie un călător (a se vedea rubrica „călător”).
Decriptare	Înseamnă conversia datelor criptate în forma inițială.
Întârziere	Înseamnă intervalul de timp dintre ora la care călătorul trebuia să ajungă, în conformitate cu orarul publicat, și ora sa de sosire reală sau prevăzută.
Deviație delta	Înseamnă „întârzierea sau anticiparea” operațională în legătură cu ora prevăzută în rezervare.
Data/ora de plecare reală	Înseamnă data (și ora) de plecare reală a mijlocului de transport.
Data/ora de plecare estimată	Înseamnă data (și ora) de plecare a mijlocului de transport pe baza prognozei existente.
Data/ora de plecare planificată	Înseamnă data (și ora) de plecare a mijlocului de transport în cadrul orarului.
Directiva 2008/57	Înseamnă Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate.
Întârzierea reală la plecare	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de plecare reală și data/ora de plecare planificată.

▼B

Termen	Descriere
Întârzierea prevăzută la plecare	Înseamnă diferența de timp dintre data/ora de plecare și data/ora de plecare planificată.
Afișaj	Înseamnă orice dispozitiv vizual dinamic localizat fie în cadrul gărilor, fie în interiorul/exteriorul trenurilor în scopul informării călătorilor.
Distribuitor	Înseamnă o întreprindere care acordă emitenților dreptul juridic și tehnic de a comercializa produse feroviare sau de a furniza clienților facilități online în vederea achiziționării de produse feroviare. De asemenea, distribuitorul poate furniza emitenților diferite servicii prin adunarea serviciilor O-D (origine/destinație) realizate de diferiți transportatori în ansamblul traseului, la solicitarea călătorului. Distribuitorul poate fi un transportator.
Traseu intern	Înseamnă un traseu pentru călătorii din transportul feroviar care nu traversează frontiera unui stat membru.
Serviciul național feroviar de călători	Înseamnă serviciul feroviar pentru transportul călătorilor care nu traversează frontiera unui stat membru.
Criptare	Înseamnă codarea datelor.
ERA	A se vedea rubrica „Agenția Europeană a Căilor Ferate” (ERA – *European Railway Agency*).
Cerințe esențiale	Înseamnă toate condițiile stabilite în anexa III la Directiva 2008/57/CE pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar transeuropean, subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv interfețele.
OES	Înseamnă oră estimată de sosire (a trenului în gară).
OEP	Înseamnă oră estimată de predare (a trenului de la un administrator de infrastructură la altul).
OET	Înseamnă oră estimată de transfer (al trenului de la o întreprindere feroviară la alta).
Agenția Europeană a Căilor Ferate	Înseamnă Agenția înființată în conformitate cu Regulamentul nr. 881/2004/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate.
Tarif	Înseamnă o taxă care trebuie plătită pentru transport sau servicii.
Prognoză	Înseamnă cea mai bună prognoză a unui eveniment (de exemplu, ora de sosire, plecare sau tranzit a unui tren).
Punct de prognoză	Înseamnă un punct cheie pentru care este emisă prognoza. Acesta poate face referire la sosirea, plecarea, tranzitul sau predarea unui tren.
Serviciul feroviar străin de călători	Înseamnă serviciul feroviar achiziționat de călători într-o anumită țară, dar care este efectuat într-o țară diferită de țara în care a fost făcută achiziția.
Vânzare străină	Înseamnă vânzarea unei legitimații de transport de către un emitent care nu este transportatorul (unul dintre transportatorii) care exploatează trenul pentru care va fi utilizată legitimația respectivă. Emitentul își are sediul într-o țară diferită de țara transportatorului (transportatorilor).
FTP	Înseamnă Protocolul de transfer de fișiere (FTP – *File Transfer protocol*). Un protocol de transfer de fișiere între sisteme informatice în rețeaua TCP/IP.
Realizare	Înseamnă procesul prin care clientul primește produsul pe care l-a achiziționat în prealabil.
Condiții generale de transport	Înseamnă condițiile transportatorului sub formă de condiții generale sau de tarife intrate în vigoare din punct de vedere juridic în toate statele membre și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta.

