

**Уредба Комисије (ЕУ) број 1305/2014 од 11. децембра 2014. године о
техничкој спецификацији интероперабилности у вези са подсистемом
телематских апликација за превоз робе железничког система у Европској
унији и о стављању ван снаге Уредбе (ЕЗ) број 62/2006**

(текст од значаја за ЕЕП)

ЕВРОПСКА КОМИСИЈА,

имајући у виду Уговор о функционисању Европске уније,

имајући у виду Директиву 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у Заједници⁽¹⁾, а нарочито члан 6. став 1. те директиве,

с обзиром на то да:

(1) У складу са чланом 2. тачка д) Директиве 2008/57/ЕЗ, железнички систем је подељен на структурне и функционалне подсистеме. Сваки од подсистема треба да буде обухваћен техничком спецификацијом интероперабилности (ТСИ).

(2) Уредбом Комисије (ЕЗ) број 62/2006⁽²⁾ утврђене су техничке спецификације интероперабилности које се односе на подсистем телематских апликација за превоз робе трансевропског железничког система.

(3) Европска агенција за железнице (у даљем тексту: Агенција) добила је мандат 2010. године да преиспита техничке спецификације интероперабилности (ТСИ) за подсистем „телематских апликација за превоз робе” (ТАФ) у складу са чланом 6. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ.

(4) Агенција је издала препоруку ERA/REC/106 – 2013/REC 10. децембра 2013. године да би ажурирала Анекс А Уредбе (ЕЗ) број 62/2006.

(5) ТСИ ТАФ не захтева употребу посебних технологија или техничких решења осим када је то неопходно за интероперабилност европског железничког система.

(6) Представничка тела железничког сектора утврдила су Главни план за спровођење ТСИ ТАФ. У овом Главном плану наведене су потребне фазе за прелазак са парцијалног националног приступа на несметану размену информација у целом европском железничком систему.

(7) ТСИ ТАФ се заснива на најбољем доступном стручном знању. Технолошки и оперативни развој могу захтевати даље измене овог ТСИ ТАФ. Стога треба

⁽¹⁾СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1.

⁽²⁾Уредба Комисије (ЕЗ) број 62/2006 од 23. децембра 2005. године о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем телематских апликација за превоз робе трансевропског конвенционалног железничког система (СЛ L 13, 18.1.2006, стр.1.).

развити поступак управљања променама да би се консолидовали и ажурирали захтеви ТСИ ТАФ.

(8) Све учеснике, нарочито мале превознике робе који нису чланови представничких тела европског железничког сектора, треба обавестити о њиховим обавезама у вези са ТСИ ТАФ.

(9) Уредбу (ЕЗ) број 62/2006 стога треба ставити ван снаге.

(10) Мере предвиђене овом уредбом у складу су са мишљењем Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ,

ДОНЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

Предмет

Техничка спецификација интероперабилности (ТСИ) која се односи на подсистем „телематских апликација за превоз робе” европског железничког система, како је утврђено у анексу, овим се усваја.

Члан 2.

Област примене

1. ТСИ се примењује на подсистем „телематске апликације” железничког система у Европској унији како је дефинисано у Одељку 2.6 тачка б) Анекса II Директиве 2008/57/ЕЗ.

2. ТСИ се примењује на следеће мреже:

а) трансевропску мрежу конвенционалног железничког система, како је дефинисано у Одељку 1.1, Анекс I Директиве 2008/57/ЕЗ;

б) трансевропску мрежу железничког система за велике брзине како је дефинисано у Одељку 2.1, Анекса I Директиве 2008/57/ЕЗ;

в) друге делове мреже железничког система у Унији.

ТСИ се не примењује на случајеве из члана 1. став 3. Директиве 2008/57/ЕЗ.

3. ТСИ се примењује на мреже са следећим номиналним ширинама колосека: 1435 mm, 1520 mm, 1524 mm, 1600 mm и 1668 mm

Члан 3.

Ажурирање и извештавање о техничким документима

Агенција путем свог веб сајта ставља на располагање ознаке места и ознаке привредних друштава из тачке 4.2.11.1. (тач. б) и г)), као и техничке документе из анекса, Одељак 7.2. и извештава Комисију о напретку при њиховој изради.

Комисија обавештава државе чланице о овом напретку посредством Одбора основаног у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ.

Члан 4.

Усклађеност са мрежама у трећим земљама

У погледу услуга железничког превоза робе које се одвијају из трећих земаља или ка њима, усклађеност са захтевима ТСИ утврђеним у анексу зависи од доступности информација које пружају лица ван Европске уније, осим ако билатерални споразуми не предвиђају размену информација усклађену са овим ТСИ.

Члан 5.

Спровођење

1. Агенција оцењује и надгледа спровођење ове уредбе како би утврдила да ли су остварени договорени циљеви и рокови и подноси извештај о оцени управном одбору ТАФ-а из Одељка 7.1.4. анекса.

2. Управни одбор ТАФ-а оцењује спровођење ове уредбе на основу извештаја о оцени који подноси Агенција, и доноси одговарајуће одлуке за даље мере које мора предузети сектор.

3. Државе чланице старају се о томе да сва железничка предузећа, управљачи инфраструктуре и имаоци вагона који су регистровани на њиховој територији, буду обавештени о овој уредби и одређују Националну контакт тачку за праћење њеног спровођења како је описано у Додатку III.

4. Државе чланице шаљу Комисији извештај о спровођењу ове уредбе до 31. децембра 2018. године. О овом извештају се расправља у Одбору који је основан у складу са чланом 29. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ. По потреби, ТСИ из анекса ове уредбе се прилагођава.

Члан 6.

Стављање ван снаге

Уредба (ЕЗ) број 62/2006 ставља се ван снаге од ступања на снагу ове уредбе.

Члан 7.

Ступање на снагу и примена

Ова уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана објављивања у *Службеном листу Европске уније*.

Примењује се од 1. јануара 2015. године.

Ова уредба је обавезујућа у целини и непосредно се примењује у свим државама чланицама.

Сачињено у Бриселу, 11. децембра 2014. године

За Комисију

Председник

Жан Клод Јункер (Jean-Claude JUNCKER)

РАДНА ВЕРЗИЈА

АНЕКС

САДРЖАЈ

1. УВОД 443
 - 1.1. Скраћенице 443
 - 1.2. Референтни документи 444
 - 1.3. Техничка област примене 445
 - 1.4. Географска област примене 445
 - 1.5. Садржај овог ТАФ ТСИ. 445
2. ДЕФИНИЦИЈА ПОДСИСТЕМА И ОБЛАСТ ПРИМЕНЕ 446
 - 2.1. Функције у области примене ТСИ 446
 - 2.2. Функције ван области примене ТСИ 446
 - 2.3. Преглед описа подсистема 446
 - 2.3.1. Укључена лица 446
 - 2.3.2. поступци 448
 - 2.3.3. Опште напомене 449
3. ОСНОВНИ ЗАХТЕВИ 450
 - 3.1. Усаглашеност са основним захтевима 450
 - 3.2. Аспекти основних захтева 450
 - 3.3. Аспекти у вези са општим захтевима 451
 - 3.3.1. Безбедност 451
 - 3.3.2. Поузданост и доступност 451
 - 3.3.3. Здравље 451
 - 3.3.4. Заштита животне средине 451

3.3.5. Техничка усклађеност 451

3.4. Аспекти који се посебно односе на Подсистем телематских апликације за превоз робе 451

3.4.1. Техничка усклађеност 451

3.4.2. Поузданост и доступност 451

3.4.3. Здравље 452

3.4.4. Безбедност 452

4. КАРАКТЕРИСТИКЕ ПОДСИСТЕМА 452

4.1. Увод 452

4.2. Функционалне и техничке спецификације подсистема 452

4.2.1. Подаци о товарном листу 453

4.2.2. Захтев за трасу воза 454

4.2.3. Припрема воза 455

4.2.4. Прогноза вожње воза 456

4.2.5. Информација о прекиду саобраћаја 457

4.2.6. Пошиљка *ETI/ETA* 458

4.2.7. Кретање вагона 459

4.2.8. Извештавање о размени вагона 460

4.2.9. Размена података за побољшање квалитета 461

4.2.10. Главни референтни подаци 462

4.2.11. Различите референтне датотеке и базе података 463

4.2.12. Умрежавање и комуникација 466

4.3. Функционалне и техничке спецификације интерфејса 468

4.3.1. Интерфејси са ТСИ инфраструктуре 468

4.3.2. Интерфејси са ТСИ контроле/управљања и сигнализације 468

- 4.3.3. Интерфејси са подсистемом возних средстава 468
- 4.3.4. Интерфејси са ТСИ управљања радом и саобраћајем 468
- 4.3.5. Интерфејси са телематским апликацијама за услуге превоза путника 469
- 4.4. Правила рада 469
 - 4.4.1. Квалитет података 469
 - 4.4.2. Управљање централним централним спремиштем 471
- 4.5. Правила одржавања 471
- 4.6. Стручне квалификације 471
- 4.7. Здравствени и безбедносни услови 471
- 5. ЧИНИОЦИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ 417
 - 5.1. Дефиниција 471
 - 5.2. Списак чинилаца 471
 - 5.3. Перформансе и спецификације чинилаца 472
- 6. ОЦЕНА УСАГЛАШЕНОСТИ ОДНОСНО ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЧИНИЛАЦА И ВЕРИФИКАЦИЈА ПОДСИСТЕМА 472
 - 6.1. Чиниоци интероперабилности 472
 - 6.1.1. Поступци оцењивања 472
 - 6.1.2. Модул 472
 - 6.1.3. Подсистем телематских апликација за превоз робе 472
- 7. ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА 473
 - 7.1. Модалитети апликације овог ТСИ 473
 - 7.1.1. Увод 473
 - 7.1.2. Фаза један – детаљне ИТ спецификације и главни план 473
 - 7.1.3. Фазе 2 и 3 – Развој и примена 473
 - 7.1.4. Управљање, улоге и одговорности 473

7.2. Управљање променама 475

7.2.1. Поступак управљања променама 475

7.2.2. Посебан поступак управљања променама за документа наведена у
Додатку I ове уредбе 475

Додатак I: Списак техничких докумената 476

Додатак II: Глосар 477

Додатак III: Задаци које предузима ТАФ/ТАП Национална контакт тачка (НКТ)
488

РАДНА ВЕРЗИЈА

1. УВОД

1.1. Скраћенице

Табела 1.

Скраћенице

Скраћеница	Дефиниција
<i>ANSI</i>	Амерички национални институт за стандарде
<i>CI</i>	Заједнички интерфејс
<i>CR</i>	Захтев за промену
ЕЗ	Европска комисија
<i>ERA</i>	Европска железничка агенција (такође се наводи као „Агенција”)
<i>ERTMS</i>	Европски систем управљања железничким саобраћајем
<i>ETCS</i>	Европски систем за контролу возова
УИ	Управљач инфраструктуре
<i>ISO</i>	Међународна организација за стандардизацију
<i>LAN</i>	Локална рачунарска мрежа
<i>LCL</i>	Товар мањи од контејнерског
ГЖП	Главно железничко предузеће
<i>ONC</i>	Отворено мрежно програмирање
<i>OTIF</i>	Међувладина организација за међународни превоз железницом/железницом
<i>PVC</i>	Трајно виртуелно коло
<i>RISC</i>	Одбор за интероперабилност и безбедност железница
ЖП	Железничко предузеће
ТАФ	Телематске апликације за превоз робе
ТАП	Телематске апликације за превоз путника
<i>TCP/IP</i>	Протокол за контролу преноса/Интернет протокол

ТЕМ	Трансевропска мрежа
ТСИ	Техничка спецификација интероперабилности
ДВ	Имаоци вагона
WP	Радна група у организацији ERA

1.2. Референтна документа

Табела 2.

Референтна документа

Реф. бр.	Упућивање на документ	Наслов	Последње издање
(1)	Директива 2008/57/ЕЗ	Директива 2008/57/ЕЗ Европског парламента и Савета од 17. јуна 2008. године о интероперабилности железничког система у оквиру Заједнице (СЛ L 191, 18.7.2008, стр. 1).	17.6.2008
(2)	ТАП ТСИ Уредба (ЕУ) број 454/2011	Уредба Комисије (ЕУ) број 454/2011 од 5. маја 2011. године о техничким спецификацијама интероперабилности у вези са подсистемом „телематских апликација за превоза путника” трансевропског железничког система (СЛ L 123, 12.5.2011, стр. 11).	5.5.2011
(3)	Директива 2012/34/ЕУ	Директива 2012/34/ЕУ Европског парламента и Савета од 21. новембра 2012. године о оснивању јединственог европског железничког подручја (СЛ L 343, 14.12.2012, стр. 32).	21.11.2012
(4)	ERA-TD-105	ТАФ ТСИ — АНЕКС Г.2: ДОДАТАК Ђ – ТАФ ТСИ МОДЕЛ ПОДАТАКА И ПОРУКЕ.	22.3.2013
(5)	ТАФ ТСИ Уредба број 62/2006	Уредба Комисије (ЕЗ) број 62/2006 од 23. децембра 2005. године о техничкој спецификацији интероперабилности, која се односи на подсистем телематских апликација за превоз робе трансевропског конвенционалног железничког система (СЛ L 13, 18.1.2006, стр.1).	18.1.2006
(6)	Уредба Комисије (ЕУ) број 280/2013	Уредба Комисије (ЕУ) број 280/2013 од 22. марта 2013. године о измени Уредбе (ЕЗ) број 62/2006 о техничкој	22.3.2013

		спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем телематских апликација за превоз робе трансевропског конвенционалног железничког система (СЛ L 84, 23.3.2013, стр. 17).	
(7)	Уредба Комисије (ЕУ) број 328/2012	Уредба Комисије (ЕУ) број 328/2012 од 17. априла 2012. године о измени Уредбе (ЕЗ) број 62/2006 о техничкој спецификацији интероперабилности која се односи на подсистем телематских апликација за превоз робе трансевропског конвенционалног железничког система (СЛ L 106, 18.4.2012, стр. 14).	17.4.2012
(8)	К(2010)2576 коначни	Одлука Комисије од 29. априла 2010. године о мандату Европске железничке агенције да развије и преиспита Техничке спецификације интероперабилности с циљем проширења области примене на целокупан железнички систем Европске уније.	29.4.2010
(9)	Директива 2004/49/ЕЗ	Директива 2004/49/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о безбедности на железницама Европске заједнице и измени Директиве Савета 95/18/ЕЗ о лиценцирању железничким предузећа и о измени Директиве 2001/14/ЕЗ о расподели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и сертификацији безбедности (Директива о безбедности железница) (СЛ L 164, 30.4.2004, стр. 44).	28.11.2009
(10)	Директива 2001/13/ЕЗ	Директива 2001/13/ЕЗ Европског парламента и Савета од 26. фебруара 2001. године којом се мења Директива Савета 95/18/ЕЗ о лиценцирању железничких предузећа (СЛ L 75, 15.3.2001, стр. 26).	26.2.2001

1.3. Техничка област примене

Техничка спецификација интероперабилности (у даљем тексту ТАФ ТСИ) тиче се елемента „апликације за услуге превоза робе” подсистема „телематских апликација” који је укључен у функционалну област списка у Анексу II Директиве 2008/57/ЕЗ (1).

Сврха овог ТАФ ТСИ је да обезбеди ефикасну узајамну размену информација успостављањем техничког оквира како би се остварио процес превоза који је што је више могуће економски одржив. То подразумева апликације за услуге превоза робе и управљање везама са другим видовима транспорта, што значи да се овај ТАФ ТСИ фокусира и на транспортне услуге ЖП-а, а не само на управљање возовима. Безбедносни аспекти се разматрају само у погледу постојања елемената података; вредности немају утицај на безбедно управљање возом а усаглашеност са захтевима за ТАФ ТСИ не може се сматрати за усаглашеност са захтевима у погледу безбедности.

ТАФ ТСИ такође има утицај на услове коришћења железничког превоза од стране корисника. In this respect the term users means not only infrastructure managers or railway undertakings but also all other service providers such as wagon companies, intermodal operators and even customers. У том смислу термин корисници не означава само управљаче инфраструктуре или железничка предузећа већ и остале пружаоце услуге као што су фабрике за производњу вагона, интермодални превозници, као и корисници.

Техничка област примене овог ТСИ даље је дефинисана у члану 2. ст. 1. и 3. ове уредбе.

1.4. Географско подручје примене

Географско подручје примене овог ТСИ је мрежа целокупног железничког система, који се састоји од:

- мреже трансевропског конвенционалног железничког система (ТЕМ) како је описано у Анексу I Одељак 1.1. „Мрежа” Директиве 2008/57/ЕЗ (1),
- мреже трансевропског железничког система за велике брзине (ТЕМ) како је описано у Анексу I Одељак 2.1. „Мрежа” Директиве 2008/57/ЕЗ (1),
- других делова мреже целокупног железничког система, примењујући проширење области примене како је описано у Анексу I Одељак 4. Директиве 2008/57/ЕЗ (1).

Случајеви из члана 1. став 3. Директиве 2008/57/ЕЗ (1) су искључени.

1.5. Садржај овог ТАФ ТСИ

Садржај овог ТАФ ТСИ у складу је са чланом 5. Директиве 2008/57/ЕЗ (1).

Овај ТСИ такође садржи, у Поглављу 4, карактеризацију подсистема, захтеве за рад и одржавање који су специфични за област примене наведене у ставу 1.1. (Техничка област примене) и ставу 1.2. (Географско подручје примене).

