РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2021/541 НА КОМИСИЯТА

от 26 март 2021 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 1305/2014 по отношение на опростяването и подобряването на изчисляването и обмена на данни и актуализирането на процедурата за управление на измененията

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз ([1]), и по-специално член 5, параграф 11 от нея,

като има предвид, че:

(1) С член 19 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета ([2]) се изисква Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (наричана по-долу „Агенцията“) да отправя препоръки до Комисията относно техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и тяхното преразглеждане в съответствие с член 5 от Директива (ЕС) 2016/797, както и да гарантира, че ТСОС се адаптират към техническия напредък, пазарните тенденции и социалните изисквания.

(2) Съгласно член 13 от Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията ([3]) Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията (ТСОС на ТПТП) ([4]) трябва да се преразглежда, за да се опрости, *inter alia*, процедурата за актуализиране на неговите основни технически изисквания в съответствие с процедурата за управление на измененията от ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“, както и за да се разработи, преразгледа или опрости съдържанието и структурата на съобщенията, определени в ТСОС на ТПТП по отношение на обмена на информация с други системи или оператори.

(3) За тази цел на 9 септември 2020 г. Агенцията отправи препоръка към Комисията за въвеждане в ТСОС на ТПТП на нови или изменени спецификации, свързани с методиките и информационните потоци относно очаквания час на пристигане, достъпа на клиентите до данни за проследяване и обмена на данни с други системи, както и за коригиране на процедурата за управление на измененията.

(4) Поради това Регламент (ЕС) № 1305/2014 следва да бъде съответно изменен.

(5) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 51, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложението към Регламент (ЕС) № 1305/2014 се заменя с текста в приложението към настоящия регламент.

([1]) ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

([2]) Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

([3]) Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията от 8 юни 2017 г. за допълване на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на специфичните цели за изготвяне, приемане и преразглеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ОВ L 210, 15.8.2017 г., стр. 5).

([4]) Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията от 11 декември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 62/2006 (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 438).

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 26 март 2021 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ 23
1.1. Съкращения 23
1.2. Цитирани документи 23
1.3. Технически обхват 24
1.4. Географски обхват 24
2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПОДСИСТЕМАТА И ОБХВАТА 24
2.1. Функции, които попадат в обхвата на ТСОС 24
2.2. Функции, които не попадат в обхвата на ТСОС 25
2.3. Общо описание на подсистемата 25
2.3.1. Разгледани процедури 25
3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ 26
3.1. Съответствие със съществените изисквания 26
3.2. Аспекти на съществените изисквания 26
3.3. Аспекти, свързани с изискванията от общ характер 26
3.3.1. Безопасност 26
3.3.2. Надеждност и разполагаемост 26
3.3.3. Опазване на здравето 26
3.3.4. Защита на околната среда 26
3.3.5. Техническа съвместимост 27
3.3.6. Достъпност 27
4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМАТА 27
4.1. Въведение 27
4.2. Функционални и технически спецификации на подсистемата 27
4.2.1. Данни в товарителницата 28
4.2.2. Заявка за маршрут и предоставяне на маршрут 28
4.2.3. Подготовка на влака 30
4.2.4. Информация за движението на влака и прогноза за движението на влака 31
4.2.5. Информация за смущение в превоза 32
4.2.6. ОЧПР/ОЧП (очакван час на прехвърляне/очакван час на пристигане) на товара 32
4.2.7. Движение на вагоните 34
4.2.8. Обмен на данни за подобряване на качеството 35
4.2.9. Основните справочни данни 35
4.2.10. Разни справочни файлове и бази от данни 36
4.2.11. Работа в мрежа и комуникации 37

4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите 39
4.3.1. Интерфейси с ТСОС „Инфраструктура“ 39
4.3.2. Интерфейси с ТСОС „Контрол/управление и сигнализация“ 39
4.3.3. Интерфейси с подсистемата „Подвижен състав“ 40
4.3.4. Интерфейси с ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ 40
4.3.5. Интерфейси с подсистемата „Телематични приложения за пътнически превози“ 40
4.4. Правила за експлоатация 40
4.4.1. Качество на данните 41
4.4.2. Управление на централния архив 42
4.5. Правила за поддръжка 42
4.6. Професионална квалификация 42
4.7. Здравословни и безопасни условия 42
5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ 43
5.1. Определение 43
5.2. Списък на съставните елементи 43
5.3. Работни показатели и спецификации на съставните елементи 43
6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА 43
6.1. Съставни елементи на оперативната съвместимост 43
6.1.1. Процедури за оценка 43
6.1.2. Модул 43
6.2. Подсистема „Телематични приложения за товарни превози“ 43
6.2.1. Оценка на съответствието на ИТ инструментите 43
7. ПРИЛАГАНЕ 44
7.1. Въведение 44
7.2. Управление на измененията 45
7.2.1. Процедура за управление на измененията 45
7.2.2. Специфична процедура за управление на измененията в документи, изброени в допълнение I към настоящия регламент 45
Допълнение I: Списък на техническите документи 47
Допълнение II: Терминологичен речник 48
Допълнение III: Задачи на Националния център за контакти (НЦК) по телематичните приложения за пътнически и за товарни превози (ТППП/ТПТП) 56

1. **ВЪВЕДЕНИЕ**

1.1. **Съкращения**

Таблица 1

Съкращения

Съкращение	Определение
ОИ	Общ интерфейс
ЕК	Европейска комисия
ERA	Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз (наричана също и „Агенцията“)
УИ	Управител на инфраструктура
ISO	Международна организация по стандартизация
LCL	Частично натоварване на контейнери
ВЖПП	Водещо железопътно предприятие
RISC	Комитет по оперативна съвместимост и безопасност на железопътната система
ЖПП	Железопътно предприятие
ТПТП	Телематични приложения за товарни превози
ТППП	Телематични приложения за пътнически превози
TCP/IP	Transmission Control Protocol (мрежов протокол за управление на предаването на данни)/Internet Protocol (използван в интернет протокол)
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
WK	Ползватели на вагони

1.2. **Цитирани документи**

Таблица 2

Цитирани документи

№	Означение на документа	Заглавие	Последно издание
1)	Директива (ЕС) 2016/797	Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).	27.5.2020 г.
2)	Регламента за ТСОС ТППП — Регламент (ЕС) № 454/2011	Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).	27.5.2019 г.
3)	Директива 2012/34/ЕС	Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).	14.11.2017 г.
4)	ERA-TD-105	ТСОС ТПТП — ПРИЛОЖЕНИЕ Г.2: ДОПЪЛНЕНИЕ Е — МОДЕЛ НА ДАННИ И СЪОБЩЕНИЯ В ТСОС ТПТП	

5)	Регламента за ТСОС ТПТП — Регламент (ЕО) № 62/2006	Регламент (ЕО) № 62/2006 от 23 декември 2005 г. на Комисията относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за превоз на товари“ на Трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 13, 18.1.2006 г., стр. 1).	18.1.2006 г.
6)	C(2010) 2576 окончателен	Решение на Комисията от 29 април 2010 г. относно мандат за Европейската железопътна агенция да разработва и преразглежда техническите спецификации за оперативна съвместимост с цел разширяване на техния обхват за цялата железопътна система в Европейския съюз.	29.4.2010 г.
7)	Директива (ЕС) 2016/798	Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102).	26.5.2016 г.
8)	Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията	Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията от 8 юни 2017 г. за допълване на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на специфичните цели за изготвяне, приемане и преразглеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ОВ L 210, 15.8.2017 г., стр. 5).	15.8.2017 г.

1.3. **Технически обхват**

Настоящата техническа спецификация за оперативна съвместимост (наричана по-долу „ТСОС ТПТП“) се отнася за елемента „Приложения за товарни услуги“ на подсистемата „Телематични приложения“, включен във функционалната област на списъка в приложение II към Директива (ЕС) 2016/797 и описан в точка 2.6, буква б) от същото приложение.

Предназначението на настоящата ТСОС ТПТП е да се осигури ефективен обмен на информация чрез задаването на съответна техническа рамка, както и да се постигне възможно най-ефективен от икономическа гледна точка транспортен процес. Тя обхваща приложенията в областта на товарните транспортни услуги и управлението на връзките с другите видове транспорт, което означава, че е насочена и към транспортните услуги на дадено железопътно предприятие, а не само към експлоатацията на влакове. Аспектите по безопасността са разгледани само във връзка с наличието на елементи от данни; сами по себе си съответните стойности нямат въздействие върху безопасната експлоатация на даден влак и спазването на изискванията на ТСОС ТПТП не може да се счита за спазване на изискванията за безопасност.

ТСОС ТПТП оказва също така влияние върху условията на използване на железопътния транспорт от ползвателите. Във връзка с това понятието „ползвател“ означава не само управителите на инфраструктура или железопътните предприятия, но също така и всички доставчици на съответни услуги, като например производителите на вагони, операторите на интермодален транспорт и дори клиентите.

1.4. **Географски обхват**

ТСОС се прилага за мрежата на Съюза, както е определена в раздел 1 от приложение I към Директива (ЕС) 2016/797.

2. **ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПОДСИСТЕМАТА И ОБХВАТА**

2.1. **Функции, които попадат в обхвата на ТСОС**

Подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ е определена в точка 2.6, буква б) от приложение II към Директива (ЕС) 2016/797.

Тя включва по-специално:

— Приложения за товарни превози, включително информационни системи (проследяване в реално време на товарите и влаковете),

— Системи за разпределение и композиране, като в случая „системи за композиране“ означава системите за композиране на влаковете,

— Системи за резервиране (в смисъл на резервиране на маршрути),

— Управление на връзките с други видове транспорт и създаване на електронни придружаващи документи.

2.2. Функции, които не попадат в обхвата на ТСОС

Обхватът на настоящата ТСОС не обхваща системите за плащане и фактуриране, използвани по отношение на клиентите, нито тези, които се прилагат между различните доставчици на услуги, като например железопътните предприятия или управителите на инфраструктура. При все това, системата за обмен на информация съгласно глава 4.2 (Функционални и технически спецификации на подсистемата) е разработена по такъв начин, че да предоставя необходимата информация за плащанията, произтичащи от транспортните услуги.

Дългосрочното планиране на разписанията също не попада в обхвата на настоящата ТСОС за телематичните приложения. От друга страна, на някои места е споменат резултатът от дългосрочното планиране, доколкото той е свързан с ефективния обмен на информация, необходим за движението на влаковете.

2.3. Общо описание на подсистемата

2.3.1. *Разгледани процедури*

Когато се вземат предвид нуждите на клиента, една от услугите е организирането и управлението на транспортната линия в съответствие с договора между водещото железопътно предприятие (ВЖПП) и клиента.

ВЖПП е единната точка за контакт за клиента. Ако транспортната верига включва участие на няколко железопътни предприятия, ВЖПП отговоря също така за координацията между тях. Тази услуга може да бъде изпълнявана и от спедитор или от всяка друга организация.

В съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 настоящата ТСОС относно железопътния товарен транспорт е насочена само към обмена на данни на УИ и ЖПП/ВЖПП. Настоящата ТСОС предоставя възможност на ВЖПП да предоставя на клиентите следната информация:

— Информация за маршрута.

— Информация за движението на влаковете по договорени за отчитане точки от маршрута, включващи като минимум точките на заминаване, на прехвърляне/предаване на влака и на пристигане в рамките на договорен транспорт.

— Очакваният час на пристигане (ОЧП) в крайното местоназначение, включително разпределителни гари и интермодални терминали.

— Информация за смущение в превоза. В случай, че водещото ЖПП получи информация за смущение в превоза, то трябва своевременно да я предаде на клиента.

Съответните съобразени с ТПТП съобщения за предаването на тази информация са дефинирани в глава 4.

Най-общо ЖПП/ВЖПП трябва като минимум да имат правомощия да:

— ОПРЕДЕЛЯТ: услугите по отношение на тарифите и времето на транзитиране, осигуряването на вагони (в съответните случаи), информацията относно вагоните и интермодалните единици (местоположение, състояние и очаквания час на пристигане (ОЧП), мястото на натоварване на товарите на празни вагони, в контейнери и т. н.,

— ИЗПЪЛНЯВАТ: определената услуга по надежден и безпрепятствен начин, като използват общоприложими стопански процедури и свързани системи. ЖПП, УИ и останалите доставчици на услуги и участници, като например митниците, трябва да имат възможност да обменят информация по електронен път,

— ИЗМЕРВАТ: качеството на предоставената услуга в сравнение с дефинираното, т.е. реално определени разходи спрямо обявената цена, реалните времена на транзитиране спрямо поетите ангажименти, осигурените вагони спрямо поръчаните, очакваните часове на пристигане спрямо реалните часове на пристигане,

— ДА ЕКСПЛОАТИРАТ: с висока продуктивност от гледна точка на неговото ползване — влаковия, инфраструктурния и парковия капацитет, като прилагат стопански процеси, системи и средства за обмен на данни, необходими за подпомагане на определянето на графика за вагоните/интермодалните единици.