▼B

Termen	Descriere
Tren cu preț global	Înseamnă un tren la bordul căruia un călător poate urca doar dacă a achiziționat în prealabil o legitimație de transport cu preț global.
Punct de predare	Înseamnă punctul în care responsabilitatea este predată de la un administrator de infrastructură la altul.
HTTP	Înseamnă Protocolul de transfer hipertext securizat (HTTP – *Hypertext Transfer Protocol*). Protocolul client/server utilizat pentru conectarea la serverele din rețeaua internet.
AI	Înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare. De asemenea, pot fi incluse gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Atribuțiile administratorului de infrastructură în ceea ce privește un coridor sau o parte a unui coridor pot fi atribuite unor organisme sau întreprinderi diferite.
Administrator de infrastructură (AI)	A se vedea rubrica „AI”.
Legitimații de transport cu rezervare integrată (IRT - *Integrated Reservation Tickets*)	Înseamnă un tip de legitimație de transport restricționată la un anumit tren și la o anumită dată/oră. O legitimație de transport cu rezervare integrată poate fi vândută exclusiv prin intermediul unei tranzacții online între terminalul de vânzare și sistemul de atribuire care găzduiește trenul în cauză.
Interconectarea transportatorilor	Înseamnă transferul controlului de la o întreprindere feroviară la alta din motive operaționale, de securitate și de responsabilitate practice. Exemple: — întreprinderi feroviare succesive; — trenuri cu transportatori substituiți; — transferul de informații între diverse întreprinderi feroviare.
Punct de transfer	Înseamnă locul în care controlul asupra trenului este transferat de la o întreprindere feroviară la alta. În ceea ce privește circulația trenului, trenul este preluat de la o întreprindere feroviară de către o altă întreprindere feroviară care deține trasa pentru următoarea secțiune de traseu.
Punct intermediar	Înseamnă locul care definește punctul de început sau de sfârșit al unei secțiuni de traseu. Acesta poate fi, de exemplu, un punct de transfer, de predare sau de manevră.
Serviciul feroviar internațional de călători	Înseamnă serviciul feroviar pentru transportul călătorilor în care trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru.
Traseu internațional	Înseamnă traseul călătorilor din transportul feroviar care traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru.
Vânzare internațională	Înseamnă vânzarea unei legitimații de transport pentru un traseu internațional.
Element constitutiv de interoperabilitate	Înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet de echipamente încorporate sau care se intenționează a fi încorporate într-un subsistem de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean. Conceptul de element constitutiv se referă atât la obiecte tangibile, cât și la obiecte intangibile, cum ar fi componentele software.
IP	Înseamnă Protocolul internet (IP – *Internet Protocol*).
Emitent	Înseamnă o întreprindere feroviară care comercializează legitimații de transport și recepționează plăți pentru acestea. Emitentul poate fi un transportator și/sau un distribuitor. Emitentul este întreprinderea feroviară indicată pe legitimația de transport împreună cu codul și eventual cu sigla sa.

▼B

Termen	Descriere
Traseu	Înseamnă deplasarea unui pasager (sau a mai multor pasageri care călătoresc împreună) dintr-un loc A într-un loc B.
Organizator de traseu	Înseamnă un sistem informatic capabil să propună soluții de traseu. O soluție de traseu este un set de unul sau mai multe servicii comerciale de transport care răspund în principal la întrebarea „Cum pot ajunge din locul A în locul B la o anumită dată și oră de plecare/sosire?”. Întrebarea poate să conțină criterii suplimentare mai complexe precum „în cel mai rapid mod cu putință”, „în cel mai ieftin mod cu putință”, „fără modificări” etc. Călătorul poate elabora singur soluții de traseu prin consultarea diferitelor surse de informare sau poate primi soluția din partea organizatorului de traseu.
Operator	Înseamnă persoana care, fiind proprietarul unui vehicul sau având dreptul de a dispune de acesta, exploatează vehiculul în mod economic și permanent ca mijloc de transport și care este înregistrat ca atare în registrul materialului rulant.
Număr de identificare a locomotivei	Înseamnă numărul unic de identificare a unei unități de tracțiune.
Punerea la dispoziție/ Furnizarea	Înseamnă publicarea informațiilor sau a datelor pentru care se aplică controlul accesului.
Confirmare pe listă	Înseamnă o metodă de realizare prin care clientul face achiziția în avans (de exemplu, la domiciliu) și primește doar o confirmare însoțită de obicei de un cod de referință. Întreprinderea feroviară care efectuează acest tip de vânzare pune la dispoziția TCO o listă cu toți călătorii (și codurile de referință) admiși într-un anumit tren. Călătorul își manifestă pur și simplu dorința de a fi admis la bordul trenului înainte/după plecarea de la TCO. TCO verifică dacă călătorul este autorizat să urce/să rămână la bordul trenului.
Preț de piață	A se vedea rubrica „preț global”.
Metadate	Acest termen înseamnă pur și simplu date despre date. Metadatele descriu date, servicii software și alte componente conținute în sistemele de informații ale întreprinderilor. Printre exemplele de tipuri de metadate se numără definițiile de date standard, informațiile de localizare și de rutare și gestionarea sincronizării pentru repartizarea datelor comune
Organisme notificate	Înseamnă organismele care sunt însărcinate cu evaluarea conformității și adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate sau cu evaluarea procedurii CE de verificare a subsistemelor.
Tren NRT	Înseamnă un tren la bordul căruia poate urca un călător care a achiziționat o legitimație de transport cu rezervare neintegrată în cazul vânzărilor internaționale sau străine.
NRT	Legitimații de transport cu rezervare neintegrată (NRT – *non integrated reservation*) – Aceasta constituie o modalitate de vânzare a legitimațiilor de transport destinate vânzărilor internaționale sau străine în care emitentul poate să elibereze legitimația de transport la nivel local, fără o tranzacție online a sistemului de atribuire. NRT sunt întotdeauna legitimații cu dată deschisă, contractul de transport fiind deci valabil pentru orice tren NRT care deservește ruta marcată pe legitimație într-o perioadă de valabilitate definită. În vederea eliberării NRT, emitentul are nevoie de o listă OD („serie”) și de unul sau mai multe tabele de prețuri corespunzătoare categoriilor de distanță. Rezervările pot (și în anumite cazuri trebuie) să fie achiziționate împreună cu legitimația de transport.
Ofertă	A se vedea rubrica „disponibilitate”.
Site oficial	Înseamnă site-ul web public al întreprinderii prin intermediul căruia se comunică clientului informații comerciale. Site-ul web poate fi citit automat prin respectarea orientărilor privind accesibilitatea conținutului web.