2. ДЕФИНИЦИЈА ПОДСИСТЕМА И ОБЛАСТ ПРИМЕНЕ

2.1. Функција у оквиру области примене ТСИ

Подсистем телематске апликације за превоз робе дефинисан је у Анексу II Директиве 2008/57/EЗ (1), Одељак 2.5. тачка б).

Он нарочито укључује:

- апликације за услуге превоза робе, укључујући информационе системе (праћење робе и возова у реалном времену),
- системе ранжирања и системе састављања возова,
- системе резервације, при чему се овим подразумева резервација трасе воза,
- управљање везама са другим видовима транспорта и израду пропратних електронских докумената.

2.2. Функције ван области примене ТСИ

Системи плаћања и издавања фактура за кориснике, као и системи за плаћање и издавање фактура између различитих пружалаца услуге, као што су железничка предузећа или управљачи инфраструктуре, нису део области примене овог ТСИ. Дизајн система за размену података у складу са Поглављем 4.2. (Функционалне и техничке спецификације подсистема), ипак пружа неопходне информације које представљају основ за плаћања проистекла из транспортних услуга.

Дугорочно планирање реда вожње је изван области примене ових ТСИ за телематске апликације. Ипак, у неким тачкама биће упућивања на исход дугорочног планирања, уколико постоји веза са ефикасном разменом информација која је неопходна за саобраћање возова.

2.3. Преглед описа подсистема

2.3.1. Укључена лица

Овај ТСИ узима у обзир постојеће пружаоце услуга и различите могуће будуће пружаоце услуга укључене у превоз робе, као што су (списак није коначан):

- вагони
- локомотиве
- машиновође
- ранжирање помоћу скретница и спушталица
- продаја слотова
- управљање пошиљком
- састав воза

- вожња воза
- праћење воза
- управљање возом
- праћење пошилке
- преглед и поправка вагона и/или локомотиве
- царињење
- рад интермодалних терминала
- управљање превозом робе

Неки специфични пружаоци услуга јасно су дефинисани у Директивама 2012/34/ЕУ (3), 2008/57/ЕЗ (1) и 2004/49/ЕЗ (9). Будући да ове директиве треба узети у обзир, овај ТСИ нарочито се односи на дефиницију:

Управљач инфраструктуре (УИ) (Директива 2012/34/ЕУ (3)) - свако тело или предузеће посебно одговорно за успостављање, управљање и одржавање железничке инфраструктуре, укључујући управљање саобраћајем, контролу, управљање и сигнализацију; функције управљача инфраструктуре на мрежи или делу мреже могу се доделити различитим телима или предузећима. Ако управљач инфраструктуре, по својој правној форми, организационој функцији или функцији доношења одлука, није независно од другог железничког предузећа, функције из Поглавља IV Одељака 2. и 3. обављају тело које врши наплату и тело које врши расподелу капацитета железничке инфраструктуре која су независна по својој правној форми, организацији или доношењу одлука од сваког железничког предузећа;

На основу ове дефиниције, овај ТСИ сматра УИ за пружаоца услуге расподеле траса возова, пружаоца услуге за управљање/праћење возова и за извештавање о возу/траси воза.

Подносилац захтева (Директива 2012/34/ЕУ (3)) - железничко предузеће или међународна групација железничких предузећа, других особа или правних лица, као што су надлежни органи према Уредби (ЕЗ) број 1370/2007 отпремници робе и шпедитери, и превозници у комбинованом транспорту, са интересом пружања јавне услуге или пословним интересом у набавци капацитета инфраструктуре;

Железничко предузеће (Директива 2004/49/ЕЗ (9)) - железничко предузеће како је дефинисано у Директиви 2001/14/ЕЗ, и свако друго јавно или приватно предузеће чија је делатност пружање услуге превоза робе и/или путника железницом на основу тога што обезбеђује вучу; ово такође укључује предузећа која пружају само услугу вуче;

На основу ове дефиниције, овај ТСИ сматра ЖП за пружаоца услуге вожње возова.

У погледу доделе трасе за вожњу воза, такође треба узети у обзир члан 38. Директиве 2012/34/ЕУ (3):

Капацитете инфраструктуре додељује управљач инфраструктуре. Након доделе капацитета инфраструктуре подносиоцу захтева, прималац га не може пренети другом предузећу или служби.

Трговање капацитетима инфраструктуре је забрањено и води до изузећа из даље расподеле капацитета.

Употреба капацитета од стране железничког предузећа у обављању послова подносиоца захтева који није железничко предузеће, не сматра се преносом.

У вези са сценаријима комуникације између управљача инфраструктуре и подносиоца захтева у извршењу превоза, узимају се у обзир само УИ и ЖП, а не и све врсте подносилаца захтева, што је значајно за фазу планирања. У фази извршења увек се даје дефинисан однос УИ – ЖП, за који је размена порука и чување информација одређен у овом ТСИ. Дефиниција подносиоца захтева и могућности доделе трасе које из тога произилазе остају неизмењени.

Различите услуге морају се обезбедити за транспорт робе. Један од примера је обезбеђивање вагона. Ова услуга се односи на управљача возног парка. Уколико је ова транспортна услуга једна од услуга које нуди ЖП, ЖП такође поступа и као управљач возног парка. Управљач возног парка може да управља својим вагонима и/или вагонима другог имаоца (други пружалац услуге за теретне вагоне). Потребне за оваквом врстом пружаоца услуге се узимају у обзир независно од тога да ли правно лице управљача возног парка представља ЖП или не.

Овај ТСИ не оснива нова правна лица и не обавезује ЖП да укључи спољне пружаоце услуга за услуге које нуди само ЖП, али именује, по потреби, услугу називом пружаоца одговарајуће услуге. Ако ЖП нуди услугу, онда ЖП наступа као пружалац услуге за дату услугу.

Узимајући у обзир потребе корисника превоза, једна од услуга је и организација и управљање транспортном линијом у складу са обавезом према корисника превоза. Ову услугу пружа Главно железничко предузеће (Главно ЖП или ГЖП). ГЖП је једина тачка контакта за корисника услуге. Ако је више од једног железничког предузећа укључено у транспортни ланац, ГЖП је такође одговорно за координацију са другим железничким предузећима.

Ову услугу може да преузме шпедитер или било које друго правно лице.

Учешће ЖП-а као ГЖП-а разликује се у зависности од врсте транспортног тока. У интермодалном транспорту управљање капацитетом блок возова и припрему

товарних листова обавља Координатор интермодалног транспорта, који може бити корисник превоза за ГЖП.

Најважније је да, ЖП и УИ и сви остали пружаоци услуге (како је дефинисано овим анексом) морају да раде заједно, или путем сарадње и/или путем отвореног приступа, као и путем ефикасне размене информација, како би несметано пружали услуге кориснику превоза.

2.3.2. Разматрани оступци

Овај ТСИ за сектор транспорта робе је ограничен у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ (1) на УИ и ЖП/ГЖП у односу на њихове директне кориснике превоза. У складу са уговорним споразумом ГЖП пружа информације кориснику превоза, нарочито:

- Информације о траси.
- Информацију о вожњи воза на договореним тачкама извештавања, укључујући најмање тачке поласка, размене/примопредаје и тачке доласка уговореног транспорта.
- Предвиђено време доласка (*ETA*) на коначно одредиште укључујући ранжирне станице и терминале интермодалног транспорта.
- Прекид саобраћаја. Ако главно ЖП сазна за прекид саобраћаја, благовремено о томе обавештава корисника превоза.

За слање те информације, одговарајуће поруке усаглашене са ТАФ-ом дефинисане су у Поглављу 4.

У оквиру пружања услуга превоза робе, активност ГЖП у погледу пошиљке, почиње пријемом товарног листа од корисника превоза а, на пример, за колске пошиљке, објављивањем времена отпреме вагона вагона. ГЖП саставља прелиминарни план пута (на основу искуства и/или уговора) за превоз. Ако ГЖП намерава да у возу има колску пошиљку на основу Режима отвореног приступа (ГЖП управља возом током целог трајања пута) прелиминарни план пута је и коначни план. Ако ГЖП намерава да колску пошиљку стави у воз који подразумева сарадњу са другим ЖП-а, прво мора да сазна ком ЖП-у треба да се обрати и у које време се може обавити размена између два ЖП-а. ГЖП затим припрема прелиминарне налоге за пошиљку посебно за свако ЖП као делове целокупног товарног листа. Налози за пошиљку су одређени у Поглављу 4.2.1. (Подаци из товарног листа).

Изабрана ЖП проверавају расположивост средстава за вожњу вагона и расположивост трасе воза. Одговори различитих ЖП омогућавају ГЖП да преради план пута или да започне нову претрагу – можда са другим ЖП – све док се план пута не уклопи у захтеве корисника превоза.

ЖП/ГЖП мора да поседује, најмање, способност да,

– ДЕФИНИШЕ: услуге у смислу цена и времена транзита, снабдевености вагона (по потреби), информације о вагону/јединици интермодалног транспорта (место, статус и предвиђено време доласка вагона/јединице интермодалног транспорта 'ETA'), где пошиљке могу да се утоваре у празне вагоне, контејнере, итд.,

– ИСПОРУЧИ: услуге које су дефинисане на поуздан, несметан начин употребом заједничких пословних процеса и повезаних система. Мора се омогућити ЖП и другим пружаоцима услуге и заинтересованим странама, као што су царине, да размењују информације електронским путем,

– МЕРИ: квалитет испоручене услуге у поређењу са оним што је утврђено, тј: тачност фактуре у односу на понуђену цену, стварно време транзита у односу на обавезе, поручен вагон у односу на испоручен вагон, ETA у односу на стварно време доласка,

– РАДИ : на продуктиван начин у смислу коришћења: воза, капацитета инфраструктуре и возног парка употребом пословних процеса, система и размене података неопходних за планирање реда вожње вагона/јединице интермодалног транспорта и воза.

ЖП/ГЖП као подносилац захтева мора такође да обезбеди (путем уговора са УИ) захтевану трасу воза и мора да вози воз у оквиру своје деонице путовања. За трасу воза може да користи претходно резервисане трасе воза (у фази планирања) или мора да тражи *ad hoc* трасу воза од одговарајућег управљача инфраструктуре за деоницу путовања на којем ЖП вози воз. Пример сценарија захтева за трасу воза је дат у Додатку I.

Власништво над трасом воза такође је важно за комуникацију између УИ и ЖП током вожње воза. Комуникација се увек мора заснивати на броју воза и трасе, где УИ комуницира са ЖП, које је резервисало трасу на његовој инфраструктури (видети такође Додатак I).

Ако ЖП обезбеђује целокупно путовање А — F (Отворен приступ од стране ЖП, ниједно друго ЖП није укључено), сваки укључени УИ комуницира директно само са овим ЖП. Овај „отворени приступ” који пружа ЖП се може остварити резервисањем трасе пута преко „јединственог шалтера” или по деоницама директно код сваког УИ. ТСИ узима у обзир оба сценарија како је показано у Поглављу 4.2.2.1: Захтев за трасу воза, Прелиминарне напомене.

Процес дијалога између ЖП и УИ у вези са утврђивањем трасе за теретни воз дефинисан је у Поглављу 4.2.2. (Захтев за трасу воза). Ова функција упућује на члан 48. став 1. Директиве 2012/34/ЕУ (3). Процес дијалога искључује прибављање лиценце за ЖП које пружа услуге у складу са Директивом 2001/13/ЕЗ (10), сертификацију у складу са Директивом 2012/34/ЕУ (3) и приступна права у складу са Директивом 2012/34/ЕУ (3).

У поглављу 4.2.3. (Припрема воза) дефинисана је размена информација која се односи на састав воза и поступак поласка воза. Размена података током вожње воза при редовном раду је дата у Поглављу 4.2.4. (Прогноза вожње воза), док су

за изузетке, поруке дефинисане у Поглављу 4.2.5. (Информације о прекиду саобраћаја). Све поменуте поруке размењују се између ЖП и УИ и односе се на возове.

Најважнија информација за корисника превоза је предвиђено време доласка (*ETA*) његове пошиљке. Из информација које се размене између ГЖП и УИ (у случају Отвореног приступа) може се израчунати *ETA*. У случају сарадње различитих ЖП-а, *ETA*, као и предвиђено време размене (*ETI*) могу се утврдити из размене порука између ЖП и УИ, коју ЖП обезбеђује ГЖП-у, (Поглавље 4.2.6. Пошиљка *ETI/ETA*).

Такође, на основу информација које размењују УИ и ЖП, ГЖП зна, на пример:

– полазак или долазак вагона у ранжирну станицу или на дефинисана места (Поглавље 4.2.7. Кретање вагона),

– када се одговорност за вагоне преноси са једног ЖП на следеће ЖП у транспортном ланцу (Поглавље 4.2.8. Извештавање о размени вагона).

На основу не само података размењених између УИ и ЖП, већ и на основу података размењених између ЖП и ГЖП, могу се проценити различити статистички подаци

– за – средњи рок – детаљније планирање производног процеса, и

– за – дужи рок – извођење стратешког планирања и студије капацитета (нпр.: анализе мреже, дефинисање споредних колосека и ранжирних станица, планирање возних средстава), али пре свега

– за побољшање квалитета транспортних услуга и продуктивности (Поглавље 4.2.9. Размена података за побољшање квалитета).

Манипулација празним вагонима је посебно важна у случају интероперабилних вагона. Суштински не постоји разлика у манипулацији товарним или празним вагонима. Транспорт празних вагона такође се заснива на налозима за пошиљку, при чему се управљач возног парка за ове празне вагоне мора сматрати корисником превоза.

2.3.3. Опште напомене

Информациони систем је добар онолико колико су поуздани подаци у њему. Стога, подаци који имају одлучујућу улогу у отпремању пошиљке, вагона или контејнера морају бити тачни и економично забележени – што значи да податке треба унети у систем само једном.

На основу овога, апликације и поруке овог ТСИ избегавају вишеструко ручно уношење података приступањем већ сачуваним подацима, нпр. референтним подацима о возним средствима. Захтеви у вези са референтним подацима о возним средствима утврђени су у Поглављу 4.2.10. (Главни референтни

подаци). Посебна референтна база података о возним средствима мора да омогући једноставан приступ техничким подацима. Садржај база података мора бити приступачан, заснован на структурираним правима приступа у зависности од привилегија, свим УИ, ЖП и управљачима возног парка, а нарочито за потребе управљања возним парком и одржавања возних средстава. Оне морају да садрже све кључне техничке податке о транспорту као што су:

- идентификациона ознака возних средстава,
- технички/пројектни подаци,
- оцена усклађености са инфраструктуром,
- оцену релевантних карактеристика товарења,
- карактеристике кочница,
- податке о одржавању,
- карактеристике окружења.

У интермодалном транспорту на различитим тачкама (прелазна тачка) не прикључује се само вагон на други воз, већ такође је могуће померити јединицу интермодалног транспорта са једног вагона на други. Као последица тога, није довољно радити само са планом пута за вагоне, већ треба саставити и план пута за јединице интермодалног транспорта.

У Поглављу 4.2.11. (Различите референтне датотеке) наведене су референтне датотеке и базе података, међу којима и Оперативне базе података о вагонима и интермодалним јединицама. Ова база података садржи оперативне податке о статусу возних средстава, информације о тежини и информације о опасној роби, информације у вези са интермодалним јединицама и информације о месту.

ТСИ за Подсистеме телематских апликација за услуге превоза робе дефинише тражене информације које се морају разменити између различитих партнера укључених у транспортни ланац, и дозвољава успостављање обавезног поступка размене података. Приказује се и стратегија архитектуре за једну такву комуникациону платформу. То је наведено у Поглављу 4.2.12. (Умрежавање и комуникација) које узима у обзир:

- интерфејс са подсистемом за регулисање и управљање саобраћајем из члана 5. став 3. Директиве 2008/57/ЕЗ (1),
- захтеве за садржај Изјаве о мрежи утврђене у Директиви 2012/34/ЕУ (3), члан 27. и Анекс IV,
- доступне информације о теретним вагонима и захтеве у вези са одржавањем из ТСИ за возна средства.

Не постоји директан пренос података од подсистема Телематских апликација за превоз робе до воза, машиновође или до делова подсистема за контролу, управљање и сигнализацију, а физичка мрежа за пренос у потпуности је независна од мреже коју употребљава подсистем за контролу, управљање и сигнализацију. *ERTMS/ETCS* систем користи *GSM-R*. Спецификације за *ETCS* појашњавају да се у тој отвореној мрежи безбедност постиже одговарајућим управљањем ризицима отворених мрежа у протоколу *EURORADIO*.

Интерфејси са структурним подсистемима возних средстава и контроле управљања и сигнализације дати су само путем Референтне базе података за возна средства (Поглавље 4.2.10.2: Референтне базе података о возним средствима), којима управљају имаоци. Интерфејси са подсистемима инфраструктуре, контроле управљања сигнализације и енергије дати су у дефиницији трасе воза (Поглавље 4.2.2.3: Порука са детаљима о траси воза) од УИ, када су вредности у вези инфраструктуре за воз одређене, и са информацијама које пружа УИ у вези са ограничењима на инфраструктури (Поглавље 4.2.2. Захтев за трасу воза и Поглавље 4.2.3. Припрема воза).

3. ОСНОВНИ ЗАХТЕВИ

3.1. Усаглашеност са основним захтевима

Према члану 4. став 1. Директиве 2008/57/ЕЗ (1), Трансевропски железнички систем, подсистеми и њихови чиниоци интероперабилности морају да испуне основне захтеве утврђене у општим условима Анекса III те директиве.