Начинът на процедиране с празните вагони придобива особено значение при наличие на оперативно съвместими вагони. По принцип няма разлика между начина на процедиране с натоварени и празни вагони. Транспортът на празни вагони също се базира на заявки за транспорт и поради това управителят на железопътния парк за тези празни вагони трябва да бъде разглеждан като клиент.

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Съответствие със съществените изисквания

В съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 железопътната система на ЕС, нейните подсистеми и нейните съставни елементи на оперативната съвместимост трябва да удовлетворяват съществените изисквания, формулирани общо в приложение III към посочената директива.

В рамките на настоящата ТСОС спазването на спецификациите, описани в глава 4, осигурява спазване и на посочените в глава 3 съществени изисквания за подсистемата (Определяне на характеристиките на подсистемата).

3.2. Аспекти на съществените изисквания

Съществените изисквания обхващат:

— безопасност,

— надеждност и разполагаемост,

— здравеопазване,

— защита на околната среда,

— техническа съвместимост,

— достъпност.

Съгласно Директива (ЕС) 2016/797 съществените изисквания могат да се прилагат по принцип към цялата железопътна система на Съюза или да са специфични за всяка подсистема и нейните съставни елементи.

3.3. Аспекти, свързани с изискванията от общ характер

Наличието на значимост на изискванията от общ характер към подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ се определя както следва:

3.3.1. *Безопасност*

Съществените изисквания 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4 и 1.1.5 от приложение III към Директива (ЕС) 2016/797 не се отнасят за подсистемата „Телематични приложения“.

3.3.2. *Надеждност и разполагаемост*

„Контролирането и поддържането на неподвижните или подвижните елементи, участващи в движението на влаковете, трябва да се организира и провежда и да е количествено определено по начин, осигуряващ функционирането им при определените условия.“

Това съществено изискване се изпълнява посредством посоченото в следните глави:

— Глава 4.2.9: Основните справочни данни,

— Глава 4.2.10: Разни справочни файлове и бази от данни,

— Глава 4.2.11: Работа в мрежа и комуникации.

3.3.3. *Опазване на здравето*

Съществени изисквания 1.3.1 и 1.3.2 от приложение III към Директива (ЕС) 2016/797 не се отнасят за подсистемата „Телематични приложения“.

3.3.4. *Защита на околната среда*

Съществените изисквания 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 и 1.4.5 от приложение III към Директива (ЕС) 2016/797 не се отнасят за подсистемата „Телематични приложения“.

3.3.5. *Техническа съвместимост*

Съществото изискване 1.5 от приложение III към Директива (ЕС) 2016/797 не се отнася за подсистемата „Телематични приложения“.

3.3.6. *Достъпност*

Съществото изискване 1.6 от приложение III към Директива (ЕС) 2016/797 не се отнася за подсистемата „Телематични приложения“.

4. **ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМАТА**

4.1. **Въведение**

Железопътната система, която е предмет на Директива (ЕС) 2016/797 и част от която е подсистемата „Телематични приложения“, е интегрирана система, чиято съгласуваност трябва да бъде проверявана. Тази съгласуваност трябва да бъде проверявана по-специално по отношение на спецификациите на подсистемата, на нейните интерфейси към системата, в която е интегрирана, както и на правилата за експлоатация и за поддръжка.

Като се имат предвид всички приложими съществени изисквания, подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ се характеризира от следното:

4.2. **Функционални и технически спецификации на подсистемата**

В съответствие със съществените изисквания в глава 3, функционалните и техническите спецификации на подсистемата обхващат следните параметри:

— данни в товарителницата,

— заявка за маршрут и предоставяне на маршрут,

— подготовка на влака,

— информация за движението на влака и прогноза за движението на влака,

— информация за смущение в превоза,

— ОЧПР/ОЧП (очакван час на прехвърляне/очакван час на пристигане) на вагоните/интермодалните единици,

— движение на вагоните,

— обмен на данни за подобряване на качеството,

— основните справочни данни,

— разни справочни файлове и бази от данни,

— работа в мрежа и комуникации.

В допълнение към разпоредбите от глава 4 и нейните подглави всяка заинтересована страна може да обменя съобщенията съгласно глави 4.2.2.3 (само по време на експлоатация или подготовка на влаковата експлоатация), 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.5.2, 4.2.6.3 и 4.2.6.4 с други заинтересовани страни, участващи в същата услуга за превоз на товари, при условие че заинтересованите страни могат да бъдат идентифицирани. Този обмен на съобщения може да бъде таксуван от подателя.

ВЖПП отговаря за информацията за клиентите съгласно договорното споразумение.

Подробните спецификации на данните са дефинирани в пълния Каталог на данните. Задължителните формати на съобщенията и данните от този каталог са определени в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I. Освен това за същата цел могат да се използват други съществуващи стандарти, ако е налице конкретно споразумение между участващите страни, което да позволи използването на тези стандарти, по-специално за комбиниран/интермодален транспорт или на територията на държави — членки на ЕС, които имат граница с трети държави.

Общи бележки относно структурата на съобщенията

Съобщенията се структурират под формата на два блока от данни:

— Контролни данни: дефинирани посредством задължителната антетка на съобщенията от каталога.

— Информационни данни: дефинирани посредством задължителното/незадължителното съдържание на всяко съобщение и задължителния/незадължителния набор от данни в каталога.

Ако дадено съобщение или елемент от данните са дефинирани в настоящия регламент като незадължителни, участващите страни решават дали да ги използват. Използването на тези съобщения и елементи от данни трябва да бъде част от договорно споразумение. Ако някои незадължителни елементи в каталога на данните стават при известни условия задължителни, това трябва да бъде посочено в каталога на данните.

4.2.1. *Данни в товарителницата*

4.2.1.1. Товарителница на клиента

Клиентът изпраща товарителницата на водещото ЖПП. Тя трябва да съдържа цялата информация, необходима за транспортирането на пратката от изпращача до получателя в съответствие с „Единните правила за договора за международен железопътен превоз на товари (CIM)“ и „Единните правила за договорите за използване на подвижен състав в международното железопътно съобщение (CUV)“. Водещото ЖПП трябва да добави допълнителна информация. Съответният подраздел от данните в товарителницата, включващ допълнителни данни, е описан в допълнение I, ТСОС ТППП — ПРИЛОЖЕНИЕ Г.2: ДОПЪЛНЕНИЕ А (ПЛАН ЗА ПЪТУВАНЕ НА ВАГОНИ/ИНТЕРМОДАЛНИ ТОВАРНИ ЕДИНИЦИ — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП (4), посочено в таблицата в допълнение I към настоящия регламент.

При режим на свободен достъп водещото ЖПП, което е в договорни отношения с клиента, разполага с цялата информация, след като допълнителните данни бъдат налице. Не е необходим никакъв обмен на съобщения с други ЖПП. Тези данни служат също така като основа за съставянето на бърза заявка за маршрут, ако това е необходимо за изпълнение на товарителницата.

Разгледаните по-долу съобщения са необходими в случай, че не се използва режим на свободен достъп. Тяхното съдържание може също така да служи като основа за бързите заявки за маршрут, ако това е необходимо за изпълнение на товарителницата.

4.2.1.2. Заявки за транспорт

Заявката за предоставяне на вагони е преди всичко част от информацията, съдържаща се в товарителницата. Тя трябва да бъде изпратена на ЖПП, участващи в организираната от водещото ЖПП транспортна верига. Заявката за транспорт трябва да съдържа съответната информация, необходима на дадено ЖПП за извършването на превоза по участъка за който то отговаря, до прехвърлянето на отговорността за товара на следващото ЖПП.

Структурата от задължителни данни в заявката за транспорт и подробните образци за това съобщение са посочени в раздела „Съобщение за заявка за транспорт“ в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е – Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

Основното съдържание в тези заявки за транспорт е:

— информация относно изпращача и получателя,

— информация относно маршрута,

— идентификация на пратката,

— информация за вагона,

— информация относно мястото и часа.

4.2.2. *Заявка за маршрут и предоставяне на маршрут*

4.2.2.1. Предварителни бележки

Влаковият маршрут определя заявените, приетите и действителни данни, които трябва да бъдат съхранявани относно маршрута на влака, както и характеристиките на влака за всеки участък от този маршрут. Следва описание на информацията, която трябва да бъде на разположение на управителя на инфраструктурата и/или разпределящия орган (РО). Тази информация трябва да бъде актуализирана винаги при настъпване на промяна. Следователно по отношение на годишната маршрутна информация е необходимо да има възможност за извличане на данни с цел внасяне на краткосрочни изменения. По-специално е необходимо клиентът да бъде съответно информиран (ако има последици за него) от водещото ЖПП.

Краткосрочна заявка за предоставяне на маршрут

При извънредни ситуации при експлоатацията на влака или в случай на спешни транспортни заявки железопътното предприятие или заявителят трябва да имат възможност да получат маршрут в мрежата специално за конкретен случай.

Железопътното предприятие/заявителят, действащи в ролята на отговорен заявител, трябва да предоставят на управителя на инфраструктурата всички необходими данни относно датата, часа и мястото на движение на влака, както и неговите физически характеристики, доколкото те си взаимодействат с инфраструктурата. Тези изисквания са валидни за всички краткосрочни заявки за маршрут и свързаните с тях съобщения. Не е определен минимален срок за това на европейско равнище. Минимални срокове може да се определят в референтния документ за мрежата.

Заявката за маршрут в кратък срок не включва въпроси, свързани с управлението на движението. Срокът, по който бързо заявените маршрути се различават от измененията в маршрути по линия на управлението на движението, е предмет на споразумения на местно равнище и може да бъде посочен в референтния документ за мрежата.

Изискванията по отношение на отговорностите на ЖПП/заявителя/УИ по време на процесите на заявяване и предоставяне на маршрути не са част от настоящия регламент. Съответната информация е налична в Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията ([1]) (ТСОС „Експлоатация и управление на движението“).

4.2.2.2. Съобщение за заявяване на маршрут

Железопътното предприятие/заявителят, което или който поема ролята на отговорен заявител, изпраща съобщението „Заявка за маршрут“ до управителя на инфраструктурата (УИ)/разпределящия орган (РО), за да поиска маршрут.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението „Заявка за маршрут“ и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.2.3. Съобщение с подробни данни за маршрута

УИ/РО, действащ като УИ по планирането, изпраща съобщението „Подробни данни за маршрута“ на подалото заявление ЖПП/заявителя в отговор на неговата заявка за маршрут.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението с подробни данни за маршрута и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.2.4. Съобщение за потвърждение на приемането на маршрута

Подалото заявлението ЖПП/заявителят, което или който поема ролята на отговорен заявител, изпраща съобщението „Потвърждаване на маршрута“, за да потвърди маршрута, предложен от УИ/РО.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението за потвърждение на приемането на маршрута и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.2.5. Съобщение за отказ на подробни данни за маршрута

Подалото заявлението ЖПП/заявителят, което или който поема ролята на отговорен заявител, изпраща съобщението за отказ на подробни данни за маршрута на съответния УИ/РО, за да отхвърли предложените от него подробни данни за маршрута.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението за отказ на подробни данни за маршрута и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.2.6. Съобщение за отмяна на маршрут

ЖПП/заявителят, което или който поема ролята на отговорен заявител (на етап планиране) или на отговорно ЖПП (в експлоатация), изпраща „Съобщение за отмяна на маршрут“ до съответния УИ/РО, за да отмени целия или част от маршрута, който е бил потвърден.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението за отмяна на маршрута и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

([1]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 5).

4.2.2.7. Съобщение, че маршрутът не е на разположение

УИ/РО, поемащ ролята на УИ по планирането (на етап планиране), или в ролята на отговорен УИ (в експлоатация), изпраща съобщението, че маршрутът не е на разположение на сключилото договор ЖПП/заявител, в случай че маршрутът, потвърден от ЖПП/заявителя, вече не е на разположение.

Веднага щом УИ узнае, че използването на определен маршрут е невъзможно, той трябва да информира ЖПП за това. Съобщението, че маршрутът не е на разположение, може да бъде изпратено във всеки един момент между подписването на договора относно маршрута и потеглянето на влака. Причината за това съобщение например може да бъде прекъсване на маршрута.

Съобщението, че маршрутът не е на разположение, означава, че маршрутът или част от него не може да се използва и вече не съществува.

Ако е налице алтернативен маршрут, заедно с това съобщение или веднага щом този маршрут стане известен, УИ трябва да изпрати алтернативно предложение без допълнително заявление от страна на ЖПП. Това предложение се изпраща със съобщението с подробни данни за маршрута, което е свързано със съобщението, че маршрутът не е на разположение. Ако не е налично алтернативно предложение, УИ трябва незабавно да информира ЖПП.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението, че маршрутът не е на разположение, и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.2.8. Съобщение за потвърждение на получаване

Получателят на всяко съобщение изпраща съобщението „Потвърждение за получаване“ до автора на съответното съобщение, за да потвърди, че неговата протоколираща система е получила съобщението.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението за потвърждение на получаването и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.3. *Подготовка на влака*

4.2.3.1. Общи бележки

Този основен параметър описва съобщенията, които трябва да бъдат обменени по време на етапа на подготовка на влака до неговото тръгване.