▼B

Termen	Descriere
Ghișeu unic	Un parteneriat internațional între administratorii de infrastructură feroviară care furnizează un singur punct de contact pentru clienții transportului feroviar cu scopul: solicitării de trase de tren în traficul internațional de marfă; monitorizării tuturor mișcărilor trenurilor; în general, al facturării taxelor de acces la calea ferată în numele administratorilor de infrastructură.
Călător	Înseamnă o persoană care intenționează să parcurgă, parcurge sau a parcurs un traseu cu ajutorul serviciilor de transport și al altor servicii furnizate de una sau mai multe întreprinderi feroviare. Poate să nu fie clientul (a se vedea rubrica „client”).
Trasă	Înseamnă capacitatea de infrastructură necesară pentru circulația unui tren între două puncte pe o perioadă de timp dată (rută definită în timp și spațiu).
Număr de trasă	Înseamnă numărul trasei de tren definite.
Plată	Înseamnă transferul banilor de la o parte (cum ar fi clientul) la alta (cum ar fi distribuitorul). În general, o plată este efectuată în schimbul furnizării serviciului de transport sau a altor servicii.
Peer-to-peer	Înseamnă o clasă de sisteme și aplicații care utilizează resurse distribuite pentru a realiza o funcție critică într-un mod descentralizat.
Persoană cu mobilitate redusă (PMR)	Înseamnă orice persoană a cărei mobilitate, atunci când folosește mijloacele de transport, este redusă din cauza unei invalidități fizice (senzoriale sau locomotorii, permanente sau temporare), a unei dizabilități sau deficiențe intelectuale, din cauza oricărui alt tip de dizabilitate sau din cauza vârstei și a cărei situație necesită o atenție specială și adaptarea serviciilor puse la dispoziția tuturor călătorilor la nevoile sale.
Peron	Înseamnă zona feroviară de coborâre din tren/urcare în tren.
Date primare	Înseamnă date de bază utilizate ca intrări de date de referință pentru mesaje sau ca bază pentru funcționalitatea și calcularea datelor derivate.
PMR	A se vedea rubrica „persoană cu mobilitate redusă”.
Produs	Înseamnă un tip de tren cu tipuri prestabilite de servicii (de exemplu, tren de mare viteză, spații de depozitare a bicicletelor, oferirea unui loc PMR, cușetă și/sau vagoane de dormit, vagoane restaurant, facilități de livrare etc.) legate de prețurile relevante și care pot fi legate de condiții speciale.
Publicare	Înseamnă publicarea informațiilor sau a datelor pentru care nu se aplică controlul accesului.
Sistem feroviar	Înseamnă (la fel ca în „sistemul feroviar transeuropean”) structura, astfel cum este descrisă în anexa I (Directiva 2008/57/CE), compusă din linii și instalații fixe, a rețelei transeuropene de transport, construită sau actualizată pentru transportul feroviar convențional și pentru transportul feroviar mixt, plus materialul rulant proiectat pentru a circula în infrastructura respectivă.
Întreprindere feroviară	Înseamnă orice întreprindere publică sau privată a cărei activitate principală este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau călători, tracțiunea fiind asigurată de întreprinderea respectivă; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune.
Procese obișnuite și procese pe termen scurt	Procesul obișnuit înseamnă procesul efectuat într-o perioadă de timp de șapte sau mai multe zile. Procesul pe termen scurt înseamnă procesul efectuat într-o perioadă de timp mai mică de șapte zile.