У оквиру постојећег ТСИ, испуњење релевантних основних захтева наведених у Поглављу 3. обезбеђују се за подсистем поштовањем спецификација описаних у Поглављу 4: Карактеристике подсистема.

3.2. Аспекти основних захтева

Основни захтеви тичу се:

- Безбедности,
- Поузданости и доступности,
- Здравља,
- Заштите животне средине,
- Техничке усклађености.

Према Директиви 2008/57/ЕЗ (1), основни захтеви су опште применљиви на целокупан трансевропски железнички систем или су специфични за сваки подсистем и његове чиниоце.

3.3. Аспекти у вези са општим захтевима

Релевантност општих захтева за Подсистем телематских апликација за превоз робе одређује се на следећи начин:

3.3.1. Безбедност

Основни захтеви 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4. и 1.1.5. Анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ (1) нису релевантни за подсистем Телематских апликација.

3.3.2. Поузданост и доступност

’Праћење и одржавање непокретних или покретних компонената укључених у кретање воза морају бити организовани, спроведени и квантификовани на такав начин да одрже њихов рад под предвиђеним условима.’

Овај основни захтев испуњавају следећа поглавља:

- Поглавље 4.2.10: Главни референтни подаци,
- Поглавље 4.2.11: Различите референтне датотеке и базе података
- Поглавље 4.2.12: Умрежавање и комуникација.

3.3.3. Здравље

Основни захтеви 1.3.1. и 1.3.2. Анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ (1) нису релевантни за подсистем Телематских апликација.

3.3.4. Заштита животне средине

Основни захтеви 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4. и 1.4.5. Анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ (1) нису релевантни за подсистем Телематских апликација.

3.3.5. Техничка усклађеност

Основни захтев 1.5. Анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ (1) није релевантан за подсистем Телематских апликација.

3.4. Аспекти које се посебно односе на Телематске апликације за превоз робе

3.4.1. Техничка усклађеност

Основни захтев 2.7.1. Анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ (1):

’Основни захтеви за Телематске апликације гарантују минимум квалитета услуге за путнике и превознике роба, нарочито у погледу техничке усклађености.

Предузимају се кораци да се обезбеди:

- да су базе података, софтвер и комуникациони протоколи података развијени на начин који дозвољава максималну размену података између различитих апликација и превозника, искључујући поверљиве пословне податке,
- једноставан приступ информацијама за кориснике.’

Овај основни захтев посебно испуњавају следећа поглавља:

- Поглавље 4.2.10: Главни референтни подаци,
- Поглавље 4.2.11: Различите референтне датотеке и базе података
- Поглавље 4.2.12: Умрежавање и комуникација.

3.4.2. Поузданост и доступност

Основни захтев 2.7.2. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ (1):

’Методе употребе, управљања, ажурирања и одржавања ових база података, софтвера и комуникационих протокола за податке морају гарантовати ефикасност ових система и квалитет услуге.’

Овај захтев посебно испуњавају следећа поглавља:

- Поглавље 4.2.10: Главни референтни подаци,
- Поглавље 4.2.11: Различите референтне датотеке и базе података
- Поглавље 4.2.12: Умрежавање и комуникација.

Овај основни захтев, нарочито метод употребе којим се гарантује ефикасност ових Телематских апликација и квалитет услуге, представља темељ за целокупни ТСИ и није ограничен на Поглавља 4.2.10, 4.2.11. и 4.2.12.

3.4.3. Здравље

Основни захтев 2.7.3. Анекса III Директиве 2008/57/EЗ (1):

’Интерфејси између ових система и корисника морају поштовати минимална правила ергономије и заштите здравља.’

Овај ТСИ не прецизира додатне захтеве у односу на постојећа националне и европске прописе у вези са минималним правилима ергономије и заштите здравља за интерфејс између ових Телематских апликација и корисника.

3.4.4. Безбедност

основни захтев 2.7.4. Анекса III Директиве 2008/57/ЕЗ (1):

‘Одговарајући нивои интегритета и поузданости морају се предвидети за складиштење или пренос информација у вези са безбедношћу.’

Овај захтев испуњавају следећа поглавља:

- Поглавље 4.2.10: Главни референтни подаци,
- Поглавље 4.2.11: Различите референтне датотеке и базе података,
- Поглавље 4.2.12: Умрежавање и комуникација.

4. КАРАКТЕРИСТИКЕ ПОДСИСТЕМА

4.1. Увод

Железнички систем, на који се односи Директива 2008/57/ЕЗ и чији је део Подсистем телематских апликација, је интегрисани систем чија се конзистентност мора верификовати. Конзистентност се мора проверити нарочито у погледу захтева за подсистем, његових интерфејса у односу на систем у који је интегрисан, као и у погледу правила рада и одржавања.

Узимајући у обзир све важеће основне захтеве, Подсистем телематских апликација карактерише следеће:

4.2. Функционалне и техничке спецификације подсистема

У светлу основних захтева из Поглавља 3. (Основни захтеви), функционалне и техничке спецификације подсистема обухватају следеће параметре:

- подаци из товарног листа,
- захтев за трасу воза,
- припрема воза,
- прогноза вожње воза,
- сервисна информација о прекиду саобраћаја,
- *ETI/ETA* за вагон/интермодалну јединицу,
- кретање вагона,
- извештавање о размени,
- размена података за побољшање квалитета,

- главни референтни подаци,
- различите референтне датотеке и базе података,
- умрежавање и комуникација.

Детаљне спецификације података су дефинисане у потпуном Каталогу података. Обавезни формати порука и података из овог каталога су утврђени су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ Модел података и поруке” наведеног у Додатку I. Поред тога, други постојећи стандарди могу се употребљавати у исту сврху ако постоји посебан споразум између заинтересованих страна како би се омогућила употреба ових стандарда, нарочито на територијама држава чланица ЕУ које се граниче са трећим земљама.

Опште напомене о структури поруке

Поруке су структуриране у два скупа података:

- Контролни подаци: дефинисани путем обавезног заглавља поруке из каталога порука.
- Информациони подаци: дефинисани обавезним/необавезним садржајем сваке поруке и обавезним/необавезним скупом података из каталога.

Ако су порука или елемент података дефинисани као необавезни у овој уредби, заинтересоване стране доносе одлуку о њиховој употреби. Примена ових порука и елемената података мора бити део уговорног споразума. Ако су у каталогу података необавезни елементи обавезни под одређеним условима, ово се мора навести у каталогу података.

4.2.1. Подаци из товарног листа

4.2.1.1. Товарни лист корисника превоза

Корисник превоза мора да пошаље товарни лист ГЖП-у. Он мора да садржи све информације неопходне за пренос пошиљке од пошиљаоца до примаоца на основу „Јединствених правила у вези са уговором о међународном превозу роба (СИМ) железницом”, „Јединствених правила у вези са уговором о коришћењу возила у међународном железничком превозу (СУV) и важећим националним прописима”. ГЖП мора да обезбеди додатне информације. Подскуп података из товарног листа укључујући и додатне податке, описани су у Додатку I, ТАФ ТСИ – АНЕКС Г.2: ДОДАТАК А (ПЛАНИРАЊЕ ПУТА ЗА ВАГОН/ИТЈ-е) и Додатак I, ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ Модел података и поруке (4)) наведеном у табели Додатка I ове уредбе.

У случају Отвореног приступа Главно ЖП које има уговор са корисником превоза има све информације након достављања доступних података. Није неопходна размена порука са другим ЖП. Ови подаци такође представљају

основу за хитан захтев за трасу воза, ако је то потребно за извршење товарног листа.

Следеће поруке су за случај Неотвореног приступа. Садржај ових порука може бити основ за хитни захтев за трасу воза, ако је то потребно за извршење товарног листа.

4.2.1.2. Налози за пошиљку

Налог за пошиљку првенствено представља подскуп информација из теретног листа. Он мора да се проследи ЖП које је ГЖП укључило у транспортни ланац. Садржај налога за пошиљку мора да прикаже одговарајућу информацију неопходну ЖП-у за обављање транспорта за који је одговорно, до примопредаје следећем ЖП. Стога, садржај зависи од улоге коју изводи железничко предузеће: Порекло-, транзит- или испорука.

Структура обавезних података налога за пошиљку и детаљни формати ове поруке наведени су у „Порука налога за пошиљку” у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ Модел података и порука” наведеном у Додатку I

Главни садржаји ових налога за пошиљку су:

- информације о пошиљаоцу и примаоцу,
- информације о превозном путу,
- идентификациона ознака пошиљке,
- информације о вагону,
- информације о месту и времену.

Изабрани подаци товарног листа морају бити приступачни свим партнерима (нпр.: УИ, ималац, итд.) у транспортном ланцу, укључујући и кориснике превоза. Ово су подаци о вагону:

- тежина терета (брutto маса терета),
- CN/HS број,
- информације о опасној роби,
- транспортна јединица.

У изузетним случајевима може се користити папирни документ само уколико се информације не могу послати употребом наведених порука.

4.2.2. Захтев за трасу воза

4.2.2.1. Прелиминарне напомене

Траса воза одређује тражене, прихваћене и стварне податке које треба чувати у вези са трасом и карактеристикама воза за сваки сегмент те трасе воза. Следећи опис представља информације које морају бити доступне управљачу инфраструктуре. Ова информација мора се ажурирати сваки пут када се деси промена. Годишње информације о траси воза стога треба да омогуће преузимање података за краткорочне измене. Корисника превоза, нарочито у случају да то утиче на њега, о томе обавештава ГЖП.

Хитни захтеви за трасу воза

Услед изузетака током вожње воза или услед краткорочне тражње за транспортом, железничко предузеће мора бити у могућности да добије *ad hoc* трасу на мрежи.

У првом случају, започиње се хитна акција, при чему је познат стварни састав воза на основу списка састава возова.

У другом случају, железничко предузеће мора да пружи управљачу инфраструктуре све неопходне податке у вези са временом и местом захтеване вожње воза, заједно са физичким карактеристикама у мери у којој остварују интеракцију са инфраструктуром.

Основни параметар „Хитни захтеви за трасу воза” треба да се решава између ЖП и управљача инфраструктуре (УИ). У овом основном параметру термин УИ може се односити на више УИ и по потреби на тела за доделу капацитета инфраструктуре (видети Директиву 2012/34/ЕУ (3)).

Ови захтеви важе за све Хитне захтеве за трасу воза.

Основни параметар (ОП) не укључује питања Управљања саобраћајем. Временско ограничење између Краткорочне трасе воза и измене трасе у оквиру управљања саобраћајем подлеже локалним споразумима.

Железничко предузеће (ЖП) мора пружити управљачу инфраструктуре (УИ) све неопходне податке о томе када и где се захтева вожња воза, заједно са физичким карактеристикама у мери у којој остварују интеракцију са инфраструктуром.

Сваки управљач инфраструктуре је одговоран за погодност трасе воза на својој инфраструктури, а железничко предузеће је обавезно да провери карактеристике воза у односу на вредности дате у детаљима уговорене трасе воза.

Не доводећи у питање услове употребе трасе у Изјавама о мрежи или одговорности у случају ограничења инфраструктуре објашњених у ТСИ управљања радом и саобраћајем, ЖП мора да зна пре припреме воза, да ли постоје икаква ограничења на деловима пруге или у станицама (чворовима) које утичу на састав воза описан у уговору о траси.

Споразум о траси за хитно кретање воза се заснива на дијалогу између ЖП и УИ. Захтеве за капацитет инфраструктуре могу поднети подносиоци захтева. Да би користили капацитет инфраструктуре, подносиоци захтева именују железничко предузеће да закључи споразум са управљачем инфраструктуре у складу са Директивом 2012/34/ЕУ (3). Дијалог укључује сва ЖП и УИ укључена у кретање воза дуж жељене трасе али са различитим доприносом у процесу проналажења трасе воза.

4.2.2.2. Порука захтева за трасу

Ову поруку шаље ЖП управљачу инфраструктуре (УИ) како би послао захтев за трасу.

Дефиниција обавезне структуре ове поруке и елементи којих се треба придржавати су описани у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.2.3. Порука о детаљима трасе

УИ шаље ову поруку ЖП-у које упућује захтев, као одговор на захтев за трасу воза.

Дефиниција обавезне структуре поруке о Детаљима трасе воза и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.2.4. Порука о потврђеној траси

ЖП које упућује захтев користи ову поруку да резервише/потврди трасу воза коју је предложио УИ.

Дефиниција обавезне структуре поруке о Потврђеној траси воза и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.2.5. Порука о одбијеним детаљима трасе

ЖП које упућује захтев користи ову поруку да одбије детаље трасе воза коју је предложио одговарајући управљач инфраструктуре.

Дефиниција обавезне структуре поруке о Одбијеним детаљима трасе и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.2.6. Порука о отказивању трасе воза

Ову поруку користи ЖП да откаже целокупну трасу или део трасе коју је резервисао.

Дефиниција обавезне структуре поруке о отказивању трасе воза и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.2.7. Порука о недоступности трасе

УИ шаље ову поруку ЖП-у са којим је склопљен уговор у случају да резервисана траса воза није више доступна.

Дефиниција обавезне структуре поруке о недоступности трасе воза и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.2.8. Порука о пријему потврде

Ову поруку шаље прималац поруке пошиљаоцу поруке како би потврдио да је његов постојећи систем примио поруку у одређеном временском интервалу.

Дефиниција обавезне структуре поруке о Пријему потврде и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.3. Припрема воза

4.2.3.1. Опште напомене

Овај основни параметар описује поруке које морају да се размене током фазе припреме воза до покретања воза.

Припрема воза укључује контролу усклађености између воза и пута вожње. Ову проверу обавља ЖП на основу информација које пружају дати УИ о опису и ограничењима инфраструктуре.

Током припреме воза ЖП мора да пошаље састав воза наредним ЖП-а. На основу уговорних споразума ову поруку ЖП такође мора послати УИ са којим је склопио уговор о деоници трасе.

Ако се састав воза мења на неком месту, ова порука се мора разменити још једном са информацијом коју ажурира одговорно ЖП.

За припрему воза, ЖП мора да има приступ обавештењима о ограничењу инфраструктуре, техничким подацима о вагону (Референтне базе података о возним средствима, Поглавље 4.2.10.2: Референтне базе података о возним средствима), информацијама о опасној роби и тренутним, ажурираним информацијама о статусу вагона (Поглавље 4.2.11.2: Остале базе података: Оперативна база података о вагонима и интермодалним јединицама). Ово се односи на све вагоне воза. На крају ЖП мора да пошаље састав воза наредном ЖП. Ову поруку ЖП мора да пошаље УИ код којег је резервисао деоницу трасе,

ако је то захтев ТСИ-ја управљања радом и саобраћајем за конвенционалну железницу или захтев из уговора између ЖП и УИ.

Ако се састав воза мења на неком месту, ова порука се мора још једном разменити са информацијом коју ажурира одговорно ЖП.

На свакој тачки, нпр. тачка порекла или размене, када се мења одговорност ЖП-а, обавезан је дијалог о поступку покретања воза између УИ и ЖП „Воз је спреман – Информације о вожњи воза”.

4.2.3.2. Порука о саставу воза

Ову поруку ЖП мора послати следећем ЖП, дефинишући састав воза. На основу изјаве о мрежи ЖП би ову поруку требало да пошаље и УИ. Кад год дође до промене у саставу воза током путовања, ЖП које врши измену мора да ажурира ову поруку код ГЖП-а, које обавештава све укључене стране.

Дефиниција обавезне структуре поруке о саставу воза и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

Минимум елемената који се испоручују за размену порука између ЖП и УИ у сврху састава воза дефинисан је у Поглављу 4.2.2.7.2. Одлуке 2012/757/ЕУ, ОРЕ, ТСИ.

4.2.3.3. Порука о спремности воза

Железничко предузеће шаље поруку „воз је спреман” управљачу инфраструктуре сваки пут када је воз спреман за почетак вожње након припреме воза, сем ако по националним прописима управљач инфраструктуре прихвата ред вожње као поруку „воз је спреман”.

Дефиниција обавезне структуре поруке о Спремности воза и елементи којих се треба придржавати су описани у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I. Поред тога, други постојећи стандарди могу се користити у исту сврху ако су укључене стране закључиле посебан споразум који омогућава употребу ових стандарда.

4.2.4. Прогноза вожње воза

4.2.4.1. Опште напомене

Овај основни параметар утврђује информације о вожњи воза и прогнози вожње воза. Он мора да пропише начин на који се одржава дијалог између управљача инфраструктуре и железничког предузећа како би разменили информације о вожњи воза и прогнозе вожње воза.

Основни параметар утврђује начин на који управљач инфраструктуре мора, у одговарајуће време, послати информације о вожњи воза железничком предузећу и наредном управљачу инфраструктуре укљученом у вожњу воза.

Информација о вожњи воза пружа детаље о тренутном статусу воза на тачкама за извештавање које су договорене уговором.

Прогноза вожње воза се користи како би пружила информације о процењеном времену на тачкама за извештавање које су договорене уговором. Ову поруку управљач инфраструктуре шаље железничком предузећу и суседном управљачу инфраструктуре који је укључен у вожњу.

Уговорни споразум прецизира Тачке извештавања за кретање воза.

Ова размена информација између ЖП и УИ се одвија између одговорног УИ и ЖП које је резервисало трасу по којој се заправо одвија вожња воза.

Према уговорном споразуму ГЖП пружа клијенту Прогнозу вожње воза и Информацију о вожњи воза. Обе стране у уговору договарају се о тачкама извештавања.