Подготовката на влака включва проверка на съвместимостта на влака и маршрутния път. Проверката се извършва от ЖПП въз основа на информацията, предоставена от съответните УИ относно описанието и ограниченията на инфраструктурата.

В случай че влакът се поеме като цяло от следващото ЖПП, отговорното ЖПП изпраща влаковия състав на следващото отговорно ЖПП. Съгласно договорните споразумения това съобщение трябва да се изпрати също от отговорното ЖПП на съответния или съответните УИ. Това важи и ако маршрутът е резервиран от друг отговорен заявител, който е оправомощил отговорното ЖПП за движението на влака. Освен това отговорното ЖПП остава партньор за обмена на съобщения с УИ, ако възложи управлението на влака на друго ЖПП.

Ако влаковата композиция бъде променена в определена точка, това съобщение трябва да се изпрати още веднъж с актуализирана информация от отговорното ЖПП.

4.2.3.2. Съобщение относно влаковата композиция

Отговорното ЖПП изпраща „съобщение относно влаковата композиция“, в което се определя съставът на влака, до следващото отговорно ЖПП, участващо в услугата за превоз на товари, и до ВЖПП. Съгласно референтния документ за железопътната мрежа това съобщение относно влаковата композиция се изпраща също от отговорното ЖПП на съответния или съответните УИ.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението относно влаковата композиция и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

Минимално необходимите елементи, които трябва да присъстват в обмена на съобщения между ЖПП и УИ във връзка с влаковата композиция са дефинирани в глава 4.2.2.7.2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 (ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

4.2.3.3. Съобщение за готовност на влака

Отговорното ЖПП трябва да изпраща на управителя на инфраструктурата съобщение „влакът е готов“ всеки път, когато даден влак е готов да потегли след подготовка на влака, освен ако съгласно националните правила управителят на инфраструктурата приема разписанието като съобщение „влакът е готов“.

В случай на комбиниран транспорт операторът на терминала изпраща на ЖПП съобщение „влакът е готов“ всеки път, когато даден вагон е готов да потегли. ЖПП, предоставящо теглителна сила на входната точка на УИ, изпраща съобщението „влакът е готов“ на ЖПП, извършващо железопътната услуга по мрежата на УИ.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението за готовност на влака и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.4. *Информация за движението на влака и прогноза за движението на влака*

4.2.4.1. Общи бележки

Този основен параметър определя предоставянето на информация и прогноза за движението на влаковете. Чрез него трябва да се предпише как да се поддържа диалогът между управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие, за да се обменят данни и прогнози за движението на влаковете.

Този основен параметър определя как управителят на инфраструктурата трябва своевременно да изпраща информация относно движението на влака на железопътното предприятие и на управителя на следващата съседна инфраструктура, участваща в експлоатацията на влака.

Информацията за движението на влака служи за предоставяне на подробности за текущото състояние на влака в съгласувани точки на отчитане.

Прогнозата за движението на влака се използва за предоставяне на информация относно очакваното време в съгласувани пунктове за отчитане. Това съобщение трябва да бъде изпратено от управителя на инфраструктурата до железопътното предприятие и управителя на съседната инфраструктура, участваща в движението.

В договорните споразумения трябва да се уточняват точките на отчитане на движението на влака.

Този обмен на информация между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура се извършва винаги между съответния отговорен УИ и отговорното ЖПП, което носи отговорността за управлението на влака. Това важи и ако маршрутът е резервиран от друг отговорен заявител, който е оправомощил отговорното ЖПП за движението на влака. Освен това отговорното ЖПП остава партньор за обмена на съобщения с УИ, ако възложи управлението на влака на друго ЖПП.

Съгласно съответно договорно споразумение, ВЖПП предоставя на клиента прогноза за движението на влака и информация за движението на влака. Точките на отчитане се договарят от двете договорни страни.

4.2.4.2. Съобщение с прогноза за движението на влака

Това съобщение трябва да бъде изпращано от УИ до експлоатиращото влака ЖПП по отношение на точките на предаване, точките на прехвърляне и местоназначението на влака, както това е описано в глава 4.2.4.1.

В случай на комбиниран транспорт съгласно договорно споразумение, ВЖПП/отговорното ЖПП гарантира, че до оператора на терминала се изпраща съобщението „Прогноза за движението на влака“.

УИ също така трябва да изпраща това съобщение на ЖПП за други точки на отчитане в съответствие с договорите с ЖПП/УИ.

Прогноза за движението на влака може да се изпрати и преди потеглянето му. За допълнителни закъснения, възникващи между две точки на отчитане, железопътното предприятие и управителят на инфраструктура определят прагова стойност, при чието надхвърляне трябва да се изпрати първоначална или нова прогноза. Ако големината на закъснението не е известна, управителят на инфраструктура трябва да изпрати „съобщение за смущение в превоза“ (вж. точка 4.2.5 Информация за смущение в превоза).

В съобщението с прогнозата за движението на влака трябва да се посочва предвижданото време за достигане на съгласуваните пунктове за отчитане.

Управителят на инфраструктурата изпраща това съобщение на управителя на следващата съседна инфраструктура, участваща в движението на влака.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението с прогноза за движението на влака и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.4.3. Съобщение с информация за движението на влака и съобщение за причината за закъснение.

Съобщението с информация за движението на влака трябва да бъде издадено от УИ на отговорното ЖПП при:

— потегляне на влака от отправната точка и при пристигането му на местоназначението,

— пристигане и отпътуване на влака във и от точките на предаване, прехвърляне и отчитане, които са предвидени в договора (например в точките за прекомпозиране).

Веднага щом стане известна причината за закъснението (първо предположение) и в случай на актуализация на причината за закъснението, УИ следва да я предостави на отговорното ЖПП чрез отделно съобщение за причината за закъснение на влака.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението с информация за движението на влака и на съобщението за причината за закъснение на влака и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.5. *Информация за слущение в превоза*

4.2.5.1. Общи бележки

Този основен параметър определя как информацията за смущение в превоза се обменя между железопътното предприятие и управителя на инфраструктурата.

Когато дадено ЖПП научи за смущение в превоза по време на експлоатацията на влака, за който отговаря, то трябва да информира незабавно съответния УИ (това трябва да бъде извършено посредством гласово съобщение от страна на ЖПП). Ако е прекъснато движението на влака, управителят на инфраструктура трябва да изпрати съобщение за прекъсване на движението на влака до сключилото договор ЖПП и до съседния УИ, участващ в движението на влака.

Ако продължителността на закъснението е известна, управителят на инфраструктура трябва вместо това да изпрати съобщение с прогноза за движението на влака.

4.2.5.2. Съобщение за прекъсване на движението на влака

Ако движението на влака е прекъснато, УИ изпраща този вид съобщение до следващия съседен УИ, участващ в движението на влака, както и до отговорното ЖПП.

В случай на комбиниран транспорт съгласно договорно споразумение, ВЖПП/ЖПП гарантира, че на оператора на терминала се предоставя съобщението за прекъсване на движението на влака.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението за прекъсване на движението на влака и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.6. *ОЧПР/ОЧП (очакван час на прехвърляне/очакван час на пристигане) на товара*

4.2.6.1. Предварителни бележки

В глава 4.2.2 (Заявка за маршрут) е описана главно комуникацията между ЖПП и УИ. Този обмен на информация не обхваща индивидуалния мониторинг на вагоните или интермодалните единици. Това се извършва на равнище ЖПП/ВЖПП въз основа на съобщенията относно влаковете и е описано в следващите глави — от глава 4.2.6 (ОЧПР/ОЧП на товара) до глава 4.2.7 (Движение на вагоните).

Обменът и актуализирането на информацията относно вагоните или интермодалните единици се основават най-вече на записаните данни от „пътните планове“ и „движението на вагоните“ (глава 4.2.10.2: Други бази от данни).

За клиентите най-важната информация винаги е очакваният час на пристигане (ОЧП) на техния товар и на влака (ОЧПВ — очакван час на пристигане на влака). Отнасящите се за вагоните очаквани часове на пристигане, както и очакваните часове на прехвърляне представляват основните данни в комуникацията между водещото ЖПП и ЖПП. Тази информация представлява основният инструмент, позволяващ на ВЖПП да осъществява мониторинг на физическия превоз на даден товар и да контролира спазването на поетите към клиента ангажименти.

Всички очаквани часове, фигуриращи в съобщенията относно влака, се отнасят до пристигането на влака на определено място, независимо дали става дума за точка на предаване, точка на прехвърляне или точка на отчитане. Всички те представляват очакван часе на пристигане на влака (ОЧПВ).

По договорно споразумение водещото ЖПП осигурява на клиента данни за очаквания час на пристигане (ОЧП) и за очаквания час на прехвърляне (ОЧПР) на ниво пратка и на ниво ОЧПВ на влака. Степента на подробности се договаря от двете договорни страни.

По отношение на комбинирания транспорт в съобщенията с данни, съдържащи идентификаторите на товарните транспортни единици (напр. контейнери, сменяеми контейнери — swap-bodies, полуремаркерта) се използва или BIC код, или ILU код, съответно по ISO 6346 или EN 13044.

4.2.6.2. Изчисляване на ОЧПР/ОЧП (очакван час на прехвърляне/очакван час на пристигане)

Изчисляването на ОЧПР/ОЧП се основава на информацията от отговорния управител на инфраструктура, който в рамките на съобщението с прогноза на движението на влака изпраща очаквания час на пристигане на влака в определени точки на отчитане (във всички случаи в точките на предаване, прехвърляне или пристигане, включително в интермодалните терминали) в рамките на договорения маршрут, например за точката на предаване от един УИ към следващия УИ (като в този случай ОЧПВ съвпада с очаквания час на предаване — ОЧПРЕД).

За точките прехвърляне или за други точки на отчитане, определени по договорения маршрут, ЖПП трябва да изчисли за следващото ЖПП от транспортната верига очаквания час на прехвърляне (ОЧПР) на вагоните и/или интермодалните единици.

Забележка относно комбинирания транспорт: За интермодалните единици, натоварени на даден вагон, ОЧПР на вагона са също така и ОЧПР на интермодалните единици. Що се отнася до ОЧП на тези интермодални единици, трябва да се има предвид, че ЖПП може да изчислява ОЧП или ОЧПВ само що се отнася до частта, попадаща в обществената мрежа на УИ. Поради това ЖПП може да предоставя само ОЧПР, свързани с ЖПП, осъществяващо експлоатация в терминала, което ще предостави ОЧП или ОЧПВ на оператора на терминала на пристигане. Въз основа на този ОЧП или ОЧПВ операторът на терминала ще предостави ОЧВП на оператора на комбиниран транспорт, който ще предостави на крайния клиент (като спедитори, доставчици на логистични услуги и др.) същия ОЧВП.

ВЖПП отговаря за сравняването на ОЧП и ОЧПВ с ангажимента към клиента.

Евентуалните отклонения на ОЧП и ОЧПВ от този ангажимент трябва да се уреждат в съответствие с договора и могат да доведат до започване от страна на ВЖПП на процедура по преодоляване на тревожна ситуация. За предаването на информация за резултата от тази процедура е предвидено съобщение за тревожна ситуация.

Въз основа на процедурата за преодоляване на тревожна ситуация ВЖПП трябва да има възможност да отправи искане за информация относно евентуалните отклонения, свързани с даден влак или вагон. Това искане на ВЖПП и съответният отговор от ЖПП също са разяснени по-подробно по-долу.

4.2.6.3. Съобщение за ОЧПР/ОЧП на вагона

Предназначението на това съобщение е да се изпращат данните за ОЧПР или за актуализирания ОЧПР от дадено отговорно ЖПП на следващото в транспортната верига.

Всички отговорни ЖПП в транспортната верига на вагоните изпращат ОЧПР/ОЧП или актуализиран ОЧПР/ОЧП на ВЖПП. Съгласно договорно споразумение, основано на събраните ОЧПР, ВЖПП изчислява и предоставя точен ОЧП или ОЧПВ на своя клиент и на оператора на терминала.

Дефиницията на задължителната структура на съобщението за ОЧПР/ОЧП на вагона и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.6.4. Съобщение за тревожна ситуация

Въз основа на сравнение между ОЧП и ангажимента към клиента, водещото ЖПП може да изпраща до съответните ЖПП съобщение за тревожна ситуация. Дефиницията на задължителната структура на това съобщение и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

Забележка: В случай на режим на свободен достъп изчисляването на ОЧПР и ОЧП е вътрешна процедура за съответното ЖПП. В такъв случай това ЖПП е водещо ЖПП.