▼B

Termen	Descriere
Punct de raportare	Înseamnă fie punctele de tranzit utilizate de un administrator de infrastructură pentru a furniza (exclusiv) informații privind circulația trenului, fie punctele în care sunt generate prognozele.
Repertoriu	Înseamnă stocarea datelor după modelul unei baze de date și al unui dicționar de date; cu toate acestea, repertoriul cuprinde de obicei un mediu cu un sistem detaliat de gestionare a informațiilor. Acesta trebuie să includă nu numai descrieri ale structurilor de date (și anume entități și elemente), ci și metadate de interes pentru întreprindere, ecrane de date, rapoarte, programe și sisteme.
Rezervare	Înseamnă o autorizație, pe suport de hârtie sau în format electronic, care dă drept de efectuare a unui serviciu (transport sau asistență) pe baza unui plan personalizat de transport confirmat anterior.
Sistem de rezervare	Înseamnă un sistem computerizat utilizat pentru a stoca sau a recupera informațiile și pentru a desfășura tranzacțiile referitoare la traseu. Un sistem de rezervare este în măsură să țină inventarul corect în timp real și să fie accesat de agenții/vânzătorii cu amănuntul din întreaga lume.
Vânzător cu amănuntul	Înseamnă o persoană sau o întreprindere care vinde clientului o legitimație de transport cu sau fără rezervare pentru un serviciu feroviar. Vânzător cu amănuntul poate fi o întreprindere feroviară (agent) sau un agent feroviar acreditat.
Rută	Înseamnă calea geografică care trebuie urmată de la un punct de plecare la un punct de destinație.
Secțiune de traseu	Înseamnă o parte a unui traseu.
ÎF	A se vedea rubrica „întreprindere feroviară”.
Vânzare	A se vedea rubrica „înregistrare”.
Serviciu	A se vedea rubrica „serviciu de transport”.
Prestator de servicii	Înseamnă entitatea responsabilă cu furnizarea de servicii legate de transportul călătorilor.
Trebuie	Înseamnă că definiția este o cerință absolută a specificației.
Procese pe termen scurt	A se vedea rubrica „procese obișnuite și procese pe termen scurt”.
Solicitare de trasă pe termen scurt	Înseamnă solicitarea individuală pentru o trasă în conformitate cu articolul 23 din Directiva 2001/14/CE care rezultă din cereri de transport sau nevoi operaționale suplimentare.
SQL	Înseamnă limbaj de interogare structurat (SQL – *Structured Query Language*). Un limbaj proiectat de IBM, standardizat ulterior de ANSI și ISO, care este utilizat pentru crearea, gestionarea și recuperarea datelor în bazele de date relaționale.
Părți interesate	Înseamnă orice persoană sau organizație care deține un interes rezonabil în exploatarea trenului, de exemplu: — întreprindere feroviară; — furnizor de locomotive; — furnizor de vagoane; — furnizor de mecanici de locomotivă/personal de tren; — administrator de infrastructură (AI); — director de parc auto; — operator de feribot; — muncitor; — vânzător de legitimații de transport; — călător.