4.2.4.2. Порука о прогнози вожње воза

Ову поруку УИ мора да изда ЖП-у које управља возом, за тачке примопредаје, тачке размене и за одредиште воза како је описано у Поглављу 4.2.4.1. (Прогноза вожње воза, Опште напомене).

Поред тога, УИ мора да изда поруку ЖП за друге тачке извештавања сходно ЖП/УИ уговорима (нпр. за тачке манипулације или станицу).

Прогноза вожње воза може се послати пре него што воз започне вожњу. За додатна кашњења која се јаве између тачака за извештавање, уговором се дефинише гранична вредност између железничког предузећа и управљача инфраструктуре према којој треба послати почетну или нову прогнозу. Ако дужина трајања кашњења није позната, управљач инфраструктуре мора да пошаље „поруку о прекиду саобраћаја” (видети Одељак 4.2.5. Информација о прекиду саобраћаја).

Порука о прогнози вожње воза мора да садржи прогнозу времена за договорене тачке прогнозе.

Дефиниција обавезне структуре Поруке о прогнози вожње воза и елемената које треба пратити описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.4.3. Порука о информацији о вожњи воза и Порука о узроку кашњења воза.

Ову поруку УИ мора да изда ЖП-у које врши вожњу након:

- поласка са полазне тачке, доласка на одредиште,
- доласка и поласка на тачке примопредаје, тачке размене и на договореним тачкама извештавања на основу уговора (нпр. тачке манипулације).

Ако се пружи узрок кашњења (прва претпоставка) он се мора послати у одвојеној поруци о узроку кашњења воза.

Дефиниција обавезне структуре поруке о Информацији о вожњи воза и Порука о узроку кашњења воза и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.5. Информација о прекиду саобраћаја

4.2.5.1. Опште напомене

Овај основни параметар утврђује како се поступа с информацијама о прекиду саобраћаја између железничког предузећа и управљача инфраструктуре.

Када ЖП сазна за прекид саобраћаја током вожње воза за који је одговоран, мора одмах да обавести датог УИ (ЖП може ово да уради усменим путем). Ако је вожња воза прекинута, управљач инфраструктуре шаље поруку „прекид вожње воза” ЖП-у са којим је склопљен уговор као и следећем суседном УИ укљученом у вожњу воза.

Ако је позната дужина кашњења, управљач инфраструктуре мора да пошаље поруку о прогнози вожње воза уместо претходне поруке.

4.2.5.2. Порука о прекиду вожње воза

Ако је вожња воза прекинута УИ издаје поруку следећем суседном УИ укљученом у вожњу воза и ЖП-у.

Дефиниција обавезне структуре Поруке о прекиду вожње воза и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.6. ETI/ETA пошљке

4.2.6.1. Уводне напомене

У Поглављу 4.2.2. (Захтев за трасу воза) већим делом је описана комуникација између ЖП и УИ. Појединачно праћење вагона или интермодалних јединица није обухваћено овом разменом информација. Праћење се обавља на нивоу ЖП/ГЖП на основу порука које се односе на воз и описан је у следећим Поглављима 4.2.6. (ETI/ETA пошљке) - 4.2.8. (Извештавање о размени).

Размена и ажурирање информација у вези са вагоном или интермодалном јединицом суштински су подржани чувањем „планова пута” и „кретања вагона” (Поглавље 4.2.11.2: Остале базе података).

Као што је већ поменуто у Поглављу 2.3.2. (Разматрани поступци за корисника превоза је увек најважнија информација предвиђено време доласка (*ETA*) његове пошиљке. *ETA* које се односи на вагон као и *ETI* је такође основна информација у комуникацији између ГЖП и ЖП. Ова информација представљају главно средство ГЖП-а за праћење физичког транспорта пошиљке и његове провере у односу на обавезе према кориснику превоза.

Прогнозирана времена у порукама која се односе на воз сва су у вези са доласком воза на одређену тачку, која може бити тачка примопредаје, тачка размене, одредиште воза или друга тачка извештавања. Она представљају Предвиђена времена долазака воза (*TETA*). За различите вагоне или интермодалне јединице у возу, такво *TETA* може имати различита значења. *TETA* за тачке размене, на пример, може бити предвиђено време размене (*ETI*) за неке вагоне или интермодалне јединице. За остале вагоне који остају у возу за даљи транспорт који обавља исто ЖП, *TETA* не мора да буде од значаја. Задатак је ЖП које прима информацију о *TETA* да идентификује и обради информацију, меморише као кретање вагона у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама и саопшти је ГЖП-у, ако воз не вози у Режиму отвореног приступа. Ово се разматра у следећим поглављима.

Према уговорном споразуму, ГЖП даје кориснику превоза предвиђено време доласка (*ETA*) и предвиђено време размене (*ETI*) на нивоу пошиљке. О нивоу детаља се договарају обе стране у уговору

За интермодални транспорт, поруке о подацима које садрже идентификаторе товарних јединица (нпр.: контејнери, измењиви судови, полуприколице) користе или *VIC*-код или *ILU*-код према *ISO 6346*, односно *EN 13044* стандарду.

4.2.6.2. Израчунавање *ETI/ETA*

Израчунавање *ETI/ETA* заснива се на информацијама добијеним од одговорног управљача инфраструктуре, који шаље, у оквиру поруке о прогнози војње воза, предвиђено време доласка воза (*TETA*) за утврђене тачке извештавања (за сваки случај примопредаје, размене или тачке доласка укључујући интермодалне терминале) на договореној траси воза, нпр. за тачку примопредаје између УИ (у овом случају *TETA* је једнако *ETH*).

За тачке размене или за друге утврђене тачке извештавања на договореној траси воза, ЖП мора да израчуна за наредно ЖП у ланцу транспорта пошиљке, предвиђено време размене (*ETI*) за вагоне и/или интермодалне јединице.

Како ЖП може имати у једном возу вагоне са различитим путовањима и од различитих ГЖП-а возу, тачка размене за израчунавање *ETI* за вагоне може бити различита. (Сликовни приказ ових сценарија и примера дати су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс А.5: Слике и секвенцијални дијаграми порука

ТАФ ТСИ” Поглавље 1.4. наведеном у Додатку I и секвенцијални дијаграм заснован на примеру 1 за тачку размене В приказани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс А.5: Сlike и секвенцијални дијаграми порука ТАФ ТСИ” Поглавље 5. наведеном у Додатку I).

Наредно ЖП, на основу улазног податка *ETI* претходног ЖП, израчунава за свој део *ETI* које се односи на вагон за следећу тачку размене. Ове кораке спроводи свако наредно ЖП. Када последње ЖП (нпр. ЖП n) у транспортном ланцу вагона прими *ETI* од претходног ЖП-а (ЖП n-1) за размену вагона између ЖП-а n-1 и ЖП-а n, последње ЖП (ЖП n) мора да израчуна предвиђено време доласка вагона на коначно одредиште. Овим се омогућава распоређивање вагона на основу налога за пошиљку и у складу са обавезом ГЖП према кориснику превоза. Ово је *ETA* за вагон и мора се послати ГЖП. Мора се чувати електронски заједно са кретањем вагона. ГЖП мора да пружи релевантне податке кориснику превоза на основу услова уговора.

Напомена о интермодалним јединицама: За интермодалне јединице на вагону, *ETI* за вагон такође представљају и *ETI* за интермодалне јединице. У погледу *ETA* за интермодалне јединице треба напоменути да ЖП није у положају да израчунава *ETA* ван дела који се тиче железничког транспорта. Стога, ЖП може само да пошаље *ETI* која се односе на интермодални терминал.

Главно ЖП је одговорно за упоређивање *ETA* са обавезом према кориснику превоза.

Одступања од *ETA* у односу на обавезе према кориснику превоза морају се решавати у складу са уговором и могу довести до спровођења поступка управљања хитним ситуацијама од стране ГЖП. За пренос информација о резултату овог поступка предвиђена је Порука упозорења.

Као основа за поступак управљања хитним ситуацијама, ГЖП мора имати могућност упита о одступањима у вези са вагоном. Упит ГЖП и одговор на упит ЖП је такође утврђен у даљем тексту.

4.2.6.3. Порука *ETI/ETA* за вагон

Сврха ове поруке је слање *ETI* или ажурирано *ETI* од једног ЖП ка наредном ЖП у транспортном ланцу. Последње ЖП у транспортном ланцу вагона шаље *ETA* или ажурирано *ETA* ГЖП-у. Дефиниција обавезне структуре поруке *ETI/ETA* за вагон и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.6.4. Порука упозорења

Након извршеног поређења између *ETA* и обавеза према кориснику превоза, ГЖП може да пошаље поруку упозорења укљученим ЖП-а. Дефиниција обавезне структуре Поруке упозорења и елементи којих се треба придржавати

описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

Напомена: У случају Отвореног приступа прорачун *ETI* и *ETA* представља интерни процес ЖП-а. У том случају ЖП је Главно ЖП.

4.2.7. Кретање вагона

4.2.7.1. Прелиминарне напомене

За извештавање о кретању вагона, подаци укључени у ове поруке се морају меморисати и морају бити приступачни електронски. Такође, , подаци се размењују између овлашћених страна у уговореној поруци.

- Обавештење о отпреми вагона
- Обавештење о поласку вагона
- Долазак вагона у ранжирну станицу
- Полазак вагона из ранжирне станице
- Порука о изузецима у вези вагона
- Обавештење о доласку вагона
- Обавештење о испоруци вагона
- Извештавање о размени вагона посебно је описано у Поглављу 4.2.8: Извештавање о размени

На основу уговорног споразума ГЖП мора да пружи кориснику превоза информацију о кретању вагона користећи поруке описане у даљем тексту.

4.2.7.2. Порука обавештење о отпреми вагона

Главно ЖП не мора да буде и прво ЖП у транспортном ланцу. У том случају ГЖП мора да јави одговорном ЖП да је вагон спреман за извлачење са колосека корисника превоза (Место поласка према обавези ГЖП) у дато време отпреме (датум и време поласка).

Ови догађаји морају бити меморисани у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама. Дефиниција обавезне структуре поруке Обавештење о отпреми вагона и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.7.3. Порука обавештење о поласку вагона

ЖП мора да обавести ГЖП о стварном датуму и времену када је вагон за извучен са места поласка.

Ови догађаји морају бити меморисани у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама. Овом разменом порука одговорност за вагон прелази са корисника превоза на ЖП. Дефиниција обавезне структуре поруке Обавештење о поласку вагона и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.7.4. Порука о доласку вагона у ранжирну станицу

ЖП мора да обавести ГЖП да је вагон стигао у његову ранжирну станицу. Ова порука може бити заснована на поруци „Информација о возњи воза” из Поглавља 4.2.4. (Прогноза возње воза). Овај догађај мора бити меморисан у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама. Дефиниција обавезне структуре поруке о Доласку вагона у ранжирну станицу и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.7.5. Порука о поласку вагона из ранжирне станице

ЖП мора да обавести ГЖП да је вагон напустио ранжирну станицу. Ова порука може бити заснована на поруци „Информација о возњи воза” из Поглавља 4.2.4. (Прогноза возње воза). Овај догађај мора бити меморисан у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама. Дефиниција обавезне структуре поруке о поласку вагона из ранжирне станице и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.7.6. Порука о изузецима у вези ввагона

ЖП мора да обавести ГЖП ако се вагону деси нешто неочекивано што може утицати на *ETI/ETA*, или што захтева неку додатну радњу. У већини случајева ова порука захтева ново израчунавање *ETI/ETA*. Ако ГЖП одлучи да израчуна ново *ETI/ETA*, оно шаље поруку назад до ЖП, које је послало ову поруку, заједно са знаком „захтев за *ETI/ETA*” (порука: Порука о изузецима у вези вагона Захтев за ново *ETI/ETA*). Нов прорачун *ETI/ETA* мора пратити поступак из Поглавља 4.2.6. (*ETI/ETA* пошиљке)

Ова информација мора бити меморисана у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама. Дефиниција обавезне структуре поруке о изузецима у вези вагона и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.7.7. Порука Обавештење о доласку вагона

Последње ЖП у транспортном ланцу вагона и интермодалних јединица мора да обавести ГЖП да је вагон стигао на његову ранжирну станицу (место ЖП-а). Дефиниција обавезне структуре поруке Обавештење о доласку вагона и елемената којих се треба придржавати су описани у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.7.8. Порука Обавештење о испоруци вагона

Последње ЖП у транспортном ланцу вагона мора да обавести ГЖП да је вагон постављен на колосецима примаоца.

Напомена: У случају Отвореног приступа описано кретање вагона представља интерни процес за ЖП (ГЖП). Ипак, све прорачуне и меморисање података извршава ГЖП као предузеће са којим је склопљен уговор и које има обавезу према кориснику превоза.

Секвенцијални дијаграм ових порука, заснован на примеру 1 за израчунавање *ETI* за вагоне 1 и 2 (видети поглавље 4.2.6.2. израчунавање *ETI/ETA*), интегрисан је у дијаграм извештавања о размени у документу „ТАФ ТСИ – Анекс А.5: Сlike и секвенцијални дијаграми за поруке ТАФ ТСИ ” Пoглавље 6, наведеном у Додатку I.

4.2.8. Извештавање о размени

4.2.8.1. Уводне напомене

Извештавање о размени описује поруке везане за пренос одговорности за вагон између два железничка предузећа на тачкама размене. То такође налаже новом ЖП-у да направи прорачун за *ETI* и да прати процес како је описано у Пoглављу 4.2.6. (*ETI/ETA* пошилке).

Морају се разменити следеће поруке:

- Обавештење о размени вагона,
- Подобавештење о замени вагона,
- Вагон примљен при размени,
- Вагон одбијен при размени.

Подаци из ових порука морају се чувати у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама. У случају одступања ново *ETI/ETA* мора се израчунати и саопштити у складу са поступком описаним у Пoглављу 4.2.6: *ETI/ETA* пошилке Секвенцијални дијаграм за ове поруке приказан је у вези са порукама о кретању вагона у документу ТАФ ТСИ – Анекс А.5: Сlike и секвенцијални дијаграми за поруке ТАФ ТСИ” наведеном у Додатку I.

Обавештења о размени вагона и подобавештења о размени вагона као и поруке о пријему вагона могу се пренети у виду списка за различите вагоне, нарочито ако су ови вагони у саставу једног воза. У том случају сви вагони могу се навести у оквиру једног преноса поруке.

У случају Отвореног приступа не постоје тачке размене. На тачкама манипулације одговорност за вагоне се не мења. Стога није потребна посебна размена порука. Али, информације изведене из Информација о возњи воза на тачкама извештавања, информације које се односе на вагон или интермодалну јединицу – у смислу места и датума/времена доласка или поласка – морају се обрадити и меморисати у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама.

Према уговорном споразуму ГЖП мора пружити кориснику превоза извештај о размени користећи поруке описане у даљем тексту.

Дефиниција обавезне структуре ових порука је дата у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.8.2. Порука Обавештење о размени вагона

Поруком „Обавештење о размени вагона” железничко предузеће (ЖП 1) пита наредно железничко предузеће (ЖП 2) у транспортном ланцу да ли оно прихвата одговорност за вагон. Поруком „Подобавештење о размени вагона” ЖП 2 обавештава УИ да је прихватило одговорност. Дефиниција обавезне структуре поруке Обавештење о размени вагона и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.8.3. Порука Подобавештење о размени вагона

Поруком „Подобавештење о размени вагона” ЖП 2 обавештава УИ да је прихватило одговорност за одређени вагон. Дефиниција обавезне структуре поруке Подобавештење о размени вагона и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.8.4. Вагон примљен на тачки размене

Поруком „Вагон примљен на тачки размене” ЖП 2 обавештава ЖП 1 да прихвата одговорност за вагон. Дефиниција обавезне структуре поруке Вагон примљен на тачки размене и елементи којих се треба придржавати описани су у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.8.5. Порука Вагон одбијен на тачки размене

Поруком „Вагон одбијен на тачки размене” ЖП 2 обавештава ЖП 1 да не жели да преузме одговорност за вагон. Дефиниција обавезне структуре поруке Вагон одбијен при замени и елемената којих се треба придржавати су описани у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.9. Размена података за побољшање квалитета

Да би била конкурентна, европска железничка индустрија мора да пружи виши квалитет услуге својим корисницима превоза (видети Анекс III, члан 2.7.1 Директиве 2008/57/ЕЗ (1)). Процес мерења је суштински процес након путовања који помаже побољшању квалитета. Поред мерења квалитета услуге пружене кориснику превоза, ГЖП-а, ЖП-а и УИ-а морају мерити квалитет компоненти услуге које заједно чине производ који се испоручује кориснику превоза. Процес укључује УИ и ЖП (нарочито ако је ЖП Главно ЖП) који бирају један параметар квалитета, пут вожње или место и период мерења током којег се резултати мере у односу на унапред одређене критеријуме, а који су обично утврђени уговором. Резултати процеса мерења морају јасно да покажу у којој мери је постигнут циљ договорен између уговорних страна.

4.2.10. Главни референтни подаци

4.2.10.1. Увод

Подаци о инфраструктури (Изјаве о мрежи и обавештења о ограничењима инфраструктуре) и подаци о возним средствима (у Референтној бази података о возним средствима и у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама) представљају најважније податке за вожњу теретних возова на европској мрежи. Оба типа података заједно омогућавају оцену усклађености возних средстава са инфраструктуром, помажу у избегавању вишеструког уноса података, што повећава квалитет података, и пружају јасну слику о свим доступним постројењима и опреми у било ком тренутку за брзо доношење одлука током вожње.