4.2.7. *Движение на вагоните*

4.2.7.1. Предварителни бележки

За целите на отчитане на движението на даден вагон е необходимо включените в тези съобщения данни да се съхраняват и да са достъпни по електронен път. Те трябва също така да бъдат обменяни в съобщения, изпращани на оправомощени страни в съответствие с договорни разпоредби.

— Известие за освобождаване на вагон

— Известие за заминаване на вагон

— Пристигане на вагон в разпределителна гара

— Заминаване на вагон от разпределителна гара

— Съобщение за изключване на вагон

— Известие за пристигане на вагон

— Известие за доставка на вагон

ВЖПП трябва по договорно споразумение да осигурява на клиента информация за движението на вагоните, като използва описаните по-долу съобщения.

4.2.7.2. Известие за освобождаване на вагон

ВЖПП не е непременно първото ЖПП в транспортната верига. В случай, че то не е първо, ВЖПП трябва да информира съответното първо ЖПП, че вагонът е готов да потегли от разпределителните коловози на клиента (мястото на потегляне зависи от поетите от ВЖПП ангажименти), в указания момент на освобождаване (дата и час на потегляне).

Данни за тези събития могат да бъдат съхранявани в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици. Дефиницията на задължителната структура на известието за освобождаване на вагон и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.7.3. Известие за заминаване на вагон

Съответното ЖПП трябва да информира ВЖПП за действителната дата и час, в които вагонът е бил изтеглен от мястото на заминаване.

Данни за тези събития могат да бъдат съхранявани в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици. С изпращането на това съобщение отговорността за вагона се прехвърля от клиента върху съответното ЖПП. Дефиницията на задължителната структура на известието за заминаване на вагон и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.7.4. Съобщение за пристигане на вагона в разпределителна гара

ЖПП трябва да информира водещото ЖПП, че вагонът е пристигнал в неговата разпределителна гара. Това съобщение може да се основава на съобщението за информация относно движението на влака, описано в глава 4.2.4 (Прогноза за движението на влака). Данни за това събитие могат да бъдат съхранявани в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици. Дефиницията на задължителната структура на съобщението за пристигане на вагона в разпределителна гара и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.7.5. Съобщение за заминаване на вагона от разпределителна гара

Съответното ЖПП трябва да информира ВЖПП, че вагонът е напуснал неговата разпределителна гара. Това съобщение може да се основава на съобщението с информация за движението на влака, описано в глава 4.2.4 (Прогноза за движението на влака). Данни за това събитие могат да бъдат съхранявани в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици. Дефиницията на задължителната структура на съобщението за заминаване на вагона от разпределителна гара и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.7.6. Съобщение за изключване на вагон

Съответното ЖПП трябва да информира ВЖПП за всяко неочаквано събитие с даден вагон, което би могло да окаже влияние върху ОЧПР/ОЧП или да налага предприемането на допълнителни мерки. В по-голямата част от случаите това съобщение трябва да бъде придружено от ново изчисляване на ОЧПР/ОЧП. Ако ВЖПП реши да се приемат нови ОЧПР/ОЧП, то отговаря със съобщение до съответното ЖПП, изпратило първоначалното съобщение, с указание „искане за ОЧПР/ОЧП“ (съобщение: Съобщение за изключване на вагон: искане на нови ОЧПР/ОЧП). Изчисляването на нови ОЧПР/ОЧП трябва да се извършва в съответствие с процедурата, описана в глава 4.2.6. (ОЧПР/ОЧП на товара).

Тази информация може да се съхранява в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици. Дефиницията на задължителната структура на съобщението за изключване на вагон и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.7.7. Известие за пристигане на вагон

Последното ЖПП от транспортната верига при превоза на вагон или на интермодална единица трябва да информира ВЖПП, че вагонът е пристигнал в неговата разпределителна гара (в местоположението на ЖПП). Дефиницията на задължителната структура на известието за пристигане на вагон и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.7.8. Известие за доставка на вагон

Последното ЖПП от транспортната верига трябва да информира ВЖПП, че вагонът е поставен на маневрените коловози на получателя.

Забележка: В случай на режим на свободен достъп описаното движение на вагона е вътрешна процедура за съответното ЖПП/ВЖПП. При все това то трябва да извършва всички изчисления и съхраняването на данни в качеството му на ВЖПП, имащо договор с клиента и съответен ангажимент към него.

Диаграмата на последователността на тези съобщения, базираща се на пример № 1 относно изчисляването на ОЧПР на вагони № 1 и № 2 (виж глава 4.2.6.2: Изчисляване на ОЧПР/ОЧП), е включена в диаграмата относно отчитането на прехвърляне в документа „ТСОС ТПТП — Приложение А.5: Фигури и диаграми на последователността на съобщенията по ТСОС ТПТП“, глава 6, включен в списъка в допълнение I.

4.2.8. *Облак на данни за подобряване на качеството*

За да бъде конкурентоспособен, европейският отрасъл на железопътния транспорт трябва да предоставя на своите клиенти висококачествени услуги (вж. също така точка 2.7.1 от приложение III към Директива (ЕС) 2016/797). Провеждането на процедура на измерване на качествени показатели е важна процедура, последваща транспорта, която способства за подобряване на качеството. Освен измерването на качеството на предоставената на клиента услуга, ВЖПП, останалите ЖПП и УИ трябва да измерват качеството на отделните компоненти на услугата, които заедно съставят предоставяния на клиента продукт. При тази процедура УИ и ЖПП (особено ако са водещи ЖПП) избират определен качествен параметър и съответно маршрутен път или място и период на измерване, за които измерват действителните резултати в съпоставка с предварително определени критерии, които обикновено са договорно зададени. Резултатите от тази процедура на измерване трябва да покажат ясно степента на съответствие на предоставяните услуги по отношение на договорената между страните по договора цел.

4.2.9. *Основните справочни данни*

4.2.9.1. Въведение

За да подпомогне подготовката на влака и експлоатацията на вагоните, ползвателят на вагоните предоставя данни за подвижния състав в справочната база от данни за подвижния състав.

4.2.9.2. Справочни бази от данни за подвижния състав

Ползвателят на подвижния състав е отговорен за съхраняването на данните за подвижния състав в справочна база от данни.

Информацията, която трябва да бъде включена в индивидуалните справочни бази от данни за подвижния състав, е описана в приложение I, допълнение B.

Справочните бази от данни за подвижния състав трябва да позволяват лесен достъп до справочните данни за подвижния състав, за да се сведе до минимум обемът на данните, предавани за всяка операция. Съдържанието на базите от данни трябва да бъде достъпно въз основа на структурирани права на достъп в зависимост от правомощията на всички доставчици на услуги (особено УИ и ЖПП).

Въвежданите данни в справочната база от данни за подвижния състав могат да бъдат групирани както следва:

— Административни данни, свързани със сертифицирането и регистрацията. Освен това, съгласно член 5 от Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията ([2]), ползвателите на вагон съхраняват сертификационния идентификационен номер на СОП.

— Проектни данни, които трябва да включват всички съставни (физически) елементи на подвижния състав, по-специално информация, изисквана от ЖПП за планирането и експлоатацията на влаковете.

Ползвателят е длъжен да осигурява разполагаемост на тези данни и провеждане на свързаните с тях процедури.

Дефиницията на задължителната структура на справочната база от данни за подвижния състав и елементите, които трябва да бъдат спазени, са описани в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.10. *Разни справочни файлове и бази от данни*

4.2.10.1. Справочни файлове

Следните справочни файлове трябва да бъдат на разположение на всички доставчици на услуги (УИ, ЖПП, доставчици на логистични услуги и управители на железопътен парк) що се отнася до експлоатацията на товарни влакове по европейската мрежа. Данните трябва да представят действителното състояние във всеки един момент. В случай, че даден справочен файл се използва съвместно и за нуждите по ТСОС ТППП, развитието му и измененията трябва да бъдат съгласувани с ТСОС ТППП, с оглед на постигането на оптимални полезни взаимодействия.

Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз ще съхранява и поддържа на централно равнище уникални кодове за следните справочни данни:

— справочен файл за кодиране на всички дружества, които са УИ, ЖПП и доставчици на услуги,

— справочен файл за кодиране на местоположенията (първични и допълнителни),

Агенцията ще съхранява копие на справочния файл за първичните кодове за местоположение и фирмените кодове. По индивидуално искане и без това да засяга правата за интелектуална собственост, тези данни трябва да са публично достъпни.

Други списъци с кодове са определени в документа „ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е — Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.10.2. Оперативна база от данни за вагоните и интермодалните единици (незадължителна)

За да може да се извършва проследяване на движението на влака и вагоните, може да се инсталира оперативна база от данни за вагоните и интермодалните единици и тя да се актуализира в реално време при всяко важно събитие. Оправомощените организации като ползвателите на вагони и управителите на железопътен парк може да имат достъп до необходимите данни при изпълнение на своите функции, в съответствие с двустранни споразумения.

Комуникацията между ВЖПП и другите ЖПП в режим на сътрудничество се базира на номерата на вагоните и/или на интермодалните единици. Следователно ЖПП, което комуникира с различните УИ по отношение на даден влак, трябва да направи разбивка на тази информация, така че тя да бъде съотнесена с отделните вагони и интермодални единици. Тази отнасяща се за вагоните и интермодалните единици информация може да се съхранява в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици. Информацията относно движението на влаковете води до нови въвеждания/актуализации в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици за информация на клиентите. Свързаната с движението част от данните за даден вагон

([2]) Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (ОВ L 122, 11.5.2011 г., стр. 22).

или интермодална единица в базата от данни се създава най-късно когато се получи часът на освобождаване на вагона или интермодалната единица от клиента. Този час на освобождаване е първата информация за движението на вагона, въведена в оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици във връзка с дадено реално транспортно пътуване. Съобщенията относно движението на вагоните са дефинирани в глава 4.2.7 (Движение на вагоните). Тази база данни е достъпна чрез общия интерфейс (глави 4.2.11.1: Цялостна архитектура и 4.2.11.6: Общ интерфейс).

Оперативната база от данни за вагоните и интермодалните единици е за проследяване на вагоните и следователно за комуникацията между участващите ЖПП и ВЖПП. Тази база от данни показва движението на даден вагон или интермодална единица от момента на тръгване до крайното доставяне на коловозите на клиента, заедно с данни за ОЧПР и действителните часове на пристигане в различни местоположения до ОЧП за крайната доставка. Тя представя също така различните видове състояние на подвижния състав, като например:

— Състояние: товарене на подвижния състав

Това състояние е необходимо за обмена на информация между ЖПП и различните УИ, както и с други участващи в транспортното пътуване железопътни предприятия.

— Състояние: натоварен вагон на път

Това състояние е необходимо за обмена на информация между УИ и съответното ЖПП, както и с други управители на инфраструктура и други участващи в транспортното пътуване железопътни предприятия.

— Състояние: празен вагон на път

Това състояние е необходимо за обмена на информация между УИ и съответното ЖПП, както и с други управители на инфраструктура и други участващи в транспортното пътуване железопътни предприятия.

— Състояние: разтоварване на подвижния състав

Това състояние е необходимо за обмена на информация между ЖПП, действащо при местоназначението и ВЖПП за превоза.

— Състояние: празен вагон, под контрола на управителя на железопътния парк

Това състояние е необходимо за получаване на информация относно разполагаемостта на вагон с определени характеристики.

4.2.10.3. Допълнителни изисквания относно базите от данни

Всяка система (база от данни) трябва да бъде ясно определена, а съгласуваността на нейните данни се гарантира от правила относно достъпността и наличността на данните.

4.2.11. *Работа в мрежа и комуникации*

4.2.11.1. Цялостна архитектура

Целта на информационно-технологичната архитектура е да обменя информация в сигурна и надеждна среда между всички участници в железопътния транспорт в единното европейско железопътно пространство (SERA).

С времето тази подсистема ще посрещне нарастването и взаимодействието на голяма и комплексна общност в областта на железопътната телематична оперативна съвместимост, със стотици участници (ЖПП, УИ и др.), които ще се конкурират и/или сътрудничат при обслужване на пазарните потребности.

Инфраструктурата от мрежи и комуникации, обезпечаваща тази общност за оперативна съвместимост в железопътния транспорт, ще бъде базирана на обща архитектура на информационния обмен, която е известна и възприета от всички участници в нея.

Предложената архитектура на информационния обмен има следните характеристики:

— проектирана е да осигурява съвместната работа на хетерогенни информационни модели чрез семантично преобразуване на данните, които се обменят между системите, и чрез преодоляване на различията в бизнес процесите и протоколите на ниво приложение,

— оказва минимално въздействие върху съществуващите информационно-технологични (ИТ) архитектури, използвани от всеки от участниците,

— не засяга вече направените инвестиции в областта на информационните технологии.