▼B

Termen	Descriere
Gară	Înseamnă o așezare feroviară de unde poate pleca, unde poate opri sau unde poate staționa un tren pentru transportul de călători.
Gestionar de gară	Înseamnă entitatea organizațională dintr-un stat membru care a fost însărcinată cu administrarea unei gări feroviare și care poate fi administratorul de infrastructură.
Operator de transport substituit	Înseamnă întreprinderea feroviară care nu a încheiat un contract de transport cu călătorul, dar căreia întreprinderea feroviară parte la contract i-a încredințat, în întregime sau în parte, executarea transportului feroviar.
Tarif	Înseamnă un set specific de tarife disponibile pentru un anumit tren într-o anumită zi, pentru o anumită secțiune O-D de traseu. Tarifele pot fi grupate în diferite categorii (cum ar fi tarife publice, tarife pentru grupuri etc.).
TCO	Înseamnă organizația de control al legitimațiilor de transport (TCO - *Ticket Controlling Organisation*). Aceasta este o organizație împuternicită să verifice legitimațiile de transport ale călătorilor. Aceasta este, în general, un transportator. Dacă este cazul, TCO furnizează distribuitorilor certificate de securitate pentru printarea legitimațiilor internaționale de transport feroviar (IRTHP - *International Rail Ticket for Home Printing*).
Document tehnic	Înseamnă orice document tehnic publicat de către Agenția Europeană a Căilor Ferate în conformitate cu articolul 5 alineatul (8) din Directiva 2008/57.
Specificație tehnică de interoperabilitate	Înseamnă o specificație adoptată în conformitate cu Directiva 2008/57 care reglementează fiecare subsistem sau parte a subsistemului pentru îndeplinirea cerințelor esențiale și asigurarea interoperabilității sistemului feroviar.
OEST	A se vedea rubrica „ora estimată de sosire” a trenului.
Parte terță	Înseamnă orice întreprindere publică sau privată care nu este o întreprindere feroviară sau un administrator de infrastructură și care furnizează servicii auxiliare sau legate de servicii/serviciile de transport.
Bilet direct	Înseamnă legitimația sau legitimațiile de transport care reprezintă un contract de transport pentru servicii feroviare succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare.
Legitimație de transport	Înseamnă o înregistrare materială sau imaterială care împuternicește un călător să utilizeze prin contract unul sau mai multe servicii comerciale de transport oferite de una sau mai multe întreprinderi feroviare.
Legitimație de transport achiziționată la plecare	Înseamnă o metodă de realizare prin care un client face o achiziție în avans (de exemplu, la domiciliu) și ridică legitimația în gara de plecare, la ghișeu sau la distribuitoarele automate de legitimații de transport.
Vânzător de legitimații de transport	Înseamnă distribuitorul cu amănuntul de servicii de transport feroviar care încheie contracte de transport și vinde legitimații de transport în numele unei întreprinderi feroviare sau pe cont propriu.
Orar	Înseamnă lista serviciilor de transport comercial oferite de către o întreprindere feroviară pe parcursul unui interval de timp prestabilit.
TOD	A se vedea rubrica „legitimație de transport achiziționată la plecare”.
Operator de turism	Înseamnă un organizator sau distribuitor cu amănuntul, altul decât întreprinderea feroviară, în sensul articolului 2 alineatele (2) și (3) din Directiva 90/314/CEE.
Ora estimată de sosire a trenului	Înseamnă ora estimată de sosire a unui tren la un punct specific, de exemplu punct de predare, punct de transfer, destinație a trenului.
Trasă	Înseamnă ruta trenului definită în timp și spațiu.

▼B

Termen	Descriere
Întreruperea circulației trenului	Înseamnă că circulația trenului nu este cunoscută din cauza circumstanțelor locale existente și în opinia părților implicate. În cazul în care întârzierea este cunoscută, administratorul de infrastructură trimite un mesaj de prognoză privind circulația trenului.
Rețea feroviară trans-europeană	Înseamnă rețeaua feroviară descrisă în anexa 1 la Directiva 2008/57/CE.
Contract de transport	Înseamnă un contract de transport, contra cost sau gratuit, între o întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport și călător, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport.
Mod de transport	Înseamnă un tip generic de vehicul capabil să transporte călători (tren, avion, autobuz etc.).
Serviciu de transport	Înseamnă un serviciu comercial de transport sau un serviciu de transport în temeiul unui contract de servicii publice care leagă două sau mai multe puncte geografice, fiind oferite de o întreprindere feroviară în conformitate cu un orar publicat. Un serviciu de transport este în general efectuat cu ajutorul unui tip specific de transport.
Furnizor de servicii de transport	Înseamnă orice întreprindere privată sau publică autorizată să transporte persoane în traficul intern sau internațional de călători. Un „furnizor de servicii de transport” acceptă documentele de călătorie emise de punctele de vânzare acreditate ale distribuitorilor săi. Acesta joacă rolul transportatorului contractual cu care călătorul a semnat un contract de transport. Executarea serviciului de transport poate fi încredințată, în întregime sau parțial, unui operator de transport substituit.
STI	A se vedea rubrica „specificație tehnică de interoperabilitate”.
XML	Înseamnă limbaj de marcare extensibil (XML – *Extended Mark-up Language*).
XQL	Înseamnă limbaj extins de interogare structurată (XQL – *Extended Structured Query Language*).