4.2.10.2. Референтна база података о возним средствима

Ималац возних средстава је одговоран за складиштење података о возним средствима у Референтној бази података о возним средствима.

Информације које морају бити укључене у појединачну Референтну базу података о возним средствима детаљно су описане у Додатку I и Додатку В. Базе морају да садрже све следеће ставке:

- идентификациона ознака возних средстава,
- оцену усклађености са инфраструктуром,
- оцену релевантних карактеристика товара,

- битне карактеристике кочница,
- податке о одржавању,
- карактеристике у погледу животне средине.

Референтна база података о возним средствима мора омогућити једноставан приступ (јединствени заједнички приступ путем заједничког интерфејса) техничким подацима ради смањења количине пренетих података у свакој операцији. Садржај базе података мора бити приступачан, заснован на структурираним правима приступа у зависности од привилегије, свим пружаоцима услуге (УИ, ЖП, пружаоцима услуге логистике и управљачима возног парка), а нарочито за потребе управљања возним парком и одржавања возних средстава.

Уноси у Референтну базу података о возним средствима могу се груписати на следећи начин:

– Административни подаци, који се односе на сертификацију и регистрацију ставки као што је упућивање на регистрациону датотеку ЕЗ, идентификациони број пријављеног тела, итд.; ово може обухватати и историјске податке који се односе на власништво, закуп, итд. Поред тога, на основу Уредбе Комисије ЕУ 445/2011, члан 5. имаоци вагона могу да чувају идентификациони број *ЕСМ* сертификата у појединачној Референтној бази података о возним средствима. Следеће кораке треба узети у обзир:

- ЕЗ сертификацију,
- регистрацију у „матичној” држави,
- датум пуштања у рад у држави регистрације,
- регистрацију у другим земљама за употребу на њиховој националној мрежи,
- издавање сертификата о безбедности за сва возна средства која нису у складу са ТСИ за возна средства.

Ималац је дужан да обезбеди да сви ови подаци буду доступни и да су сви поступци у вези са тим спроведени.

– Пројектни подаци, који укључују све конститутивне (физичке) елементе за возна средства, укључујући карактеристике које се односе на животну средину, и све информације за које се очекује да важе током живота возних средстава – овај део може да садржи историју већих измена, већег одржавања, ревизије, итд.

4.2.10.3. Оперативни подаци о возним средствима

Поред референтних података за возна средства, подаци који представљају стварно стање возних средстава представљају најважније податке за оперативне сврхе.

Ови подаци садрже привремене податке, као што су ограничења, тренутне и планиране мере одржавања, бројаче пређених километара и грешака, итд.; и све остале податке који се сматрају „статусним” (привремена ограничења брзине, изолована кочница, потребе за поправком и опис грешке, итд.).

За употребу оперативних података о возним средствима, морају се узети у обзир три различита лица узимајући у обзир различите учеснике задужене за возна средства током обављања транспорта:

- железничко предузеће као носилац обавезе током његовог управљања транспортом,
- ималац возних средстава, и
- корисник (закупац) возних средстава.

За сва три различита учесника, оперативни подаци о возним средствима морају бити доступни овлашћеном кориснику, до његовог претходно дефинисаног нивоа овлашћења, употребом јединственог кључа за идентификациони број вагона (број вагона).

Оперативни подаци о возним средствима део су Оперативне базе података о вагонима и интермодалним јединицама која је описана у Поглављу 4.2.11.2. Друге база података.

4.2.11. Различите референтне датотеке и базе података

4.2.11.1. Референтне датотеке

За вожњу теретних возова на европској мрежи следеће референтне датотеке морају бити доступне и приступачне свим пружаоцима услуга (УИ, пружаоцима услуге логистике и управљачима возног парка). Подаци морају да представљају стварно стање у сваком тренутку. Када је референтна датотека у заједничкој употреби са ТАП ТСИ (2), развој и промене морају бити у складу са ТАП ТСИ (2), како би се постигла оптимална синергија.

Локално ускладиштена и администрирана:

- а) референтна датотека о хитним службама, која је у вези са врстом опасне робе.

Централно ускладиштена и администрирана:

- б) референтна датотека ознака за сва УИ, ЖП-а, предузећа пружаоце услуге;

в) референтна датотека шифровања за кориснике који користе услугу транспорта робе;

г) референтна датотека ознака места (примарна и зависна),

Европска железничка агенција чува примерак Референтне датотеке за ознаке места и ознаке привредних друштава. На појединачни захтев и не доводећи у питање права интелектуалне својине, ови подаци су морају да буду јавно доступни.

Остале листе ознака су дефинисане у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.11.2. Остале базе података

За праћење кретања воза и вагона, следеће базе података, ажуриране за сваки релевантан догађај у реалном времену, морају се успоставити. Овлашћена лица, као што су имаоци или управљачи возног парка морају имати приступ подацима релевантним за обављање својих функција, на основу билатералних споразума.

– Оперативна база података о вагонима и интермодалним јединицама,

– план пута за вагон/интермодалну јединицу.

Ове базе података морају бити приступачне преко Заједничког интерфејса (4.2.12.1: Општа архитектура и 4.2.12.6: Заједнички интерфејс).

За интермодални транспорт, поруке о подацима које садрже идентификаторе товарних јединица (нпр.: контејнери, измењиви сандуци, полуприколице) користе или *BIC*-код или *ILU*-код према *ISO 6346*, односно *EN 13044* стандарду.

Оперативна база података о вагонима и интермодалним јединицама

Комуникација између Главног ЖП-а и ЖП-а која сарађују, заснива се на бројевима вагона и/или интермодалних јединица. Стога, ЖП које комуницира са УИ на нивоу воза, мора да подели ову информације на информације које се односе на вагоне и на интермодалне јединице. Информације које се односе на вагоне и интермодалне јединице морају се ускладиштити у Оперативној бази података о вагонима и интермодалним јединицама. Информације о кретању воза воде до нових уноса/ажурирања у Оперативну базу података о вагонима и интермодалним јединицама за потребе корисника превоза. Део о кретању вагона или интермодалних јединица у бази података, успоставља се најкасније по примању времена отпреме за вагон или интермодалну јединицу од корисника превоза. Ово време отпреме је први унос о кретању вагона у Оперативну базу података о вагонима и интермодалним јединицама која се односи на стварни транспорт. Поруке о кретању вагона су дефинисане у Поглављима 4.2.8. (Кретање вагона) и 4.2.9. (Извештавање о размени). Овој бази података се мора приступити путем Заједничког интерфејса (4.2.12.1: Општа архитектура и 4.2.12.6: Заједнички интерфејс).

Оперативна база података о вагонима и интермодалним јединицама је најважнија база података за праћење вагона а самим тим и за комуникацију између ЖП-а и Главног ЖП-а. Ова база података показује кретање вагона и интермодалне јединице од поласка преко коначне испоруке на колосеку корисника превоза са *ETI* и стварним временима на различитим местима до коначног *ETA* времена испоруке. База података такође показује различите статусе возних средстава, као што су:

– Статус: утовар возних средстава

Овај статус је потребан за размену информација између ЖП и УИ, као и за друга железничка предузећа укључена у транспорт.

– Статус: утоварен вагон на путу

Овај статус је потребан за размену информација између УИ и ЖП-а, са другим управљачима инфраструктуре и другим железничким предузећима укљученим у транспорт.

– Статус: празан вагон на путу

Овај статус је потребан за размену информација између УИ и ЖП-а, са другим управљачима инфраструктуре и другим железничким предузећима укљученим у транспорт.

– Статус: истовар возних средстава

Овај статус је потребан за размену информација између ЖП на одредишту и Главног ЖП за транспорт.

– Статус: празан вагон под контролом управљања возним парком

Овај статус је потребан за добијање информација о доступности возила одређених карактеристика.

База података о плану пута вагона

Возови могу да буду састављени од вагона који припадају различитим корисницима превоза . За сваки вагон Главно ЖП (ЖП које делује као Координатор услуге) мора да успостави и ажурира план пута који одговара траси воза на нивоу воза. Нове трасе воза за воз – нпр. у случају прекида саобраћаја – воде до ревидираних планова пута за дате вагоне. Време израде плана пута је време пријема товарног листа од корисника превоза.

Планове пута за вагон мора да меморише свако ГЖП у базу података. Ове базе података морају бити приступачне преко Заједничког интерфејса (4.2.14.1: Општа архитектура и 4.2.12.6: Заједнички интерфејс).

Напомена:

Поред обавезних наведених база података, код сваког УИ може се успоставити база података о возу.

Ова база података о возу управљача инфраструктуре одговара делу о кретању из Оперативне базе података о вагонима и интермодалним јединицама. Главни унос података су подаци који се односе на воз из поруке о саставу воза које уноси ЖП. Сви догађаји у вези са возом за последицу имају ажурирану базу података која се односи на тај воз. Алтернативна могућност складиштења ових података је база података о траси воза (Поглавље 4.2.2: Захтев за трасу воза). Ове базе података морају бити приступачне преко Заједничког интерфејса (4.2.12.1: Општа архитектура и 4.2.12.6: Заједнички интерфејс).

4.2.11.3. Додатни захтеви за базе података

У следећим тачкама наведени су додатни захтеви које морају да подрже различите базе података.

То су:

1. Утврђивање веродостојности

База података мора да подржи утврђивање веродостојности корисника система пре него што стекну право приступа бази података.

2. Безбедност

База података мора да подржи безбедносне аспекте у смислу контролисања приступа бази података. Могуће шифровање самих садржаја базе података није обавезно.

3. Доследност

Изабрана база података подржава начело *ACID* (недељивост, доследност, изолација, трајност).

4. Контрола приступа

База података мора да дозволи приступ подацима корисницима или системима којима је одобрен приступ. Контрола приступа је подржана све до појединачног атрибута записа податка. База података подржава подесиву, контролу приступа засновану на додели улоге за унос, ажурирање или брисање записа података.

5. Слеђење

База података мора да подржи евидентирање свих радњи у бази података да би омогућила слеђење детаља уноса података (ко, шта, када је измењен садржај).

6. Стратегија закључавања

База података мора да имплементира стратегију закључавања која омогућава приступ подацима чак и када други корисници тренутно обрађују записе.

7. Вишеструки приступ

База података мора да подржи истовремени приступ подацима од стране неколико корисника и система.

8. Поузданост

Поузданост базе података мора да подржи потребну доступност.

9. Доступност

База података мора да има доступност на захтев од најмање 99,9%.

10. Могућност одржавања

Могућност одржавања базе података мора да подржи потребну доступност.

11. Безбедност

Базе података саме по себи не захтевају безбедност. Стога, безбедносни аспекти нису релевантни. Ово не треба заменити са чињеницом да подаци – нпр. погрешни или застарели подаци – могу имати утицаја на безбедну вожњу воза.

12. Усклађеност

База података мора да подржи широко прихваћени језик за рад са подацима, као што су *SQL* или *XQL*.

13. Могућност увоза

База података пружа могућност увоза форматираних података који се могу користити за пуњење базе података уместо ручног уноса.

14. Могућност извоза

База података пружа могућност извоза садржаја целокупне базе података или њених делова као форматираних података.

15. Обавезна поља

База података мора да подржи обавезна поља која се попуњавају пре него што се релевантни запис прихвати као унос у базу података.

16. Провера веродостојности

База података мора да подржи подесиве провере веродостојности пре прихватања уноса, ажурирања или брисања записа података.

17. Време одзива

База података мора да има времена одзива која омогућавају корисницима да правовремено унесу, ажурирају или обришу записе података.

18. Аспекти перформансе

Референтне датотеке и базе података подржавају на исплатив начин упите неопходне за омогућавање ефикасности свих релевантних вожњи воза или кретања вагона на које се односе одредбе овог ТСИ.

19. Аспекти капацитета

База података подржава складиштење релевантних података за све теретне вагоне у мрежи. Могуће је проширити капацитет једноставним средствима (тј. додавањем већег меморијског капацитета и компјутера). Проширење капацитета не захтева замену подсистема.

20. Историјски подаци

База података подржава управљање историјским подацима у смислу чињења доступним података који су претходно пренети у архиву.

21. Стратегија прављења резервних копија

Стратегија прављења резервних копија постоји како би се осигурало да целокупни садржаји база података за период од 24 сата могу да се опораве.

22. Тржишни аспекти

Употребљена база података је доступна на тржишту као производ (*COTS*-производ) или је јавно доступна (Отворени код).

Напомене:

Поменути захтевима се поступа према стандардном Систему управљања базом података (СУБП).

Употреба различитих база података је уграђена у раније описане различите радне токове. Општи радни ток је механизам захтев/одговор, у којем заинтересована страна захтева информацију од базе података преко Заједничког интерфејса (4.2.12.1: Општа архитектура и 4.2.12.6: Заједнички интерфејс). СУБП одговара на овај захтев или пружањем тражених података или одговором да се ни један податак не може учинити доступним (такав податак не постоји или је одбијен приступ због контроле приступа).

4.2.12. Умрежавање и комуникација

4.2.12.1. Општа архитектура

Овај систем ће се током времена суочити са растом и интеракцијом велике и сложене заједнице телематске железничке интероперабилности са стотинама учесника (ЖП-а, УИ-а, итд.), који ће бити конкуренти и/или ће сарађивати у задовољавању потреба тржишта.

Инфраструктура за умрежавање и комуникацију која подржава такву заједницу железничке интероперабилности базира се на заједничкој архитектури размене информација, коју познају и усвајају сви учесници.

Предложена архитектура размене информација:

- осмишљена је тако да усклади хетерогене моделе информација семантичком трансформацијом података који се размењују између система и усклађивањем разлика пословног процеса и протокола на нивоу апликације,
- има минимални утицај на постојеће ИТ архитектуре које имплементира сваки учесник,
- штити постојеће ИТ инвестиције.

Архитектура размене информација даје предност врсти равноправне интеракције између свих учесника, истовремено гарантујући општи интегритет и доследност заједнице железничке интероперабилности пружањем сета централизованих услуга.

Модел равноправне интеракције омогућава најбољу дистрибуцију трошкова између различитих учесника, на основу стварне употребе и представља, уопште узевши, мање проблема у смислу раста. Сликровни приказ опште архитектуре је дат у документу „ТАФ ТСИ – Анекс А.5: Сlike и секвенцијални дијаграми порука за ТАФ ТСИ” Поглавље 1.5. наведено у Додатку I.

4.2.12.2. Мрежа

Умрежавање у овом случају значи метод и филозофију комуникације а не значи физичку мрежу.

Железничка интероперабилност се заснива на заједничкој Архитектури размене информација, са којом су упознати и коју су усвојили сви учесници, која подстиче и смањује препреке за нове учеснике на тржишту, нарочито кориснике превоза.

Питање безбедности се стога не решава у мрежи (*VPN*, тунеловање, итд.), већ разменом и управљањем суштински сигурних порука. *VPN* мрежа стога није обавезна (управљање великом *VPN* мрежом би било сложено и скупо), чиме се

избегавају проблеми са доделом одговорности и власништва. Тунеловање се не сматра неопходним средством за постизање одговарајућег нивоа безбедности.

У сваком случају, ако неки од учесника поседују или желе да имплементирају различите нивое безбедности на изабраним деловима мреже, могу то да учине.

Преко јавне интернет мреже могуће је имплементирати хибридни равноправни модел са заједничким интерфејсом на чворишту сваког учесника и централним органом за сертификавање.

Након тога, изводи се равноправна комуникација између учесника.

Равноправна комуникација се заснива на техничким стандардима за заједнички интерфејс описан у документу „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке” наведеном у Додатку I.

4.2.12.3. Сигурност

Да би се постигао висок ниво сигурности, све поруке морају да буду самодовољне, што значи да је информација у поруци осигурана и прималац може да верификује веродостојност поруке. Ово може да се реши употребом схеме шифровања и потписивања сличне шифровању електронске поште.

4.2.12.4. Шифровање

Морају се користити асиметрично шифровање или хибридна решења заснована на симетричном шифровању са заштитом јавног кључа, због чињенице да ће дељење заједничког тајног кључа, међу много учесника, бити неуспешно у неком тренутку. Виши ниво безбедности је лакше постићи ако сваки учесник преузме одговорност за свој пар кључева, иако се захтева висок ниво интегритета централног репозиторија (кључни сервер).

4.2.12.5. Централно спремиште

Централно спремиште мора бити у могућности да поступа са:

- метаподацима – структурирани подаци који описују садржај порука,
- инфраструктуром јавног кључа (*PKI*),
- Орган за сертификавање (*CA*),

Управљање централним спремиштем требало би да буде под руководством некомерцијане европске организације. Ако се централно спремиште употребљава и за ТАП ТСИ (2), развој и измене морају бити у складу са ТАП ТСИ (2) да би се постигла оптимална синергија.

4.2.12.6. Заједнички интерфејс

Да би приступио заједници железничке интероперабилности за сваког учесника је обавезан заједнички интерфејс.

Заједнички интерфејс мора имати могућност да поступа са:

- форматирањем одлазних порука на основу метаподатака,
- потписивањем и шифровањем одлазних порука,
- адресирањем одлазних порука,
- верификацијом веродостојности долазних порука,
- дешифровањем долазних порука,
- проверама усаглашености долазних порука према метаподацима,
- јединственим заједничким приступом различитим базама података.

Сваки заједнички интерфејс има приступ свим потребним подацима у складу са ТСИ за сваког имаоца вагона, ГЖП, ЖП, УИ, итд. без обзира на то да ли су релевантне базе података централне или индивидуалне (видети такође документ „ТАФ ТСИ – Анекс А.5: Сlike и секвенцијални дијаграми ТАФ ТСИ порука”, Поглавље 1.6. наведеном у Додатку I).