Архитектурата на информационния обмен се основава на постоянни общи стандарти в сектора на информационните технологии, които гарантират съответното ниво на киберсигурност в съответствие с установените рискове. Взаимодействието между всички участници трябва да гарантира цялостност и съгласуваност на оперативната съвместимост на железопътния транспорт чрез предоставяне на набор от централизирани услуги.

Прилагането на архитектурна концепция, например на комуникация от вида с равноправни възли (peer-to-peer), се основава на техническите стандарти за общия интерфейс, описани в техническия документ ERA-TD-104 „Приложение Г.2: Допълнение Д — Общ интерфейс“, включен в списъка в допълнение I.

Графично представяне на цялостната архитектура се съдържа в документа „ТСОС ТППТ — Приложение A.5 Фигури и диаграми на последователността на съобщенията по ТСОС ТППТ“, глава 1.5, включен в списъка в допълнение I.

4.2.11.2. Мрежа и сигурност

Терминът „мрежа“ в настоящия текст се отнася за начина и концептуалния подход при комуникацията, а не за физическа мрежа.

Мрежата осигурява необходимото ниво на киберсигурност.

Оперативната съвместимост в железопътния транспорт се основава на обща архитектура на информационния обмен, известна и възприета от всички партньори, като по този начин се насърчава присъединяването на нови участници, по-специално клиентите, и се намаляват съответните препятствия.

Концепцията за сигурност може да се прилага на различни нива на комуникационен стак между двама равнопоставени участници.

За да се постигне високо ниво на сигурност, информацията, съдържаща се в съобщенията, трябва да бъде защитена и получателят трябва да има възможност да провери тяхната автентичност. Това може да се осъществи чрез използването на система за криптиране и на подписи, подобно на системата, използвана за криптиране на електронна поща.

4.2.11.3. Криптиране

За предаването и съхранението на данните може да се използва асиметрично или симетрично криптиране в зависимост от изискванията на стопанската дейност. За целта трябва да бъде изградена инфраструктура с публичен ключ (PKI).

Криптирането се основава на техническите стандарти за общия интерфейс, описани в техническия документ ERA-TD-104 „Приложение Г.2: Допълнение Д — Общ интерфейс“, включен в списъка в допълнение I.

4.2.11.4. Централен архив

Централният архив трябва да осигурява:

— метаданни — структурирани данни, описващи съдържанието на съобщенията,

— инфраструктура с публичен ключ (PKI),

— сертифициращ орган (CA),

Отговорността за управлението на централния архив трябва да се възложи на нетърговска общоевропейска организация. Когато централният архив се използва във връзка с ТСОС ТППП, развитието му и измененията в него трябва да са съобразени в максималната възможна степен с вече прилаганата ТСОС ТППП, с оглед на постигането на оптимални полезни взаимодействия.

4.2.11.5. Общ интерфейс

Съответствието с ТСОС по отношение на обмена на данни означава обмен на задължителни елементи от каталога на данните за ТППТ (XSD) в съответствие с разпоредбите на ТСОС ТППТ, глава 4.2.

За тази цел може да се използват спецификациите за общия интерфейс, включително използването на XSD без конкретно споразумение между участващите страни. Спецификациите за общия интерфейс трябва редовно да се адаптират, за да се вземат предвид новите комуникационни технологии.

Съчетаването на различни комуникационни технологии е възможно, ако е налице конкретно споразумение между участващите страни, при условие че то е приведено в съответствие със спецификациите за общия интерфейс.

Общият интерфейс трябва да може да осигурява:

— форматирането на изходящи съобщения съгласно метаданните,

— подписването и криптирането на изходящи съобщения,

— адресиране на изходящите съобщения,

— проверка на автентичността на входящите съобщения,

— декриптирането на входящи съобщения,

— проверки за съответствие на входящите съобщения по отношение на метаданните,

— общ единен достъп до различните бази от данни.

Всяка инстанция на общия интерфейс ще има достъп до всички данни, изискващи се съгласно настоящата ТСОС, в рамките на всеки ползвател на вагони, всяко ВЖПП, всяко ЖПП, всеки УИ и т.н., независимо дали съответните бази от данни са централизирани, или индивидуални (вж. също документа „ТСОС ТПТП — Приложение A.5: Фигури и диаграми на последователността на съобщенията по ТСОС ТПТП“, глава 1.6, включен в списъка в допълнение I).

Когато общият интерфейс се използва съвместно с ТСОС ТППП, по-нататъшното му разработване и измененията трябва да се придържат в максимална степен към вече прилаганата ТСОС ТППП, с оглед на постигането на оптимални полезни взаимодействия. Въз основа на резултатите от проверката за автентичност на входящите съобщения може да бъде въведено минимално ниво на потвърждение за получено съобщение както следва:

i) положително потвърждение за получено съобщение;

ii) отрицателен отговор за неполучено съобщение.

Общият интерфейс управлява горепосочените задачи, като използва информацията от централния архив.

Ако някой участник създаде местно „огледално“ копие на централния архив, този участник трябва тогава със собствени средства да гарантира, че това копие напълно съвпада с централния архив по точност и актуалност на данните.

4.2.11.6. Протоколи

При разработките могат да се използват само протоколи, предназначени за интернет (общоизвестни като TCP/IP, UDP/IP и т.н.).

4.3. **Функционални и технически спецификации на интерфейсите**

Съгласно съществените изисквания на глава 3 функционалните и техническите спецификации на интерфейсите са описани по-долу.

4.3.1. *Интерфейси с ТСОС „Инфраструктура“*

Инфраструктурната подсистема включва системите за управление на движението, проследяване и навигация: технически устройства за обработка на данни и телекомуникации, предназначени за използване при услугите по превоз на пътници и товари на далечно разстояние по железопътната мрежа, с оглед да се гарантира безопасна и безпроблемна експлоатация на железопътната мрежа, както и ефективното управление на движението.

Подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ използва необходимите за оперативни цели данни, както са посочени в маршрутния договор, с възможни допълнения от данни за ограниченията на инфраструктурата, както са предоставени от УИ. Следователно не съществува пряк интерфейс между настоящата ТСОС и ТСОС „Инфраструктура“.

4.3.2. *Интерфейси с ТСОС „Контрол/управление и сигнализация“*

Единствената връзка с ТСОС „Контрол/управление и сигнализация“ е посредством следното:

— маршрутния договор, в който е дадена съответната информация относно оборудването за контрол, управление и сигнализация, използвано в съответния участък от линията, и

— разни справочни бази от данни за подвижния състав, в които трябва да се съхраняват данните относно оборудването за контрол, управление и сигнализация на подвижния състав.

4.3.3. *Интерфейси с подсистемата „Подвижен състав“*

В подсистемата „Телематични приложения за превоз на товари“ се идентифицират техническите и оперативните данни, които трябва да бъдат на разположение по отношение на подвижния състав.

В ТСОС „Подвижен състав“ са определени характеристиките на даден вагон. Когато те се променят, справочните бази от данни относно подвижния състав трябва да бъдат актуализирани в съответствие с процедурата, прилагана относно поддръжката на базите от данни. Следователно не съществува пряк интерфейс между настоящата ТСОС и ТСОС „Подвижен състав“.

4.3.4. *Интерфейси с ТСОС „Експлоатация и управление на движението“*

Подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ уточнява процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваното взаимодействие на различните структурни подсистеми както при нормално, така и при влошено функциониране, и основно засяга управлението на влаковете, планирането и управлението на движението.

Подсистемата „Телематични приложения за превоз на товари“ включва главно приложенията, свързани с услугите по превоз на товари, по-специално мониторинга в реално време на товарите и влаковете и управлението на връзките с други видове транспорт. С цел осигуряване на съгласуваното функциониране на двете ТСОС се прилага следната процедура.

Когато се съставят и/или изменят спецификации към ТСОС „Експлоатация и управление на движението“, свързани с разпоредбите на настоящата ТСОС, трябва да се провеждат консултации с органа, отговарящ за настоящата ТСОС.

Също така в случай на промяна на спецификациите на настоящата ТСОС, свързани с разпоредбите, определени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“, трябва да се провеждат консултация с органа, отговарящ за ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

4.3.5. *Интерфейси с подсистемата „Телематични приложения за пътнически превози“*

Интерфейс	Точка в ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“	Точка в ТСОС „Телематични приложения за пътнически превози“
Влакът е готов	4.2.3.3 Съобщение „Влакът е готов“	4.2.14.1 Съобщение „Влакът е готов“ за всички влакове
Прогноза за движението на влака	4.2.4.2 Съобщение за прогноза за движението на влака	4.2.15.2 Съобщение „Прогноза за движението на влака“ а всички влакове
Съобщение с информация за движението на влака	4.2.4.3 Съобщение с информация за движението на влака	4.2.15.1 Съобщение с информация за движението на влака за всички влакове
Съобщение до УИ за прекъснато движение на влака	4.2.5.2 Прекъснато движение на влака	4.2.16.2 Съобщение за прекъснато движение на влака за всички влакове
Третиране на краткосрочни данни относно разписанието	4.2.2 Заявка за маршрут	4.2.17 Третиране на краткосрочни данни относно разписанието на влаковете
Общ интерфейс	4.2.11.6 Общ интерфейс	4.2.21.7 Общ интерфейс за комуникации ЖПП/УИ
Централен архив	4.2.11.5 Централен архив	4.2.21.6 Централен архив
Справочни файлове	4.2.10.1 Справочни файлове	4.2.19.1 Справочни файлове

4.4. **Правила за експлоатация**

Във връзка със съществените изисквания в глава 3, по-долу са представени правилата относно експлоатацията на подсистемата, разгледана в настоящата ТСОС.

4.4.1. *Качество на данните*

С цел осигуряване на качеството на данните, авторът на дадено съобщение носи отговорност за верността на данните в съобщението към момента на изпращането му. Когато изходните данни, които могат да послужат за целите на осигуряване на качеството, са налични в базите от данни, предоставени с TCOC, за осигуряване на качеството на данните е необходимо да бъдат използвани именно данните от тези бази от данни.

Ако в предоставените с TCOC бази от данни липсват такива изходни данни, които да послужат за осигуряване на качеството, авторът на съобщението трябва да провери качеството на данните въз основа на свои собствени ресурси.

Осигуряването на качеството на данните включва също така сравнение, където това е приложимо, с информацията, съдържаща се в свързаните с TCOC бази от данни, и проверка на навременността и последователността на данните и съобщенията.

Данните са с високо качество, когато са подходящи за употребата, за която са предназначени, тоест:

— не съдържат грешки: те са достъпни, точни, съответстващи по време, пълни, в съответствие с данните от други източници и т.н., и

— притежават желаните характеристики: те са съответстващи, пълни, достатъчно подробни, лесни за четене и за тълкуване и т.н.

Качеството се основава на следните основни критерии:

— точност,

— пълнота,

— съгласуваност,

— навременност.

Точност:

Събирането на необходимата информация (данни) трябва да бъде с възможно най-малки разходи. Това може да се постигне единствено с еднократно записване на първичните данни за целия транспорт, ако това е възможно. Поради това първичните данни следва да бъдат въвеждани в системата със стойности колкото е възможно по-близки до тези в източника, така че да могат да бъдат изцяло използвани при всякаква последваща обработка.

Пълнота:

Преди да се изпрати съобщението, трябва да се проверят неговата пълнота и синтаксис, като за целта се използват метаданните. Благодарение на това също така се избягва ненужният информационен поток по мрежата.

Всички входящи съобщения трябва също да бъдат проверявани за пълнота въз основа на метаданните.

Съгласуваност:

Необходимо е да бъдат прилагани работни правила за осигуряването на съгласуваност. Следва да се избягва двойното въвеждане и притежателят на данните трябва да е ясно идентифициран.

Начинът на прилагане на тези работни правила зависи от тяхната сложност. По отношение на простите правила са достатъчни ограниченията и разпоредбите, прилагани относно базите от данни. Когато правилата са по-сложни и включват данни от различни таблици, трябва да се прилагат процедури за валидиране, с цел да се проверява съгласуваността на данните, преди генерирането на интерфейсни данни и преди новата версия на данните да влезе в действие. Също така е необходимо да се проверява дали валидирането на предадените данни отговаря на определените работни правила.

Навременност:

Важен въпрос е информацията да се осигурява навреме. Доколкото записването на данните и изпращането на съобщенията зависят пряко от информационно-технологичната система, навременното изпращане не представлява никакъв проблем, когато системата е добре замислена в зависимост от нуждите на работните процеси. В повечето случаи процесът на изпращане на съобщение се стартира обаче от оператор или поне включва допълнителни данни от оператор. С цел да се спазят изискванията за навременност, необходимо е данните да се актуализират в най-кратки срокове, за да се гарантира че автоматично изпращаните от системата съобщения съдържат верните данни.

Срокът за отговаряне на запитванията трябва да бъде определен за различните приложения и видове потребители в подробните ИТ спецификации. Актуализирането и обменът на данни трябва да се извършват в най-кратки срокове.