▼B

ANEXA II

LISTA PUNCTELOR DESCHISE

În conformitate cu articolul 5 alineatul (6) din Directiva 2008/57/CE, se identifică următoarele puncte deschise:

Secțiune	Puncte deschise
4.2.2.1.	Document tehnic privind procesul și informațiile utilizate în legătură cu datele privind tarifele destinate vânzărilor interne
4.2.10.	Standardul pentru gestionarea elementelor privind siguranța distribuției produselor
4.2.11.2	Standardul european privind „legitimația de transport achiziționată la plecare” și „confirmarea pe listă”
4.2.11.3	Documentul tehnic sau standardul privind metodele de realizare directă care sunt legate de legitimația de transport și/sau de rezervare, precum și de tipul de mijloace pentru vânzările interne
4.2.11.4	Documentul tehnic sau standardul privind metodele de realizare indirectă care sunt legate de legitimația de transport și/sau de rezervare, precum și de tipul de mijloace pentru vânzările interne
4.2.22	Standardul privind schimbul de informații tarifare în contextul conexiunilor cu alte moduri de transport

▼**M1**

ANEXA III

Lista documentelor tehnice la care face referire prezenta STI

Referință	Etichetă
B.1. (V1.1.1)	Generarea și schimbul computerizat de date privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine – legitimații de transport cu rezervare neintegrată (NRT)
B.2. (V1.1)	Generarea și schimbul computerizat de date privind tarifele destinate vânzărilor internaționale sau străine – legitimații de transport cu rezervare integrată (IRT)
B.3. (V1.1)	Generarea și schimbul computerizat de date destinate vânzărilor internaționale sau străine – oferte speciale
B.4. (V1.1.1)	Ghidul de punere în aplicare a mesajelor EDIFACT care reglementează schimbul de date privind orarul
B.5. (V1.1)	Rezervarea electronică a locurilor/cușetelor și producerea electronică a documentelor de transport – schimb de mesaje
B.6. (V1.1)	Rezervarea electronică a locurilor/cușetelor și producerea electronică a documentelor de transport (standarde RCT2)
B.7. (V1.1.1)	Printarea legitimațiilor internaționale de transport feroviar
B.8. (V1.1)	Codificarea numerică standard a întreprinderilor feroviare, a administratorilor de infrastructură și a altor societăți implicate în lanțurile de transport feroviar
B.9. (V1.1)	Codificarea numerică standard a locațiilor
B.10 (V1.1)	Rezervarea electronică a serviciului de asistență pentru persoanele cu mobilitate redusă – schimb de mesaje
B.30. (V1.1)	Schema – catalogul de mesaje/seturi de date necesare pentru comunicarea ÎF/AI din STI ATTC

▼B

ANEXA IV

LISTA TARIFELOR DESTINATE VÂNZĂRILOR INTERNAȚIONALE SAU STRĂINE

C.1. **Tarife NRT**

Datele privind tarifele NRT trebuie să conțină, în principal, următoarele:

— seria;

— produsele;

— serviciile;

— codurile transportatorilor;

— tabelele cu tarife;

— lista gărilor.

Tarifele NRT trebuie furnizate cu cel puțin trei luni înainte de intrarea în vigoare a tarifelor.

C.2. **Tarife IRT**

Datele privind tarifele IRT trebuie să conțină, în principal, următoarele:

— tarifele;

— categoriile de tarife;

— cardurile utilizate cu prețurile pieței;

— tipurile de excludere;

— condițiile de vânzare;

— condițiile de după vânzare;

— tabelele cu tarife;

— lista gărilor/zonelor.

Tarifele IRT trebuie furnizate în avans, în conformitate cu condițiile de vânzare.

C.3. **Tarife speciale**

Datele tarifare speciale conțin, în principal, următoarele:

— oferta și condițiile ofertei;

— tarifele;

— suplimentele;

— autorizațiile;

— numărul de călători/însoțitori de traseu și categoriile acestora;

— tipurile de reduceri;

— tipurile de excludere;

— condițiile de vânzare;

— condițiile de după vânzare;

— taxele de rezervare;

— seria;

— trenurile care includ categorii și facilități.

Tarifele speciale sunt puse la dispoziție în avans, în conformitate cu condițiile de vânzare.