Када се заједнички интерфејс користи и за ТАП ТСИ (2), развој и промене морају бити у складу са ТАП ТСИ (2), како би се постигла оптимална синергија. На основу резултата верификације веродостојности долазних порука, примењује се минимални ниво потврде поруке:

- (i) позитивна потврда за слање - *АСК*;
- (ii) негативна потврда за слање - *НАСК*.

Заједнички интерфејс користи информације из централног спремишта да би управљао поменутиим задацима.

Учесник може да примени локалну „копију” централног спремишта да би скратио време одговора.

4.3. Функционалне и техничке спецификације интерфејса

С обзиром на основне захтеве из Поглавља 3, функционалне и техничке спецификације интерфејса су:

4.3.1. Интерфејси са ТСИ инфраструктуре

Подсистем инфраструктуре укључује управљање саобраћајем, праћење и навигационе системе: техничка постројења за обраду података и

телекомуникације намењене за услуге превоза путника и услуге превоза робе на дугим одстојањима на мрежи да би се гарантовао безбедан и складан рад мреже и ефикасно управљање саобраћајем.

Подсистем телематских апликација за превоз робе користи податке неопходне за оперативне сврхе како је одређено уговором о траси, који могу бити допуњени подацима о ограничењу инфраструктуре које пружа УИ. Стога не постоји директан интерфејс између овог ТСИ и ТСИ инфраструктуре.

4.3.2. Интерфејс са ТСИ контроле, управљања и сигнализацију

Једина веза са контролом, управљањем и сигнализацијом је путем

– уговора о траси, где је у опису сегмента пруге дата релевантна информација о опреми за контролу, управљање и сигнализацију, и

– различитих база података о референтним возним средствима, у којима морају да се чувају подаци о опреми за контролу, управљање и сигнализацију возних средстава.

4.3.3. Интерфејс са подсистемом возних средстава

Подсистем Телематских апликације за превоз робе одређује техничке и оперативне податке који морају бити доступни за возна средства.

ТСИ за возна средства прецизирају карактеристике вагона. Ако се карактеристике вагона мењају, ово мора да се ажурира у референтној бази података о возним средствима у оквиру уобичајеног процеса одржавања базе података. Стога не постоји директан интерфејс између овог ТСИ и ТСИ за возна средства.

4.3.4. Интерфејс са ТСИ управљања радом и саобраћајем

Подсистем Управљања радом и саобраћајем прецизира поступке и повезану опрему која омогућује повезан рад различитих структурних подсистема, током редовног рада и рада у отежаним условима, укључујући, нарочито вожњу воза, планирање и управљање саобраћајем.

Подсистем Телематских апликација за превоз робе углавном одређује апликације за услуге превоза робе праћење мониторинг робе и возова у реалном времену и управљање везама са другим видовима транспорта.

Да би обезбедили доследност између ТСИ-ја, примењују се следећи поступци.

Када се буду састављали захтеви ТСИ-ја управљања радом и саобраћајем у вези са захтевима ове ТСИ и/или буду предмет измена, мора се консултовати тело задужено за овај ТСИ.

У случају да захтеви за овај ТСИ који се односе на захтеве за рад, одређене у ТСИ управљања радом и саобраћајем буду предмет измена, мора се консултовати тело задужено за овај ТСИ .

4.3.5. Интерфејс са телематским апликацијама за услуге превоза путника

Интерфејс	Референца за ТСИ за телематске апликације за превоз робе	Референца за ТСИ за телематске апликације за превоз путника
Воз спреман	4.2.3.3 Порука воз спреман	4.2.14.1 Порука воз спреман, за све возове
Интерфејс	Референца за ТСИ за телематске апликације за превоз робе	Референца за ТСИ за телематске апликације за превоз путника
Прогноза вожње воза	4.2.4.2 Порука Прогноза вожње воза	4.2.15.2 Порука „Прогноза вожње воза” за све возове
Информација о вожњи воза	4.2.4.3 Информација о вожњи воза	4.2.15.1 „Информација о вожњи воза” за све возове
Прекид вожње воза за ЖП	4.2.5.2 Прекид вожње воза	4.2.16.2 Порука „Прекид вожње воза” за све возове
Поступање са краткорочним редом вожње	4.2.2 Захтев за трасу воза	4.2.17 Поступање са подацима краткорочног реда вожње за возове
Заједнички интерфејс	4.2.12.6 Заједнички интерфејс	4.2.21.7 Заједнички интерфејс за комуникацију ЖП/УИ
Централно спремиште	4.2.12.5 Централно спремиште	4.2.21.6 Централно спремиште
Референтне датотеке	4.2.11.1 Референтне датотеке	4.2.19.1 Референтне датотеке

4.4. Правила рада

С обзиром на основне захтеве у Поглављу 3, специфична правила рада за подсистем у овом ТСИ су следећа:

4.4.1. Квалитет података

За сврхе обезбеђивања квалитета података, творац сваке ТСИ поруке одговоран је за тачност садржаја података поруке у време када се порука шаље. Када је изворни податак за сврхе обезбеђивања квалитета доступан у базама података предвиђеним овим ТСИ, подаци садржани у оквиру тих база података морају се користити као подаци за обезбеђивање квалитета.

Када изворни податак за сврхе обезбеђивања квалитета није доступан у базама података предвиђеним овим ТСИ, творац поруке мора да спроведе проверу података за обезбеђивање квалитета из својих извора.

Подаци за обезбеђивање квалитета укључују поређење са подацима из база података које су предвиђене као део ових ТСИ како је претходно описано и, по потреби, логичке провере за обезбеђивање правовремености и континуитета података и порука.

Подаци су високог квалитета ако одговарају предвиђеној намени, што значи да су

- без грешке: доступни, тачни, правовремени, свеобухватни, конзистентни у односу на друге изворе, итд., и
- поседују жељене карактеристике: релевантни, свеобухватни, довољно детаљни, једноставни за читање, једноставни за тумачење, итд.

Податке о квалитету углавном карактеришу:

- тачност,
- потпуност,
- конзистентност,
- правовременост.

Тачност:

Потребну информацију (податак) треба забележити што је могуће економичније. Ово је једино изводљиво ако је примарни податак забележен, по могућству, само једном за цео превоз. Стога, примарни податак треба унети у систем што је могуће ближе његовом извору, да би се у потпуности интегрисао у касније операције обраде података.

Потпуност:

Пре слања порука, морају се проверити потпуност и синтакса употребом метаподатака. Тиме се избегава непотребан саобраћај информација на мрежи.

Потпуност свих долазних порука мора се проверити употребом метаподатака.

Конзистентност:

Правила пословања се морају спроводити да би се гарантовала конзистентност. Треба избегавати дупли унос, а власника података треба јасно идентификовати.

Врста спровођења ових правила пословања зависи од сложености правила. За једноставна правила, довољна су ограничења базе података и покретачи базе података . У случају сложенијих правила која захтевају податке из различитих табела, спроводе се поступци валидације који проверавају конзистентност верзије података пре генерисања података интерфејса и пре него што нова верзија података постане оперативна. Мора се гарантовати да су пренети подаци потврђени у односу на дефинисана правила пословања.

Правовременост:

Правовремено пружање информација представља важну ставку. Ако је повод за меморисање поруке или слање поруке догађај којим се директно управља с ИТ система, правовременост није проблем ако је систем добро осмишљен, сходно потребама пословних процеса. Али у већини случајева, слање поруке покреће оператер или се заснива на додатном уносу оператера (на пример слање података у вези са саставом воза или ажурирање података у вези са возом или вагоном.) Како би се испунили захтеви, ажурирање података се ради што је пре могуће, како би се гарантовало да поруке имају стварни садржај податка када их систем аутоматски шаље.

Показатељи квалитета података

Потпуност (процент поља са унетим вредностима) обавезних података и конзистентност података (процент одговарајућих вредности у табелама/датотекама/записима) морају бити стопостотне.

Правовременост података (процент доступних података у оквиру одређеног граничног временског оквира) мора бити 98-постотна. Ако граничне вредности нису дефинисане у овом ТСИ, ове вредности се морају утврдити у уговорима између укључених страна.

Потребна тачност (процент исправних меморисаних вредности у поређењу са стварним вредностима) мора да буде изнад 90%. Тачна вредност и критеријуми се морају утврдити у уговорима између укључених страна.

4.4.2. Рад са централним спремиштем

Функције централног спремишта су дефинисане у Поглављу 4.2.12.5. Централно спремиште. За сврху обезбеђивања квалитета података, лице које управља централним спремиштем је одговорно за ажурирање и квалитет метаподатака и за управљање контролом приступа. Квалитет метаподатака у смислу потпуности, конзистентности, правовремености и тачности омогућава одговарајуће функционисање за сврхе овог ТСИ.

4.5. Правила одржавања

С обзиром на основне захтеве из Поглавља 3, специфична правила одржавања за подсистем на који се односи овај ТСИ су следећа:

Квалитет транспортне услуге мора се гарантовати у случају да се опрема за обраду података поквари у потпуности или делимично. Стога је препоручљиво инсталирати дуплекс системе или рачунаре са нарочито високим степеном поузданости за које је обезбеђен несметан рад током одржавања.

Аспекти одржавања у погледу различитих база података су поменути у Поглављу 4.2.11.3. (Додатни захтеви за базе података), тач. 10. и 21.

4.6. Стручне квалификације

Потребне стручне квалификације запослених за рад и одржавање подсистема и за примену ТСИ су следеће:

Примена овог ТСИ не захтева потпуно нове системе за хардвер и софтвер за нове запослене. Остваривање захтева ТСИ-ја води само до измена, надоградње или функционалног повећања радњи које обављају постојећи запослени. Стога, не постоје додатни захтеви за постојећа национална и европска правила о стручним квалификацијама.

Ако је потребно, додатна обука запослених не би требало да се састоји само од показивања како да раде са опремом. Члан особља мора да зна и разуме своју специфичну улогу у укупном транспортном процесу. Особље нарочито мора да буде свесно захтева за одржавање високог нивоа радног учинка, јер је ово пресудан фактор за поузданост информација које се обрађују у следећој фази.

Стручне квалификације потребне за састављање и рад возова су утврђене у ТСИ управљања радом и саобраћајем.

4.7. Здравствени и безбедносни услови

Здравствени и безбедносни услови за особље који су потребни за рад и одржавање датог подсистема (или техничке области примене како је дефинисана у ставу 1.1.) и за примену ТСИ су следећи:

Нема додатних захтева у односу на постојећа национална и европска правила о здрављу и безбедности.

5. ЧИНИОЦИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ

5.1. Дефиниција

На основу члана 2. став њ) Директиве 2008/57/ЕЗ (1):

Чиниоци интероперабилности су „било које основне компоненте, група компоненти, подсклоп или цео склоп опреме која је уграђена или ће се уградити у подсистем, од којих интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно. Концепт „чиниоца” обухвата материјалне и нематеријалне предмете као што је софтвер”.

5.2. Списак чинилаца

Чиниоци интероперабилности обухваћени су релевантним одредбама Директиве 2008/57/ЕЗ (1).

Не постоје утврђени чиниоци интероперабилности у погледу подсистема Телематских апликације за превоз робе.

За испуњавање захтева овог ТСИ-ја потребна је само стандардна ИТ опрема, без специфичних аспеката за интероперабилност у железничком окружењу. Ово важи за употребљене компоненте хардвера и за стандардни софтвер као што су оперативни систем и базе података. Апликативни софтвер је појединачан за сваког корисника и може се прилагодити и побољшати сходно појединачној стварној функционалности и потребама. Предложена „архитектура интеграције апликације” претпоставља да апликације можда немају исти интерни информациони модел. Интеграција апликације је дефинисана као процес заједничког рада независно дизајнираних апликационих система.

5.3. Перформансе и спецификације чинилаца

Видети Поглавље 5.2, није релевантно за ТСИ „Телематске апликације за превоз робе”.

6. ОЦЕНА УСАГЛАШЕНОСТ И/ИЛИ ПОГОДНОСТИ ЗА УПОТРЕБУ ЧИНИЛАЦА И ВЕРИФИКАЦИЈА ПОДСИТЕМА

6.1. ЧИНИОЦИ ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТИ

6.1.1. Поступци оцене

Поступак оцене усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности мора бити заснован на европским спецификацијама или спецификацијама које су одобрене у складу са Директивом 2008/57/ЕЗ (1).

У случају погодности за употребу, ове спецификације показују све параметре који се мере, прате или посматрају, и описују повезане методе тестирања и поступке мерења, било у симулацији на пробном столу или тестовима у стварном железничком окружењу.

Поступци за оцену усаглашености и/или погодности за употребу:

Списак спецификација, опис метода тестирања:

Нису релевантне за ТСИ телематских апликација за превоз робе.

6.1.2. Модул

На захтев произвођача или његовог заступника који је пословно настањен у Заједници, поступак спроводи пријављено тело у складу са одредбама

одговарајућих модула Одлуке Комисије 2010/713/ЕУ, како је утврђено, измењено и допуњено у Додатку за овај ТСИ.

Модули се комбинују и употребљавају селективно на основу одређеног чиниоца.

Нису релевантни за ТСИ телематских апликација за превоз робе.

6.1.3. Подсистем телематских апликација за превоз робе

На захтев наручиоца или његовог представника који је пословно настањен у Заједници, пријављено тело спроводи ЕЗ верификацију у складу са Анексом VI Директиве 2008/57/ЕЗ (1).

Према Анексу II Директиве 2008/57/ЕЗ (1), подсистеми су подељени на структурне и функционалне области.

Оцена усаглашености је обавезна за ТСИ у структурној области. Подсистем Телематских апликација за превоз робе припада функционалној области и овај ТСИ не утврђује модуле за оцену усаглашености.

Ипак, централно спремиште и заједнички интерфејс на чворишту сваког учесника чине стуб интегрисања апликације. Модел размене информација се налази у централизованом спремишту за интегрисање апликације, који чува метаподатке интерфејса на једном физичком месту. Метаподаци садрже информације о садржају комуникације (шта је у подацима који се шаљу), идентитете пошиљаоца и примаоца, и механизме процеса интеракције протокола пословања на нивоу апликације.

Следеће тачке су истакнуте:

– централно спремиште такође садржи орган за сертификавање (Отворени *CA PKI*). То је углавном управни акт који се физички спроводи. Погрешни уноси одмах постају очигледни. Поступак оцењивања није потребан.

– централно спремиште садржи метаподатке поруке (на основу документа „ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке”, наведен у Додатку I) као основа за размену порука у хетерогеном информационом окружењу. Метаподаци се морају администрирати и ажурирати у централном спремишту. Свака неусаглашеност у структури поруке или садржају порука за слање или примање података се одмах препознаје и пренос се одбија. Поступак оцењивања није потребан.

– заједнички интерфејс на чворишту сваког учесника углавном садржи „копију” централног спремишта због скраћивања времена одговора и смањења оптерећења спремишта. Мора се обезбедити да верзије података у централном спремишту и у заједничком интерфејсу увек буду исте. Стога, се ажурирање података мора спровести на централном нивоу, а нове верзије се морају преузети из централног спремишта. Поступак оцењивања није потребан.

7. СПРОВОЂЕЊЕ

7.1. Начини примене овог ТСИ

7.1.1. Увод

Овај ТСИ се односи на подсистем телематских апликација за услуге превоза робе. Овај подсистем је функционалан према Анексу II Директиве 2008/57/ЕЗ (1). Примена овог ТСИ не ослања се на појам новог, обновљеног или надограђеног подсистема, као што је уобичајено у случају ТСИ-ја који се односе на структурне подсистеме, изузев када је то одређено у ТСИ-ју.

ТСИ се имплементира у фазама:

- фаза један: детаљне ИТ спецификације и главни план;
- фаза два: развој;
- фаза три: реализација.

7.1.2. Фаза један – детаљне ИТ спецификације и главни план

Спецификације функционалних захтева које служе као основа за наведену техничку архитектуру током развоја и реализације рачунарског система се налазе у додацима А - Ђ у Додатку I ове уредбе.

Обавезни главни план од концепта до испоруке рачунарског система, заснован на Стратешком европском развојном плану (*SEDP*) који припрема железнички сектор, укључује кључне компоненте архитектуре система и идентификацију главних активности које се извршавају.

7.1.3. Фазе 2 и 3 – Развој и увођење

Железничка предузећа, управљачи инфраструктуре и имаоци вагона развијају и уводе рачунарски систем ТАФ у складу са одредбама овог поглавља.

7.1.4. Управљање, улоге и надлежности

Развој и увођење су под контролом управљачке структуре са следећим учесницима.

Управни одбор

Управни одбор има следеће улоге и надлежности:

Управни одбор обезбеђује стратешкој управљачкој структури да ефикасно управља и координира спровођења ТАФ-ТСИ. То укључује утврђивање политике, стратешке смернице и одређивање приоритета. При томе, управни

одбор узима у обзир интересе малих предузећа, нових учесника на тржишту и железничких предузећа која пружају специфичне услуге.

Управни одбор прати напредак спровођења. Он редовно подноси извештај Европској комисији о постигнутом напретку у односу на главни план, најмање четири пута годишње. Управни одбор предузима неопходне кораке да прилагоди наведени развој у случају одступања од главног плана.

1. Управни одбор се састоји од:

– представничких тела из железничког сектора која делују на европском нивоу како је дефинисано у члану 3. став 2. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 („представничка тела железничког сектора”),

– Европске железничке агенције, и

– Комисије. 2. Овим Управним одбором копредседава а) Комисија и б) лице које именују представничка тела железничког сектора. Комисија којој помажу чланови управног одбора саставља нацрт пословника овог управног одбора, који управни одбор прихвата.