Показатели за качеството на данните:

В подробните ИТ спецификации трябва да се определят подходящи процентни стойности за:

— пълнотата на данните (процент на попълнените полета за данни) и съгласуваността на данните (процент на съвпаденията на данните в различните таблици/файлове/записи),

— актуалността на данните (процент на данните, предоставени в определен срок),

— изискваната точност (измерена като дял на съхраняваните данни, чиято стойност съвпада с действителната).

4.4.2. *Управление на централния архив*

Функциите на централния архив са определени в глава 4.2.11.5 (Централен архив). За целите на осигуряване на качеството на данните, органът, поддържащ централния архив, трябва да бъде отговорен за актуализирането и качеството на метаданните, както и за администрирането на контрола върху достъпа. По отношение на качеството на метаданните от гледна точка на пълнота, съгласуваност, навременност и точност, той трябва да осигури правилно функциониране за целите на настоящата ТСОС.

4.5. Правила за поддръжка

Във връзка със съществените изисквания в глава 3, по-долу са представени правилата за поддръжка на подсистемата по настоящата ТСОС както следва:

Необходимо е качеството на транспортните услуги да бъде гарантирано дори в случай на пълна или частична повреда на оборудването за обработка на данните. Следователно е препоръчително инсталирането на дублиращи системи или компютри, които имат изключително високо ниво на надеждност и които могат да гарантират непрекъсваемост на услугата по време на периодите на ремонт.

Аспектите, свързани с поддръжката на различните бази от данни, са посочени в глава 4.2.10.3 (Допълнителни изисквания относно базите от данни).

4.6. Професионална квалификация

Професионалната квалификация на персонала, необходима за осигуряване на експлоатацията и поддръжката на подсистемата и за прилагане на ТСОС, е както следва:

Прилагането на настоящата ТСОС не изисква придобиването на нова компютърна техника и програмно осигуряване или наемането на нов персонал. Тя налага само извършването на промени, актуализиране или разширяване на операциите, извършвани от съществуващия персонал. Следователно няма никакви допълнителни изисквания към националните и европейското законодателство по отношение на професионалната квалификация.

Допълнителното обучение на персонала, ако такова е необходимо, не трябва да се ограничава само до усвояване на функционирането на оборудването. Персоналът трябва също така да познава и разбира специфичната роля, която играе в цялостния транспортен процес. По-специално той трябва да осъзнава необходимостта от поддържане на високо ниво на качество на работата, тъй като става дума за елемент с определяща роля за надеждността на информацията, която впоследствие ще трябва да бъде обработвана.

Професионалните квалификации, необходими при композирането и експлоатацията на влаковете, са определени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“.

4.7. Здравословни и безопасни условия

Съществуват следните условия относно опазването на здравето и безопасността на персонала, които трябва да се спазват по време на експлоатацията и поддръжката на съответната подсистема (или област на техническо приложение, определена в параграф 1.1) и при прилагането на ТСОС:

Няма никакви допълнителни изисквания в допълнение към националното и европейското законодателство по отношение на опазването на здравето и безопасността.

5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

5.1. Определение

Съгласно член 2, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/797:

„съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава всеки първичен елемент, група от елементи компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. Понятието „съставен елемент“ включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер.

5.2. Списък на съставните елементи

Съставните елементи на оперативната съвместимост са обхванати от съответните разпоредби на Директива (ЕС) 2016/797.

По отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ няма определени съставни елементи на оперативната съвместимост.

За изпълнението на изискванията на настоящата ТСОС е необходимо само стандартно информационно-технологично оборудване, без каквито и да са специфични аспекти за оперативната съвместимост във връзка с областта на железопътния транспорт. Това се отнася за използваните хардуерни компоненти и стандартния софтуер, като например операционна система и бази от данни. Приложният софтуер е индивидуален за всеки ползвател и може да бъде адаптиран и подобряван в съответствие с функционалността и нуждите на всеки от тях. В предлаганата „архитектура за интегриране на приложни програми“ е прието, че при различните приложни програми не се използва един и същ вътрешен информационен модел. Интегрирането на приложните програми се дефинира като процес, осигуряващ съвместната работа на приложни програми, проектирани независимо една от друга.

5.3. Работни показатели и спецификации на съставните елементи

Вж. глава 5.2., въпросът не е от значение във връзка с ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“.

6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА

6.1. Съставни елементи на оперативната съвместимост

6.1.1. *Процедури за оценка*

Не са от значение във връзка с ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“.

6.1.2. *Модул*

Не е от значение във връзка с ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“.

6.2. Подсистема „Телематични приложения за товарни превози“

Съгласно приложение II към Директива (ЕС) 2016/797 подсистемите се разделят в структурна и функционална област.

Оценяването на съответствието е задължително за техническите спецификации за оперативна съвместимост в структурната област. Подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ е част от функционалната област и настоящата ТСОС не определя никакви модули за извършване на оценка на съответствието.

6.2.1. *Оценка на съответствието на ИТ инструментите*

Проекти за управление на ИТ инструментите, използвани от европейския железопътен сектор, може да изискват от Агенцията да оцени съответствието на тези инструменти с изискванията на ТСОС.

Искането за оценка се придружава от следното:

— сценарий на приложение, включително:

— обхванатата функция по ТСОС ТПТП,

— препратка към глава от ТСОС ТПТП,

— списък и документиране на съобщенията (включително тяхната последователност), които трябва да бъдат изпитани,

— описание на информационно-технологичната система, която използва съобщения по ТПТП,

— описание на комуникационния интерфейс на информационно-технологичната система (CI и др.),

— информация, ако искането е за етап от проект, финансиран от ЕС,

— версия на техническите документи на ТСОС ТПТП, свързани с обхвата на оценката на съответствието,

— XML файл(ове) на информационно-технологичната система и съответстващия(ите) им XSD файл(ове).

Агенцията извършва изпитване за съответствие с ТСОС ТПТП и издава на заявителя доклад за оценка на съответствието с изискванията в срок от 3 месеца след потвърждаване на съответствието. Докладът за съответствие обхваща следните аспекти:

— дали съобщението(ята) съдържа(т) всички задължителни елементи от ТСОС ТПТП,

— дали съобщението(ята) е(са) в съответствие с техническите документи на ТСОС ТПТП,

— дали последователността на съобщенията е в съответствие с ТСОС ТПТП.

Съобщения, различни от XML, също може да се предоставят за изпитване, за да се определи дали съдържат задължителните елементи от ТСОС ТПТП. В такъв случай вместо XSD файла (файловете) на информационно-технологичната система се предоставя описание на структурата на съобщението с описание на елементите/полетата от данни, като се посочват, по целесъобразност, приложените стандарти и тяхната версия.

7. ПРИЛАГАНЕ

7.1. Въведение

Настоящата ТСОС се отнася до подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“. Съгласно приложение II към Директива (ЕС) 2016/797 тази подсистема е с функционален характер. Следователно прилагането на настоящата ТСОС не се основава на концепция за нова, обновена или модернизирана подсистема, както е обичайно за техническите спецификации за оперативна съвместимост относно структурни подсистеми, освен когато това е посочено в ТСОС.

а) Управление на проекта

Разработването и разгръщането се управляват от Управляващия комитет.

Управляващият комитет осигурява структурата за стратегическо управление с цел ефикасно да се управлява и координира работата по прилагането на ТСОС ТПТП. Това включва определяне на политиката, стратегическото направление и приоритетите.

Той се председателства съвместно от Комисията и лице, предложено от представителните органи от железопътния сектор, и се състои от:

— определените в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2016/796 представителни органи от железопътния сектор на европейско ниво (наричани по-долу „представителните органи от железопътния сектор“),

— Агенцията,

— Комисията и

— други организации, предложени на Управляващия комитет да бъдат включени като наблюдатели, когато са налице сериозни технически и организационни причини за това.

б) Разработване на системата

Всички заинтересовани участници внедряват системата в съответствие със своя индивидуален генерален план. За участници, които не са представили индивидуален генерален план, представеният от тях индивидуален план е задължителен.

в) Процес на мониторинг на внедряването и експлоатацията

Мониторингът на внедряването и експлоатацията, хармонизиран в цяла Европа, се управлява от Групата за сътрудничество в областта на изпълнението на ТПТП (ICG).

ICG, създадена и управлявана от Агенцията, се състои от:

— Агенцията,

— националните центрове за контакт (вж. приложение III),

— представителните органи и

— други организации, определени от Агенцията и притежаващи съответен технически и организационен опит.

ICG отговаря за:

— оценка на напредъка по прилагането и експлоатацията, анализ на отклоненията от генералния план и предлагане на действия за подобряване,

— подпомагане на националните центрове за контакт за проследяване на прилагането и експлоатацията на ТСОС ТПТП на национално равнище,

— одобряване на докладите за прилагането и експлоатацията на ТСОС ТПТП,

— докладване чрез Агенцията пред Европейската комисия.

7.2. **Управление на измененията**

7.2.1. *Процедура за управление на измененията*

Процедурите за управление на измененията трябва да бъдат проектирани така, че да гарантират надлежен анализ на разходите и ползите от тези изменения и контролираното им осъществяване. Тези процедури се определят, въвеждат, поддържат и управляват от Агенцията и включват:

— идентификация на техническите ограничения, които са в основата на измененията,

— изявление кой носи отговорност за процедурите по осъществяване на измененията,

— процедура по валидиране на измененията, които трябва да се осъществят,

— политиката на управление на измененията, по тяхното прилагане, по извършване на прехода и по осигуряване на развитие,

— разпределение на отговорностите за управление на подробните спецификации, както и за осигуряване на качеството им и управлението на конфигурирането.

Съветът за контрол на измененията (CCB — Change Control Board) включва Агенцията, представителните органи от железопътния сектор и държавите членки. Това участие на страните гарантира общ поглед върху измененията, които е необходимо да се направят, както и цялостна оценка на последиците от тях. Впоследствие Съветът за контрол на измененията ще премине под егидата на Агенцията.

7.2.2. *Специфична процедура за управление на измененията в документи, изброени в допълнение I към настоящия регламент*

Управлението на измененията в документите, изброени в допълнение I към настоящия регламент, се въвежда от Агенцията в съответствие със следните критерии:

1) Заявките за промени в документите се представят или чрез държавите членки, или чрез представителните органи от железопътния сектор на равнището на Съюза, съгласно посоченото в член 38, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796, или чрез Управляващия комитет за ТСОС ТПТП.

2) Агенцията събира и съхранява заявките за изменения.

3) Агенцията представя заявките за изменения на специализираната работна група към нея, която ги оценява и подготвя предложение, придружавано при необходимост от икономическа оценка.

4) След това Агенцията представя всяка заявка за изменение и съответното предложение на Съвета за контрол на измененията, който утвърждава или отхвърля заявката за изменение, или отлага вземането на решение по нея.

5) Ако заявката за изменение не бъде утвърдена, Агенцията съобщава на заявителя причината за отхвърлянето или иска от него допълнителна информация относно заявката за изменение.

6) Ако заявката за изменение бъде утвърдена, съответният технически документ се изменя.

7) Ако не може да се постигне консенсус относно утвърждаването на заявка за изменение, Агенцията представя на Комисията препоръка за актуализация на документите, изброени в допълнение I, заедно с проекта на новия текст на документа, заявките за изменение и тяхната икономическа оценка и публикува тези документи на своя уебсайт.

8) Новият текст на техническия документ с утвърдените заявки за изменение се публикуват на сайта на Агенцията. Агенцията текущо информира държавите членки чрез комитета, създаден съгласно член 51, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797.

9) В случай че дадена заявка за изменение би изисквала изменение на правния текст относно ТСОС ТПТП, Агенцията изпраща искане до Европейската комисия, за да поиска преразглеждане на ТСОС ТПТП и/или да поиска техническото становище на Агенцията.

10) Когато управлението на измененията засяга елементи, които се използват съвместно с ТСОС ТППП, измененията трябва да са съобразени в максималната възможна степен с вече прилаганата ТСОС ТППП, с оглед на постигането на оптимални полезни взаимодействия.

Допълнение I

Списък на техническите документи

Версията на тези технически документи, която е в сила, е публикувана на уебсайта на Агенцията.