3. Чланови управног одбора могу предложити управном одбору укључивање других организација као посматрача када постоје оправдани технички и организациони разлози за то.

Заинтересоване стране

Железничка предузећа, управљачи инфраструктуре и имаоци вагона успостављају ефикасну структуру управљања пројектом која омогућава ефикасан развој и увођење ТАФ система.

Наведене заинтересоване стране:

– обезбеђују неопходне напоре и средства потребна за спровођење ове уредбе,

– поступају у складу са начелима приступа заједничким компонентама ТАФ ТСИ које су доступне свим учесницима на тржишту по јединственој, транспарентној и најнижој могућој структури трошкова услуга,

– стара се да сви учесници на тржишту имају приступ свим размењеним подацима потребним за испуњавање њихових законских обавеза и за вршење функција у складу са функционалним захтевима за ТАФ ТСИ.

– штите поверљивост односа са корисницима превоза,

– успостављају механизам који омогућава укључивање „оних који се касније придружују” у развој ТАФ-а и остваривање добити од постигнутог развоја ТАФ-а у вези са заједничким компонентама на начин који је задовољавајући и

за наведене заинтересоване стране и за „новопридошле”, нарочито ради правичне расподеле трошкова,

– извештавају управни одбор ТАФ-а о напретку плана имплементације. Подношење извештаја такође укључује – по потреби – одступања од главног плана.

Представничка тела

Представничка тела железничког сектора која делују на европском нивоу како је дефинисано у члану 3. став 2. Уредбе (ЕЗ) број 881/2004 Европског парламента и Савета¹ имају следеће улоге и надлежности:

- представљају појединачне чланове на управном одбору ТАФ-ТСИ,
- подижу свест својих чланова о њиховим обавезама у вези са спровођењем ове уредбе,
- обезбеђују тренутан и потпун приступ свим поменутима заинтересованим странама статусним информацијама о раду управног одбора и било којој другој групи да би правовремено заштитили интересе сваког представника у спровођењу ТАФ-ТСИ,
- обезбеђују ефикасан проток информација од својих појединачних чланова до управног одбора ТАФ-ТСИ тако да се интерес заинтересованих страна адекватно узима у обзир у доношењу одлука које утичу на развој и увођење ТАФ,
- обезбеђују ефикасан проток информација од управног одбора ТАФ до својих појединачних чланова тако да заинтересоване стране буду адекватно информисане о одлукама које утичу на развој и увођење ТАФ.

7.2. Управљање променама

7.2.1. Процес управљања променама

Поступци управљања променама су осмишљени тако да обезбеде да трошкови и користи од промена буду правилно анализирани и да се промене спроведу на контролисан начин. Ове поступке дефинише, успоставља, подржава и њима управља Европска железничка агенција и они укључују:

- идентификацију техничких ограничења која су у основи промене,
- изјаву о лицу које преузима одговорност за поступак управљања променама,
- поступак за валидацију промена које се спроводе,

¹ Уредба (ЕЗ) број 881/2004 Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о оснивању Европске железничке агенције (СЛ L 164, 30.4.2004, стр. 1)

- политику управљања променама, пуштања, миграције и извођења,
- утврђивање одговорности за управљање детаљним спецификацијама као и за обезбеђивање квалитета и управљање конфигурацијом.

Одбор контроле промена (*ССВ*) чине представници Европске железничке агенције, представничких тела железничког сектора и националних тела за безбедност. Тако удружени учесници обезбеђују увид у промене које ће бити извршене и у свеобухватну процену њихових последица. Комисија може да дода друге учеснике у *ССВ* ако се њихово учешће сматра неопходним. *ССВ* ће се на крају довести под окриље Европске железничке агенције.

7.2.2. Специфични поступци управљања променама за документа наведена у Додатку I ове уредбе

Управљање променама за документа наведена у Додатку I ове уредбе утврђује Европска железничка агенција у складу са следећим критеријумима:

1. Захтеви за променом који утичу на документа подносе се путем Националних тела за безбедност (*NSA*) или путем представничких тела из железничког сектора која делују на европском нивоу како је дефинисано у члану 3. став 2. Уредбе 881/2004/ЕЗ, или путем Управног одбора за ТАФ ТСИ. Комисија може да дода друге учеснике који могу поднети захтев уколико се њихов допринос сматра неопходним.
2. Европска железничка агенција прикупља и чува захтеве за промену.
3. Европска железничка агенција предочава захтеве за промену одређеној радној групи *ERA*, која их процењује и припрема предлог праћен економском проценом, по потреби.
4. Након тога, Европска железничка агенција представља захтев за промену и пратећи предлог одбору за контролу промене који ће потврдити или неће потврдити захтев за промену или ће га одложити.
5. Ако захтев за промену није потврђен, Европска железничка агенција враћа подносиоцу захтева разлог за одбијање или захтев за додатним информацијама о нацрту захтева за промену.
6. Документ се мења на основу потврђених захтева за промену.
7. Европска железничка агенција подноси Комисији препоруку за ажурирање докумената наведених у Додатку I заједно са нацртом нове верзије документа, захтевима за промену и њиховом економском проценом.
8. Европска железничка агенција чини доступним на свом веб сајту нацрт нове верзије документа и потврђене захтеве за промену.

9. Када се ажурирана документа наведена у Додатку I објаве у *Службеном листу Европске уније*, Европска железничка агенција чини доступним нове верзије документа на свом веб сајту.

Ако управљање контролом промена утиче на елементе који су у заједничкој употреби са ТАП ТСИ (2), промене треба начинити тако да остану што је могуће ближе имплементираним ТАП ТСИ (2) како би се постигла оптимална синергија.

РАДНА ВЕРЗИЈА

Додатак I

Списак техничких докумената

Бр.	Ознака	Наслов	Верзија	Датум
1	ERA-TD-100	ТАФ ТСИ – АНЕКС А.5: СЛИКЕ И СЕКВЕНЦИЈАЛНИ ДИЈАГРАМИ ПОРУКА ЗА ТАФ ТСИ	2.0	17.10.2013
2	ERA-TD-101	ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак А (Планирање пута за вагон/ИТЈ)	2.0	17.10.2013
3	ERA-TD-102	ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Б – Оперативна база података о вагонима и интермодалним јединицама (WIMO)	2.0	17.10.2013
4	ERA-TD-103	ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак В – Референтне датотеке	2.0	17.10.2013
5	ERA-TD-104	ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Д – Заједнички интерфејс	2.0	17.10.2013
6	ERA-TD-105	ТАФ ТСИ – Анекс Г.2: Додатак Ђ – ТАФ ТСИ модел података и поруке	2.0	17.10.2013

Додатак II

Глосар

Термин	Опис
<i>ACID</i>	<p>Недељивост, Доследност, Изолација, Трајност</p> <p>Ово су четири основна обележја сваке трансакције:</p> <p>Недељивост. У трансакцији која укључује две или више информација, или се потврђују све информације или ни једна.</p> <p>Доследност. Трансакција ствара ново и важеће стање податка, или, у случају грешке, враћа све податке у стање пре започињања трансакције.</p> <p>Изолација Трансакција која је у току и још увек није извршена мора да остане изолована од других трансакција.</p> <p>Трајност. Потврђене податке систем чува тако да, и у случају грешке и поновног покретања система, подаци буду доступни у исправном стању.</p> <p><i>ACID</i> концепт је описан у <i>ISO/IEC 10026-1:1992</i> стандарду Одељак 4. Свако од ових обележја се може мерити у односу на референтну вредност. Уопштено, да се оствари концепт <i>ACID-a</i> предвиђа се управљач или пратилац трансакције. У дистрибуираном систему, један од начина за постизање <i>ACID</i> концепта је употреба двофазног потврђивања (<i>2PC</i>), који обезбеђује да сви укључени веб сајтови морају да потврде извршење трансакције, или ниједан од њих, када се трансакција враћа у пређашње стање.</p>
Тело за доделу капацитета инфраструктуре	видети УИ.
Подносилац захтева	значи железничко предузеће или међународна групација железничких предузећа, друге особе или правна лица, као што су надлежни органи према Уредби (ЕЗ) број 1370/2007 и отпремници робе, шпедитери и превозници у комбинованом транспорту са интересом пружања јавне услуге или пословним интересом у набавци капацитета инфраструктуре (Директива 2012/34/ЕУ (3)). За тело за доделу капацитета инфраструктуре: видети дефиницију за УИ.
Блок воз	Посебан облик директног воза са онолико вагона колико је потребно, који саобраћа између две претоварне тачке без успутног ранжирања.
Резервација	Поступак резервисања простора на превозном средству за кретање робе.

CA	Орган за сертификавање
CN ознака	Списак осмоцифрених ознака за производе које користи царина.
Комбиновани друмско– железнички транспорт	Интермодални транспорт у којем се већи део путовања по Европи обавља железницом, а почетни, односно крајњи део, се одвија друмом саобраћајем што је могуће краће.
Термин	Опис
Прималац	Страна која прима робу. Синоним: Прималац робе
Пошиљка	Товар који се шаље по једном уговору о превозу. У комбинованом транспорту, овај термин се може користити за статистичке сврхе, за мерење јединица за утовар или за друмска возила.
Товарни лист	Документ којим се доказује уговор за транспорт једне пошиљке из наведеног места преузимања до наведеног места испоруке који ће обавити један превозник. Садржи детаље пошиљке која се превози.
Пошиљалац	Страна која, на основу уговора са Координатором услуге, прима или шаље робу путем превозника, или је прослеђује.
Вид сарадње	Вид коришћења воза када различита ЖП сарађују под вођством једног ЖП (ГЖП). Свако укључено ЖП самостално уговара жељену трасу за транспорт.
COTS производ	Производи комерцијално доступни на тржишту
Корисник услуге	је лице које је издало товарни лист Главном ЖП-у.
Датум/време поласка, стварно	Датум (и време) поласка превозног средства.
Директан воз	Воз са припадајућим вагонима који саобраћа између две претоварне тачке (тачка порекла – крајње одредиште) без успутног ранжирања.
Носилац обавезе	Појединац или правно лице одговорно за ризик који уноси на мрежу, тј. ЖП.
Шифровање	Кодирање порука Дешифровање: претварање шифрованих података у оригинални облик
Основни захтеви	Основни захтеви су сви услови утврђени у Анексу III Директиве 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета (*) које мора да испуни Трансевропски конвенционални железнички систем, подсистеми и чиниоци интероперабилности, укључујући интерфејсе.
ETA	Предвиђено време доласка.
ETH	Предвиђено време примопредаје воза између УИ.

<i>ETI</i>	Предвиђено време размене вагона између ЖП-а.
Прогнозирано време	Најбоља процена времена доласка, поласка или проласка воза.
<i>FTP</i>	Протокол за пренос датотека Протокол којим се преносе датотеке између рачунара на мрежи <i>TCP/IP</i> .
Термин	Опис
Прелазна тачка	Станица у оквиру путовања воза са интермодалним јединицама, на којима товар мења вагоне.
<i>GGP</i>	Протокол за повезивање мрежних пролаза” Видети такође <i>IP</i>
Бруто маса терета	Резервисана/стварна укупна маса робе укључујући паковање али искључујући опрему оператора.
Манипулативна станица	Станица на којој ЖП може да измени састав воза, али остаје одговорно за вагоне, не мења се одговорност.
Тачка примопредаје	Тачка на којој се одговорност смењује са једног УИ-е на другог УИ-е.
Превоз робе	Друмски транспорт
Закупац	Појединац или друго правно лице одређено као таквов од стране имаоца/власника вагона.
<i>HS</i> код	Списак шестоцифрених ознака за производе коју користе царине, идентичних са првих 6 цифара <i>CN</i> кода.
<i>HTTP</i>	Протокол за пренос хипертекста Протокол клијент/сервер за конектовање сервера на мрежу.
<i>ICMP</i>	Интернет протокол за контролу порука (<i>ICMP</i>) Повремено, мрежни пролаз (видети <i>GGP</i>) или одредишни матични рачунар (видети <i>IP</i>) комуницирају са изворним матичним рачунаром, на пример, да извести о грешки у обради датаграма. За такве сврхе користи се овај протокол, Интернет протокол за контролу порука (<i>ICMP</i>). <i>ICMP</i> користи основну подршку <i>IP-а</i> као да је протокол вишег нивоа, ипак, <i>ICMP</i> је у ствари саставни део <i>IP-а</i> и мора га имплементирати сваки модул <i>IP-а</i> . Поруке <i>ICMP-а</i> се шаљу у неколико ситуација: на пример, када датаграм не може да стигне до свог одредишта, када мрежни пролаз нема довољан капацитет привременог складиштења да проследи датаграм и када мрежни пролаз може да усмери матични рачунар да пошаље саобраћај на краћи пут вожње. Интернет протокол није предвиђен да буде у потпуности поуздан. Сврха контролних порука је да

	<p>пруже повратну информацију о проблемима у комуникационој средини, а не да учине <i>IP</i> поузданим. Не постоје гаранције да ће датаграм бити испоручен или да ће се контролна порука вратити. Неки датаграми могу бити неиспоручени без било каквог извештаја о њиховом губитку. Протоколи вишег нивоа који користе <i>IP</i> морају да имплементирају сопствене поступке за поузданост ако се захтева поуздана комуникација. <i>ICMP</i> поруке обично извештавају о грешкама током обраде датаграма. Да би се избегло бесконачно враћање порука о порукама итд., не шаљу се <i>ICMP</i> поруке о <i>ICMP</i> порукама. Такође, <i>ICMP</i> поруке се шаљу само у вези са грешкама у решавању фрагмента нула фрагментираног датаграма. (Фрагмент нула има помак фрагмента једнак нули).</p>
УИ	<p>Управљач инфраструктуре значи тело или предузеће надлежно нарочито за успостављање, управљање и одржавање железничке инфраструктуре, укључујући управљање саобраћајем и контролом, управљањем и сигнализацијом; функције управљача инфраструктуре на мрежи или делу мреже се могу доделити различитим телима или предузећима. Ако управљач инфраструктуре, по својој правној форми, организационој функцији или функцији доношења одлука, није независан од другог железничког предузећа, функције из Поглавља IV Одељак 2. и 3. изводи тело које врши наплату, односно тело које врши расподелу капацитета железничке инфраструктуре, која су независна по својој правној форми, организацији или доношењу одлука од било ког железничког предузећа. (Директива 2012/34/EУ (3)).</p>
Управљач инфраструктуре (УИ)	Видети УИ
Размена	<p>Пренос контроле са једног железничког предузећа на друго услед практичних оперативних и безбедносних разлога. Примери:</p> <ul style="list-style-type: none"> – мешовите услуге, – услуге са подељеном одговорношћу за превоз робе, – трансфер информација између различитих железничких управа, – трансфер информација између власника/ималаца вагона и оператора возова.
Тачка размене	<p>Место на којем пренос одговорности за вагоне воза прелази са једног ЖП-а на друго ЖП-а.</p> <p>У погледу вожње воза, једно ЖП преузима воз од другог ЖП-а, које сада поседује трасу за следећу деоницу путовања.</p>
Успутна тачка	Место које одређује почетну или крајњу тачку деонице путовања. Ово може бити нпр. тачка замене, примопредаје или манипулације.
Интермодални оператор	Лице који закључује уговор о мултимодалном транспорту и преузима у потпуности одговорност за транспорт интермодалних товарних јединица.
Координатор	Свако тело или предузеће које је склопило уговор са корисницима

интермодалне услуге	превоза за услугу транспорта интермодалних јединица. Оно припрема товарне карте управља капацитетом блок возова итд.
Интермодални терминал	Место које обезбеђује простор, опрему и радно окружење на којем се дешава пренос товарних јединица (товарни контејнери, измењиви сандуци, полуприколице или приколице).
Интермодални транспорт	Кретање робе у једној и истој теретној јединици или возилу које узастопно користи неколико видова транспорта без манипулације робом при промени вида превоза.
Интермодална јединица	Товарна јединица која се превози различитим видовима транспорта, нпр.: контејнер, измењиви сандук, полуприколица, приколица.
Интернет	<ul style="list-style-type: none"> – Свака велика мрежа која се састоји од неколико мањих мрежа; – Група мрежа које су међусобно повезане тако да изгледају као једна велика непрекидна мрежа, и може јој се приступити несметано на мрежном нивоу <i>OSI</i> модела путем рутера; – Стручно име за мрежу, која се користи се као референтно средство за е-пошту и причаонице на мрежи за кориснике широм света.
Чинилац интероперабилности	значи сваку основну компоненту, групу компоненти, подсклоп или комплетан склоп уграђене опреме или опреме која ће се уградити у подсистем, од које интероперабилност трансевропског конвенционалног железничког система зависи директно или индиректно. Концепт чиниоца обухвата материјалне и нематеријалне предмете као што је софтвер.
<i>IP</i>	<p>Интернет протокол</p> <p>Интернет протокол (<i>IP</i>) се користи за услугу датаграма „матични рачунар-матични рачунар” у систему међусобно повезаних мрежа.</p> <p>Уређаји за повезивање на мрежу се зову мрежни пролази. Ови мрежни пролази међусобно комуницирају у контролне сврхе путем Протокола мрежног пролаза ка мрежном пролазу (<i>GGP</i>).</p>
Путовање	„Путовање” означава просторно напредовање товарног или празног вагона од отпремне станице до одредишне станице.
Деоница путовања	<p>Значи део путовања који се одиграва на инфраструктурном сектору управљача инфраструктуре или</p> <p>Део путовања са улазне тачке примопредаје до излазне тачке примопредаје на инфраструктури једног управљача инфраструктуре.</p>
Ималац	Лице, које као власник или лице које има право да располаже возилом, трајно користи возило на економичан начин као транспортно средство и које је регистровано као такво у Регистру возних средстава.