№	Позоваване	Заглавие
1	ERA-TD-100	ТСОС на ТПТП — ПРИЛОЖЕНИЕ А.5: ФИГУРИ И ДИАГРАМИ НА ПОСЛЕДОВАТЕЛНОСТТА НА СЪОБЩЕНИЯТА ПО ТСОС на ТПТП
2	ERA-TD-101	ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение А (Пътно планиране за вагони/ интермодални товарни единици — ИТЕ)
3	ERA-TD-102	ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Б – Оперативна база от данни за вагони и интермодални единици (WIMO)
4	ERA-TD-103	ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение В – Справочни файлове
5	ERA-TD-104	ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Д – Общ интерфейс
6	ERA-TD-105	ТСОС ТПТП — Приложение Г.2: Допълнение Е – Модел на данни и съобщения в ТСОС ТПТП

ДОПЪЛНЕНИЕ II

Терминологичен речник

Понятие	Описание
РО (АВ)	Вж. Разпределящ орган
Разпределящ орган (Allocation body)	Орган, отговарящ за разпределянето на влакови маршрути, който е независим от което и да е железопътно предприятие по отношение на юридическата си форма, организацията си и вземането на решения (Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([1])).
Заявител (Applicant)	Означава железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или друго физическо или юридическо лице, като например компетентен орган съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ([2]) и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес (Директива 2012/34/ЕС). Заявителят може да поеме функциите и възложените задачи и отговорности на ВЖПП (водещо железопътно предприятие) и/или на отговорен заявител и/или на отговорно ЖПП в зависимост от конкретния референтен документ за железопътната мрежа.
Маршрутен влак (Block train)	Специфичен вид директен влак с точно необходимия брой вагони, който се движи между две точки на трансбордиране без междинно преразпределяне на вагоните.
Резервиране (Booking)	Процесът на извършване на резервация за обем в транспортно средство за превоза на стоки.
СО (СА)	Сертифициращ орган
Код по КН (CN-code)	8-цифров код от списък с кодове на продуктите, използван от клиентите.
Комбиниран автомобилно-железопътен транспорт или комбиниран транспорт (Combined road-rail transport/ Combined Transport)	Интермодален транспорт, в който по-голямата част от пътуването в Европа е с железопътен транспорт и всеки първоначален и/или краен участък, изпълняван с автомобилен транспорт, е възможно най-кратък.
Получател (Consignee)	Страна, която трябва да получи стоките. Синоним: Получател на стоки.
Пратка (Consignment)	Товар, изпратен съгласно единичен договор за превоз. При комбиниран транспорт този термин може да се използва за статистически цели, за изразяване на количеството товарни транспортни единици или автомобилни транспортни средства.
Товарителница (Consignment note)	Документ, който свидетелства за наличието на договор за транспортиране от превозвач на една пратка от посочено място на приемане на пратката до посочено място за нейната доставка. Товарителницата съдържа подробни данни за транспортираната пратка.
Изпращач (Consignor)	Страна, която по договор с обединителя на услугата изпраща стоките със съответния превозвач или му ги предава. Синоними: Товароизпращач, изпращач на стоки.
Режим на сътрудничество (Cooperation mode)	Режим на експлоатация на влака, при който си сътрудничат различни железопътни предприятия, под водителството на едно от тях (ВЖПП). Всяко участващо железопътно предприятие договаря самостоятелно съответния необходим маршрут за пътуването.
КТ (СТ)	Комбиниран транспорт.
Клиент (Customer)	Означава субектът, който издава товарителницата и я предава на ВЖПП.
Действителна дата/действителен час на заминаване (Departure date/time, actual)	Означава действителната дата (и час) на заминаване на превозното средство.

Понятие	Описание
Директен влак (Direct train)	Влак със съответни вагони, който се движи между две точки на трансбордиране (първоначална изходна точка — крайно местоназначение) без междинно преразпределяне на вагоните.
Лице, носещо отговорност (Duty holder)	Всяко физическо или юридическо лице, носещо отговорност за внасяния от него риск в железопътната мрежа, т.е. ЖПП.
Криптиране (Encryption)	Кодиране на съобщения. Декриптиране (Decryption) Преобразуване на криптирани данни в техния първоначален вид.
ОЧП (ETA)	Очакваният час на пристигане (на местоназначението). Очакваният час на пристигане (ОЧП) е времето, когато се очаква влакът да пристигне на определено място. Оценките могат да се основават на производствени планове (прогнози) и/или стохастични изчисления.
ОЧПРЕД (ETH)	Очакваният час на предаване на даден влак от един управител на инфраструктура на друг.
ОЧПР (ETI)	Очакван час на прехвърляне на вагоните от едно ЖПП на друго.
ОЧВП (ETP)	Очакван час на вземане на пратката (при пристигане на интермодалния терминал).
Прогнозен час (Forecast Time)	Възможно най-точно предвиждане на часа на пристигане, заминаване или преминаване на влак.
Преходна точка (Gateway)	Гара по маршрута на пътуване на влак, превозващ интермодални транспортни единици, в която се извършва претоварване.
Бруто тегло на товара (Gross weight of load)	Заявено/действително общо тегло (маса) на стоките, включително опаковката, но без оборудването на превозвача.
Точка на прекомпозиране (Handling point)	Гара, в която железопътното предприятие може да промени влаковата композиция, но след която продължава да носи отговорност за вагоните — без промяна в отговорността.
Точка на предаване (Handover point)	Точка от маршрута на пътуване на влака или между два маршрута, в която отговорността за планирането и/или разпределянето и/или експлоатацията се предава от един управител на инфраструктура на друг. Участващият управител на инфраструктура поема ролята на УИ по планирането.
Автомобилно извозване (Haulage)	Транспортиране с автомобил.
Наемател (Hirer)	Всяко физическо или юридическо лице, определено като наемател от ползвателя/собственика на даден вагон.
Код по Хармонизираната система (код по ХС) (HS code)	6-цифров код в списък от продукти, използван от клиентите; същият като първите 6 цифри от кода по Комбинираната номенклатура.
УИ (IM)	Управител на инфраструктура означава всяка организация или дружество, отговарящи по-специално за изграждането, управлението и техническото обслужване на железопътна инфраструктура, включително управлението на движението и контрола на управлението и сигнализацията; функциите на управител на инфраструктурата на дадена мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни органи или дружества. Когато управителят на инфраструктура не е независим от железопътните предприятия по отношение на юридическата си форма, организация или функции по вземане на решения, функциите, посочени в глава IV, раздели 2 и 3, се изпълняват съответно от налагащ таксите орган и от разпределящ орган, които са независими по отношение на юридическата си форма, организация и вземане на решения от железопътните предприятия. (Директива 2012/34/ЕС[3]). УИ може да поеме функциите, свързани с отговорния УИ и/или УИ по планирането.
Управител на инфраструктура (УИ)	Вж. УИ.
Входящ пункт за УИ (IM Entry Point)	Участък, в който влакът за КТ напуска интермодалния терминал и навлиза в първата обществена мрежа на УИ.

Понятие	Описание
Изходен пункт за УИ (IM Exit Point)	Участък, в който влакът за КТ напуска последната обществена мрежа на УИ и влиза в терминала за пристигане.
Прехвърляне (Interchange)	Прехвърляне на контрола от едно железопътно предприятие на друго по практически съображения във връзка с експлоатацията и безопасността. Примери: — смесените услуги, — услугите със споделена отговорност за автомобилното извозване, — преносът на информация между различни железопътни администрации, — преносът на информация между собственици на вагони/ползватели на вагони и оператори на влакове.
Точка на прехвърляне (Interchange point)	Точка от пътуването или маршрута на влака, в която се извършва прехвърлянето на отговорността за целия влак от едно отговорно ЖПП на друго отговорно ЖПП.
Междинна точка (Intermediate point)	Местоположение, което определя точка от пътуването или маршрута на влака между началната (отправна) точка и крайната точка (местоназначение) на влака.
Обединител на интермодална услуга (Intermodal Service Integrator)	Всяка организация или предприятие, сключили договор с клиенти за транспортирането на интермодални товарни единици. Обединителят на интермодална услуга изготвя пътни листове, управлява капацитета на маршрутни влакове и т.н.
Интермодален терминал (Intermodal terminal)	Обект, в който са осигурени пространство, съоръжения и работно оборудване за прехвърлянето на товарни единици (контейнери за транспорт на товари, сменяеми контейнери, полуремаркета или ремаркета).
Интермодален транспорт (Intermodal transport)	Превоз на стоки в една и съща товарна единица или возило, при който се използват последователно няколко вида транспорт, без да се претоварват самите стоки при преминаването към друг вид транспорт.
Интермодална товарна единица (Intermodal Loading Unit)	Контейнери, сменяеми контейнери и полуремаркета, подходящи за комбиниран транспорт.
Пътуване (Journey)	„Пътуване“ означава пространствено движение на влак или на натоварен или празен вагон от изпращащата гара до гарата на местоназначението.
Участък от пътуването (Journey section)	Представлява част от пътуването, която се провежда в един инфраструктурен участък на управител на инфраструктура, или част от пътуването от входната точка на предаване до изходната точка на предаване на инфраструктурата на един управител на инфраструктура.
Ползвател (Keeper)	Лицето, което в качеството си на собственик на подвижен състав или имащ правото да разполага с него, го експлоатира икономически и постоянно като транспортно средство и е регистрирано като такова в регистъра на подвижния железопътен състав.
Водещо железопътно предприятие (Lead Railway Undertaking)	Заявител/железопътно предприятие, които отговарят за организацията и управлението на транспортната линия в съответствие с ангажимента към клиента. То е единствената точка за контакт за клиента. Ако транспортната верига включва участие на няколко железопътни предприятия, водещото железопътно предприятие отговоря също така за координацията между различните железопътни предприятия за хармонизиране на пътуването на влака, включително различните заявки за маршрути.
ВЖПП	Вж. Водещо железопътно предприятие.
МОЖЕ (MAY)	Тази дума или прилагателното „НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНО“ означава, че даден елемент е наистина незадължителен. Даден доставчик може да реши да включи в услугата си съответния елемент тъй като някой определен пазар го изисква или защото доставчикът смята, че този елемент подобрява продукта, а в същото време друг доставчик може да реши да не включва в услугата си този елемент. Дадена реализация, която не включва определен незадължителен елемент, ТРЯБВА да е готова за съвместна работа с друга реализация, която включва този елемент, макар и с намалена функционалност. Аналогично, дадена реализация, която включва определен незадължителен елемент, ТРЯБВА да е готова за съвместна работа с друга реализация, която не включва този елемент (с изключение, разбира се, на характеристиката, осигурявана от този елемент).

Понятие	Описание
Метаданни (Metadata)	Просто казано — данни за данните. Метаданните описват данни, софтуерни услуги и други компоненти, съдържащи се в информационната система на предприятието. Примери за различни видове метаданни: определения за стандартни данни, информация за местонахождение и маршрут, както и метаданни за управление на синхронизацията при разпространението на обменяни данни.
ТРЯБВА (MUST)	Тази дума, или термините „ИЗИСКВА СЕ“ или „НЕОБХОДИМО Е“ означава, че съответното определение представлява абсолютно изискване на спецификацията.
ТРЯБВА ДА НЕ (MUST NOT)	Този израз или фразата „НЕ ТРЯБВА ДА“ означава, че съответното определение представлява абсолютна забрана в спецификацията.
Обслужване на едно гише (One Stop Shop (OSS)	Международно партньорство между управители на железопътна инфраструктура за предоставяне на клиентите на единна точка за контакт за целите на: — поръчване на определени влакови маршрути за международни товарни превози, — мониторинг на цялото влаково движение, — обикновено също и за фактуриране на такси за достъп до железопътните линии от името на управители на инфраструктура.
Режим на свободен достъп (Open Access mode)	Режим на експлоатация на влака, при който участва само едно железопътно предприятие, превозващо влака по различни инфраструктури. Това железопътно предприятие договаря нужните маршрути с всички съответни управители на инфраструктура.
OSS	Вж. Обслужване на едно гише.
Маршрут (Path)	Маршрут означава инфраструктурния капацитет, необходим за движението на даден влак между две точки за определен период от време (маршрутен път, определен във времето и пространството).
Сглобяване на маршрут (Path assembly)	Съединяване на индивидуални влакови маршрути за разширяване на маршрута във времето и пространството.
Peer-to-Peer (мрежа от равноправни възли за комуникация „от точка до точка“)	Терминът „peer-to-peer“ означава клас от системи и приложения, които използват разпределени ресурси за изпълнение на критична функция по децентрализиран начин. Ресурсите включват изчислителна мощност, данни (запаметяващи устройства и съдържание), мрежова честотна лента, както и наличие на ресурси (компютърни, човешки и др.). Критичната функция може да бъде разпределено компютърно изчисление, споделяне на данни/съдържание, комуникация и сътрудничество или платформи за услуги. Децентрализацията може да се отнася за алгоритмите, данните и метаданните, или за всички тези елементи. Това не изключва запазване на централизацията в някои части на системите и приложенията, ако това съответства на техните изисквания.
PKI	Инфраструктура с публичен ключ.
Място на доставяне (Place of delivery)	Място, където се извършва доставянето (посочва се и отправната гара). Място, където се променя отговорността за вагона.
Място на отпътуване (Place of departure)	Място, откъдето е планирано да отпътува или е отпътувало дадено превозно средство.
Местоназначение (Place of destination)	Място, където превозното средство трябва да пристигне или е пристигнало. Синоним: място на пристигане.
УИ по планирането (Planning IM)	УИ по планирането (УИП) е управителят на инфраструктурата, който отговаря за разработването и разпределянето на маршрути. Зоната на отговорност на УИП се определя от точките на предаване, например първо/последно място от пътуването в информацията за маршрута от съобщението „Заявка за маршрут“ или от предлаган/резервиран маршрут. В повечето случаи отговорния УИ е същият субект като УИ по планирането. За някои местоположения и/или за някои влакове обаче разработването на маршрути, както и контролът на движението при експлоатацията може да бъдат делегирани и на друг УИ.

Понятие	Описание
УИП (PIM)	Вж. УИ по планирането.
Период преди заминаване (Pre-departure Period)	Е времевият интервал преди планирания час на заминаване. Периодът преди заминаване започва в планирания час на заминаване минус времевия интервал и свършва в планирания час на заминаване.
Първични данни (Primary data)	Основните данни, използвани като базови за съобщенията или за осъществяването на функции и изчисляването на производни данни.
Пуснат в експлоатация (Put into Service)	Процедура, зависеща от техническото одобрение на даден вагон и от договор с железопътно предприятие за неговото използване, което дава възможност за стопанска експлоатация на вагона.
Железопътно предприятие (ЖПП) (Railway Undertaking (RU)	Железопътно предприятие (Директива (ЕС) 2016/798): означава железопътно предприятие съгласно определението в член 3, точка 1 от Директива 2012/34/ЕС, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието осигурява теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила. ЖПП може да поеме функциите на водещо ЖПП и/или отговорен заявител и/или отговорно ЖПП.
Отговорен заявител (ОЗ) (Responsible Applicant (RA)	ОЗ е заявител/клиент и изпълнител, както и единна точка за контакт за съответния УИ (управител на инфраструктура) за целия етап на планиране. Основната задача на ОЗ е да поиска резервиране на капацитет от УИ. Не е необходимо ОЗ да е железопътно предприятие; той може да бъде и друг субект, който е в състояние да резервира капацитет и има разрешение за това.
Отговорен УИ (Responsible IM)	Отговорният УИ (ОУИ) е управителят на инфраструктурата, който е собственик на съответната мрежа и отговаря за цялата експлоатация на влаковете и маршрутите по неговата мрежа.
Отговорно ЖПП (ОЖПП) (Responsible RU (RRU)	ОЖПП отговаря за движението на влака в експлоатационната фаза — за цялото пътуване или за участък от пътуването. Ако в експлоатацията на влака участват повече от едно ОЖПП, отговорността се прехвърля от едно ОЖПП на следващото ОЖПП в точката на прехвърляне. ОЖПП е субектът за контакт за УИ за целия обмен на съобщения в експлоатационната фаза. Въз основа на споразумение с отговорния заявител ОЖПП може също така да възложи на подизпълнител управлението на влака, но ОЖПП продължава да е точката за контакт за УИ в експлоатационната фаза.
Дата/час на освобождаване (Release date/time)	Дата/часа, когато се очаква стоките да бъдат освободени или са били освободени от клиента.
Час на освобождаване за вагоните (Release time for wagons)	Дата и час, когато вагоните са готови да бъдат изтеглени от посоченото място на коловоз на клиента.
Надеждност, разполагаемост, ремонтопригодност, безопасност (RAMS) (Reliability, Availability, Maintainability, Safety)	Надеждност — възможността за започване и продължаване на експлоатация при определените експлоатационни условия за определен период от време, изразена математически; Разполагаемост — времето в експлоатация, сравнено с времето извън експлоатация, изразено математически; Ремонтопригодност — пригодността на дадена система да бъде върната в експлоатация след отказ, изразена математически; Безопасност — вероятността за пораждане от системата на опасно събитие, изразена математически.
Точка на отчитане (Reporting point)	Място по време на пътуването на влака, при което отговорният управител на инфраструктура трябва да изпрати „съобщение с прогноза за движението на влака“, съдържащо очаквано време на пристигане на влака (ОЧПВ), до договорилото маршрута железопътно предприятие.

Понятие	Описание
Архив (Repository)	Архивът наподобява база от данни и речник на данни; обикновено включва обаче цялостна среда за система за управление на информацията. Той трябва да включва не само описания на структурите от данни (например обекти и елементи), но и метаданни, които представляват интерес за предприятието, формуляри за показване на данни върху екрана, отчети, програми и системи. Обикновено той включва и вътрешен набор от софтуерни инструменти, система за управление на базата от данни, метамодел, въведени метаданни и софтуер за зареждане и извличане, осигуряващ достъп до данните в архива.
Международна спогодба за взаимно използване на товарни вагони (RIV)	Правилници за взаимното ползване на товарните вагони в международния транспорт. Правилници за взаимното ползване на товарачни съоръжения, контейнери и палети в международния транспорт.
Маршрутен път (Route)	Географският път, който трябва да бъде изминат от началната точка до местоназначението.
Участък от маршрутен път (Route section)	Част от маршрутния път.
ЖПП (RU)	Вж. Железопътно предприятие.
Планиран час на заминаване (Scheduled time of departure)	Дата и час на заминаване, за които се прави заявка за маршрут.
Разписание/график за движение на влаковете (Scheduled Timetable)	Хронологично определено заемане на железопътна инфраструктура за движение на влак по междугарова линия или в гари. Промените в разписанията се съобщават от управителите на инфраструктура поне 2 дни преди началото на деня, в който влакът потегля от своята начална точка. Разписанието се отнася за определен ден. В някои страни е известно като оперативно разписание.
Смущение в превоза (Service Disruption)	Означава непланирано спиране на влака по време на експлоатация, без каквато и да е информация относно продължаването на пътуването.
Доставчик на услуги (Service Provider)	Превозвач, който отговаря за съответния конкретен етап от превоза. Страна, която е получила и ползва резервацията.
Товар (Shipment)	Вагони или интермодални товарни единици, превозвани като една пратка, независимо от количеството или броя на контейнерите, опаковките или частите. Наричан също „пратка“.
Краткосрочна заявка за маршрут (Short notice path request)	Означава отделната заявка за маршрут, подадена съгласно Директива 2012/34/ЕС поради допълнителни искания за превоз или експлоатационни нужди.
СЛЕДВА (SHOULD)	Тази дума или прилагателното „ПРЕПОРЪЧВА СЕ“ означава, че би могло да съществуват основателни причини при определени обстоятелства да не се вземе под внимание даден елемент, но в такъв случай е необходимо да бъдат осъзнати цялостните последици и те да бъдат внимателно преценени преди да бъде предпочетен друг начин на действие.
НЕ СЛЕДВА (SHOULD NOT)	Този израз или изразът „НЕ СЕ ПРЕПОРЪЧВА“ означава, че би могло да съществуват основателни причини при определени обстоятелства, при които дадено поведение да е приемливо или дори полезно, но е необходимо да бъдат осъзнати цялостните последици и случаят да бъде внимателно преценен, преди да се приложи поведението, описано с този израз.
Заинтересовани страни (Stakeholders)	Всяко лице или организация с основателен интерес към предоставянето на влакови услуги, като например: железопътно предприятие (ЖПП), организация, осигуряваща проследяване на експедирането, организация, осигуряваща локомотиви, организация, осигуряваща вагони, организация, осигуряваща машинисти/влакови бригади, организация, осигуряваща разпределителни паркове, организация, осигуряваща маневриране,

Понятие	Описание
	обединител на услугата, организация, предоставяща времеви интервали (УИ), оттоварящ за контролирането на влакове (УИ), управляващ движението, управител на подвижен състав, организация, осигуряваща фериботи, инспектор на вагони, локомотиви, организация, осигуряваща ремонт на вагони, локомотиви, управляващ експедирането, организация, осигуряваща маневрирането и разпределянето, организация, осигуряваща логистични услуги, получател, изпращач. **Допълнителни термини при интермодален транспорт:** организация, осигуряваща контейнери, оператор на интермодален терминал, организация, осигуряваща товарно-транспортни операции/дружество, изпълняващо автомобилно извозване, организация, осигуряваща транспорт по вода, организация, осигуряваща баржови линии.
Оператор на терминал (Terminal Operator)	Означава организационна единица, която отговаря за управлението на разпределителна гара, мултимодален или интермодален терминал, пристанищен терминал.
ОЧПВ (TETA)	Вж. Очакван час на пристигане на влака (Train Estimated Time of Arrival).
Проследяване на данни (Tracing)	Дейност по съответна заявка, представляваща откриване и възстановяване на историята на транспортирането на дадена пратка, возило, съоръжение, пакет или товар.
Проследяване (Tracking)	Дейност за системен мониторинг и записване на текущото местоположение и на състоянието на дадена пратка, возило, съоръжение, пакет или товар.
Влак (Train)	Определение на ТСОС „Експлоатация и управление на движението“: Влакът се определя като тягова единица (тягови единици), със или без прикачени железопътни возила, с налични влакови данни, движеща се между две или повече определени точки.
Очакван час на пристигане на влака (Train Time of Estimated Arrival)	Очакваният час на пристигане на влака в определена точка, напр. точката на предаване, точката на прехвърляне, местоназначението на влака.
Влаков маршрут (Train path)	Вж. Маршрут.
Трансбордиране (Transhipment)	Операцията по преместване на интермодалните товарни единици от едно транспортно средство на друго.
Пътен план (Trip plan)	Показва по отношение на даден вагон или интермодална единица какво е планираното пътуване на вагона/интермодалната единица.
Използван капацитет на транспортната единица (Unit capacity used)	Показател за степента на натоварване на транспортната единица (напр. пълна, празна, натоварване, по-малко от контейнерното — LCL).
Единичен товар (Unit Load)	Няколко отделни пакета, които са свързани, палетизирани или завързани заедно, така че да образуват обща единица за по-ефективно манипулиране с механични съоръжения.
Цял влак (Unit train)	Товарен влак, изпратен само с една товарителница и само един вид стоки и който се състои от еднакви вагони, движещи се от изпращача до получателя без междинно преразпределяне на вагоните.

Понятие	Описание
Вагонен товар (Wagon load)	Единичен товар, при който единицата е вагон.
Заявка за транспорт (Consignment order)	Подраздел на товарителницата, който съдържа информацията, необходима на дадено железопътно предприятие за извършване на превоз на негова отговорност до прехвърлянето на товара на следващото железопътно предприятие. Инструкция за транспортирането на вагонна пратка.

([1]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

([2]) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

Допълнение III

Задачи на Националния център за контакти (НЦК) по телематичните приложения за пътнически и за товарни превози (ТППП/ТПТП)

1) Да изпълнява ролята на център за контакти между Агенцията и действащите лица в областта на железопътния транспорт (управители на инфраструктура, железопътни предприятия, ползватели на вагони, управители на гари, продавачи на билети, оператори на интермодален транспорт, клиенти на железопътни товарни превози и съответните сдружения) в държавата членка, за да осигурява активно прилагане на ТПТП и ТППП от действащите лица в областта на железопътния транспорт, както и тяхната осведоменост за промените в тази област и за решенията на Управляващия комитет.

2) След анализ от страна на групата за сътрудничество в областта на изпълнението, да съобщава на Управляващия комитет за ТПТП/ТППП за опасенията и мненията на действащите лица в областта на железопътния транспорт в държавата членка що се отнася до прилагането и експлоатацията на ТСОС ТПТП.

3) Да поддържа контакт с представителя на съответната държава членка в Комитета за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт (RISC), като по този начин осигурява преди всяко заседание на RISC осведомяване на членовете на RISC по националните въпроси във връзка с ТПТП/ТППП, както и осведомяване на съответните действащи лица в областта на железопътния транспорт за решенията на RISC, свързани с ТПТП/ТППП.

4) Държавата членка осигурява установяване на контакт с всички лицензирани железопътни предприятия и други действащи лица в областта на железопътния транспорт (управители на инфраструктура, железопътни предприятия, ползватели на вагони, управители на гари, оператори на интермодален транспорт, клиенти на железопътни товарни превози и съответните сдружения), както и да им се предоставят подробни данни за НЦК, ако те все още не са установили контакт с НЦК.

5) Доколкото те са известни, да осведоми действащите лица в областта на железопътния транспорт в държавата членка за техните задължения по регламентите относно ТПТП и ТППП, както и че те трябва да спазват тези изисквания (по отношение на прилагането и експлоатацията на ТСОС ТПТП).

6) Да работи с държавата членка по определянето на организация, която да отговаря за въвеждане в централния домейн на първични кодове за местоположение (primary location codes). Идентификационните данни за съответната организация трябва да се докладват на ГД „Мобилност и транспорт“ за осигуряване на разпространение на съответната информация.

7) Да съдейства за обмена на информация между действащите лица в областта на железопътния транспорт от държавите членки (управители на инфраструктура, железопътни предприятия, ползватели на вагони, управители на гари, продавачи на билети, оператори на интермодален транспорт, клиенти на железопътни товарни превози и съответните сдружения) в държавата членка.