Главно железничко предузеће	Одговорно ЖП, које организује и управља транспортном линијом на основу обавеза према кориснику превоза. Оно је јединствена тачка контакта за корисника превоза. Ако је више од једног железничког предузећа укључено у транспортни ланац, ГЖП је одговорно за координацију различитих железничких предузећа. Корисник превоза може бити, посебно у интермодалном транспорту, координатор услуга интермодалног транспорта.
Идентификациони број локомотиве	Јединствени идентификациони број вучног возила
ГЖП	Видети Главно железничко предузеће
МОЖЕ	<p>Ова реч, или придев „НЕОБАВЕЗАН” значи да је ставка заиста необавезна. Један продавац може изабрати да укључи производ због одређених захтева тржишта или зато што продавац сматра да тиме побољшава производ, док други продавац може изоставити исти производ.</p> <p>Имплементација која не укључује неку одређену опцију, МОРА да буде спремна на заједнички рад са другом имплементацијом која укључује ту опцију, иако можда са смањеном функционалношћу. Исто је са имплементацијом која не укључује неку одређену опцију</p> <p>МОРА да буде спремна на заједнички рад са другом имплементацијом која не укључује ту опцију (изузев, наравно, за карактеристику коју ова опција пружа).</p>
Метаподаци	Једноставно речено, подаци о подацима. Описује податке, софтверске услуге и друге компоненте садржане у информационом систему предузећа. Примери типова метаподатака обухватају стандардне дефиниције података, информације о локацији и усмеравању, као и управљање синхронизацијом за дистрибуцију дељених података.
МОРА	Ова реч, или термин „ЗАХТЕВ” или „ТРЕБА”, значи да је дефиниција апсолутни захтев спецификације.
НЕ СМЕ	Овај израз или израз „НЕ ТРЕБА”, значи да дефиниција представља апсолутну забрану спецификације.
<i>NFS</i>	Протокол мрежног система датотека (<i>NFS</i>) пружа транспарентни даљински приступ дељеним системима датотека на мрежи. <i>NFS</i> протокол је пројектован тако да буде независан од машине, оперативног система, архитектуре мреже безбедносног механизма и транспортног протокола. Ова независност се постиже употребом основних операција Даљинског позивања процедуре (<i>RPC</i>) надограђених на Представљање спољних података (<i>XDR</i>).
Пријављена тела	Тела која су надлежна за оцену усаглашености или погодности за употребу чинилаца интероперабилности или за поступак ЕЗ верификације подсистема. (Директива 91/440/ЕЗ (1)).
Јединствени шалтер (<i>OSS</i>)	Међународно партнерство између Управљача инфраструктуре а које пружа јединствену тачку контакта за кориснике железничког

	<p>превоза у сврхе:</p> <ul style="list-style-type: none"> – наручивања одређених траса воза у међународном саобраћају робе, – праћења кретања воза, – начелно, фактурисање накнада приступа траси у име УИ.
Начин отвореног приступа	Начин саобраћања воза у које је укључено само једно ЖП, које вози воз на различитим инфраструктурама. Ово ЖП уговара потребне трасе са свим укљученим УИ.
<i>OSI</i>	<p>Повезивање отворених система</p> <p>Описује комуникациони протокол отворених система на основу <i>OSI</i> референтног модела . Отворени системи могу да комуницирају независно од власничких решења.</p>
Траса	Траса значи потребан капацитет инфраструктуре за возњу воза између два места у одређеном временском периоду (Пут возње дефинисан у времену и простору).
Састављање трасе	Састављање појединачних траса воза за продуживање трасе у временском и просторном смислу.
Број трасе	Број дефинисане трасе воза
„равноправни	Термин „равноправни” се односи на класу система и апликација које користе дистрибуирана средства за извођење критичних функција на децентрализован начин. Средства обухватају снагу рачунара, податке (меморију и садржај), брзину протока на мрежи и присуство (рачунари, човек или друга средства). Критична функција може бити дистрибуирано рачунање, дељење података/садржаја, комуникација и сарадња или сервиси платформе. Децентрализација може да се примени на алгоритме, податке и метаподатке, или на све њих. То не искључује задржавање централизације у неким деловима система и апликација ако испуњава њихове захтеве.
<i>PKI</i>	Инфраструктура јавних кључева
Место испоруке	Место на којем се врши испорука (наводи се полазна железничка станица), место на којем се мења одговорност за вагон.
Место поласка	Место са којег су превозна средства планирана да пођу или су пошла .
Одредиште	Место на које превозна средства треба да стигну или су стигла. Синоним: Место доласка
Период пре поласка	је делта време пре редовног времена поласка. Период пре поласка почиње у предвиђено време поласка минус делта време и завршава се у предвиђено време поласка.

Основни подаци	Основни подаци као референтни улазни подаци за поруке или као основа за функционалност и израчунавање изведених података.
Ставити у службу	Поступак који зависи од техничког одобрења за вагон и уговора за употребу са ЖП-ем које омогућава комерцијалну експлоатацију вагона.
Железничко предузеће (ЖП)	Железничко предузеће (Директива 2004/49/ЕЗ) (9): је железничко предузеће како је дефинисано у Директиви 2001/14/ЕЗ и свако друго јавно или приватно предузеће чија је делатност пружање услуге превоза робе и/или путника железницом на основу обезбеђивања вуче, укључујући предузећа која обезбеђују само вучу.
<i>RAMS</i>	Видети поузданост, доступност, могућност одржавања, безбедност
<i>RARP</i>	Протокол за обрнуто разрешење адресе (<i>RARP</i>)
Датум/време отпреме	Очекивани датум/време отпреме робе или датум/време отпреме робе од стране корисника превоза.
Време отпреме вагона	Датум и време када је вагон спреман за извлачење са наведеног места на колосеку корисника превоза.
Поузданост, доступност, могућност одржавања, безбедност (<i>RAMS</i>)	<p>Поузданост – способност започињања и настављања активности по одређеним радним условима за одређени период, изражена математички;</p> <p>Доступност – време рада упоређено са временом прекида услуге, изражено математички;</p> <p>Могућност одржавања – способност система да се врати у рад након отказа, изражена математички;</p> <p>Безбедност – вероватноћа ризичног догађаја покренутог од стране система, изражена математички.</p>
Тачка извештавања	Место на путу воза на којем одговорни УИ издаје поруку о прогнози вожње воза са <i>TETA</i> ЖП које је уговорило трасу.
Спремиште	Репозиториј је сличан бази података или речнику података, с тим што обухвата свеобухватно окружење управљања информационим системом. Мора да укључи не само опис структуре података (тј. ентитете и елементе) већ и метаподатке који су од интереса за предузеће, приказе података на екрану, извештаје, програме и системе. Обично укључује интерни пакет софтверских алатки, СУБП, метамодел, попуњене метаподатке и софтвер за читавање и преузимање за приступ подацима из спремишта.
<i>RIV</i>	<p>Прописи који уређују међусобну употребу вагона у међународном саобраћају.</p> <p>Прописи који уређују међусобну употребу товарног прибора, контејнера и палета у међународном саобраћају.</p>

Пут вожње	Географски пут који се предузима од полазне тачке до тачке одредишта.
Деоница трасе	Део трасе
<i>RPC</i>	Даљинско позивање процедуре <i>RPC</i> протокол је одређен у Спецификацији за даљинско позивање процедура, верзија 2 (RFC1831).
ЖП	Видети Железничко предузеће
Предвиђено време поласка	Датум и време поласка за које се захтева траса.
Планирани ред вожње	Хронолошки дефинисано заузеће железничке инфраструктуре за кретање воза на отвореној прузи или у станицама. Измене у реду вожње обезбеђује УИ најмање 2 дана пре почетка дана када воз полази из почетне станице. Овај ред вожње се односи на одређен дан. У неким земљама је познат и као Оперативни ред вожње.
Пружалац услуге	Одговорни превозник за специфичне етапе превоза. Страна која прима и рукује резервацијом.
Пошиљка	<p>Пакет робе од једног пошиљаоца до једног примаоца, који је утоварен на један или више потпуних интермодалних товарних јединица или који је утоварен на један или више потпуних вагона.</p> <p>нпр.:</p> <p>/СЛИКА ОВДЕ/</p> <p>1 контејнер</p> <p>1 пошиљка</p> <p>/СЛИКА ОВДЕ/</p> <p>1. кон.</p> <p>2. кон.</p> <p>Ако су две интермодалне товарне јединице на истом вагону = 2 пошиљке</p> <p>/СЛИКА ОВДЕ/</p> <p>1 вагон/1 пошиљка</p> <p>/СЛИКА ОВДЕ/</p> <p>1. вагон пошиљке</p>

	<p>2. вагон пошиљке</p> <p>Једна пошиљка</p>
Хитан захтев за трасу	Појединачни захтев за трасу у складу са чланом 23. Директиве 2001/14/ЕЗ услед додатних тражњи за превозом или оперативних потреба.
ТРЕБА	Ова реч, или придев „ПРЕПОРУЧЕНО” значи да могу постојати оправдани разлози у одређеним околностима за занемаривање одређене ставке, али се импликације морају разумети и пажљиво одмерити пре одабира другачијег курса.
НЕ ТРЕБА	Овај израз или израз „НЕ ПРЕПОРУЧУЈЕ СЕ” значи да могу постојати оправдани разлози у одређеним околностима када је одређено понашање прихватљиво, чак и корисно, али импликације треба разумети и случај пажљиво одмерити пре спровођења било ког понашања описаног овом ознаком.
<i>SMTP</i>	Једноставан протокол за пренос електронске поште
<i>SNMP</i>	Једноставан протокол за управљање мрежом
<i>SQL</i>	<p>Структурирани језик упита</p> <p>Језик који је осмислио ИВМ, затим стандардизован од стране <i>ANSI</i> и <i>ISO</i> који се користи за креирање, управљање и преузимање података из релационих база података.</p>
Заинтересована страна	<p>Свако лице или организација са оправданим интересом за испоруку услуга у железничког саобраћаја нпр.:</p> <p>железничко предузеће (ЖП)</p> <p>пружалац (услуге) праћења пошиљке,</p> <p>добављач локомотиве,</p> <p>добављач вагона,</p> <p>пружалац услуге обезбеђивања машиновођа/возног особља,</p> <p>пружалац услуге ранжирања на спушталици,</p> <p>пружалац услуга поставнице,</p> <p>координатор услуга,</p> <p>добављач слота (УИ),</p> <p>контролор воза (УИ),</p>

	<p>управљач саобраћаја,</p> <p>управљач возног парка,</p> <p>пружалац услуге превоза трајектом,</p> <p>инспектор вагона, локомотиве,</p> <p>пружалац услуге поправке вагона, локомотиве,</p> <p>управљач пошиљкама,</p> <p>пружалац услуге маневрисања на скретницама и спуштаницама,</p> <p>пружалац логистичке услуге,</p> <p>прималац,</p> <p>пошиљалац,</p> <p>За интермодални транспорт поред тога:</p> <p>добављач контејнера,</p> <p>оператор интермодалног терминала,</p> <p>пружалац услуга транспорта/транспортно привредно друштво,</p> <p>пароброд,</p> <p>баржа.</p>
<i>TCP</i>	Протокол за управљање преносом (<i>TCP</i>)
Техничка спецификација интероперабилности	спецификације којима је подсистем или део подсистема обухваћен како би испунио основне захтеве и обезбедио интероперабилност трансевропског конвенционалног железничког система.
<i>TETA</i>	Видети Предвиђено време доласка воза
слеђење	Активност на захтев за проналажење и реконструкцију историје превоза дате пошиљке, возила, опреме, пакета или терета.
Праћење	Активност систематског праћења и евидентирања тренутног места и статуса дате пошиљке, возила, опреме, пакета или терета.
Предвиђено време доласка воза	Предвиђено време доласка воза на одређену тачку, нпр: тачка примопредаје, тачка размене, одредиште воза.
Траса воза	Пут војње воза дефинисан у времену и простору.

Траса воза/Слот	Дефиниција пута вожње воза у смислу времена и места (показатељи) на којем пут вожње почиње и на којем завршава заједно са детаљима о оним местима на путу поред којих воз пролази или се зауставља. Детаљ може да укључи и активности које воз извршава на путу вожње, на пример промену возног особља, локомотиве или других промена композиције.
Трансевропска железничка мрежа	Железничка мрежа како је описана у Анексу 1 Директиве 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета (*).
Претовар	Активност померања интермодалних товарних јединица са једног превозног средства на друго превозно средство.
План пута	Показује за вагон или интермодалну јединицу планирани референтни пут вагона/интермодалне јединице.
ТСИ	Видети Техничку спецификацију интероперабилности
Тунеловање	Процес при којем су приватни <i>IP</i> пакети обухваћени јавним <i>IP</i> пакетом <i>UDP</i> .
<i>UDP</i>	<p>Протокол за корисничке датаграме</p> <p>Једноставан прелаз протокола за корисничке датаграме (<i>UDP</i>) преко Преводилаца мрежне адресе (<i>NAT</i>) (<i>STUN</i>) је лак протокол који омогућује апликацијама да открију присуство и типове <i>NAT</i> и заштитних баријера између њих и јавног интернета. Овај протокол такође пружа могућност апликацијама да утврде јавне адресе Интернет протокола (<i>IP</i>) које им је доделио <i>NAT</i>. <i>STUN</i> ради са многим постојећим <i>NAT</i>-ова и не захтева од њих неко посебно понашање. Као последица тога, омогућава рад широком спектру апликација преко постојеће <i>NAT</i> инфраструктуре.</p>
<i>UIC</i>	<i>UIC</i> је Међународна железничка унија.
<i>UITP</i>	<i>UITP</i> је међународна унија за јавни превоз.
<i>UNIFE</i>	<i>UNIFE</i> је организација која води рачуна о интересима добављача у железничком сектору. У овом тренутку приближно 100 добављача и подизвођача непосредно је заступљено, а још око 1000 посредно путем националних организација.
употребљеног капацитета	Ознака која показује у ком обиму је опрема товарена или празна. (нпр.: пуно, празно, <i>LCL</i>).
Јединични товар	рој појединачних пакета повезаних, палетизованих или везаних заједно тако да образују јединствену јединицу за ефикасније руковање помоћу механичке опреме.
Јединични воз	Теретни воз који се отправља само са једним товарним листом и само једном врстом робе и састављен је од јединствених вагона који саобраћа од пошиљаоца до примаоца без без .успутног ранжирања

<p><i>VPN</i></p>	<p>Виртуелна приватна мрежа</p> <p>Термин Виртуелна приватна мрежа се користи да опише скоро сваки тип система даљинског повезивања, као што је јавна телефонска мрежа или штафетни пренос оквира <i>PVC</i>.</p> <p>Увођењем интернета, виртуелна приватна мрежа је постала синоним за даљинско умрежавање засновано на <i>IP</i>. Једноставно речено, <i>VPN</i> се састоји од две или више приватних мрежа које безбедно комуницирају преко јавне мреже.</p> <p><i>VPN</i> може да постоји између појединачне машине и приватне мреже („клијент ка серверу”) или даљинског <i>LAN-a</i> и приватне мреже („сервер ка серверу”). Приватне мреже могу да се повежу путем тунеловања. <i>VPN</i> обично користи интернет као основну транспортну мрежу, али шифрира податке који се шаљу између <i>VPN</i> клијента и <i>VPN</i> мрежног пролаза ради осигурања да се не могу прочитати чак иако су пресретнути у пролазу.</p>
<p>Колска пошиљка</p>	<p>Јединични товар где је јединица вагон.</p>
<p>Налог за пошиљку</p>	<p>Подврста товарног листа који показује релевантне информације за ЖП, потребне за спровођење превоза током његове одговорности до примопредаје следећем ЖП.</p> <p>Упутство за превоз пошиљке вагона.</p>
<p>Товарни лист</p>	<p>Документ који саставља оператор или се саставља у име оператора као доказ уговора о транспорту робе.</p>
<p><i>Web</i></p>	<p><i>World wide Web:</i></p> <p>Интернет услуга која повезује документа пружањем хипертекстуалних веза од сервера до сервера тако да корисник може да иде од документа до повезаног документа без обзира на то где је сачуван на интернету.</p>
<p><i>XDR</i></p>	<p>Екстерно представљање података</p> <p><i>XDR</i> протокол је прецизиран у Стандарду за екстерно представљање података (RFC1832).</p> <p><i>XDR</i> је стандард за опис и шифровање података. Користан је за пренос података између различитих рачунарских архитектура, <i>XDR</i> се уклапа у <i>ISO</i> слој презентације и приближно је аналоган са <i>X.409</i>, <i>ISO Апстрактна синтаксна нотација</i>. Главна разлика између њих је у томе што <i>XDR</i> користи имплицитно утврђивање типа промењливе, док <i>X.409</i> користи експлицитно. <i>XDR</i> користи језик за описивање формата података. Овај језик се користи само за описивање података, и није програмски језик. Овај језик омогућава</p>

	описивање сложених формата података на концизан начин. Алтернатива употребе графичких приказа (по себи неформалан језик) врло брзо постаје неразумљива када се суочи са комплексношћу. <i>XDR</i> језик је сличан програмском језику <i>C</i> . Протоколи као што су <i>ONC RPC</i> (Даљинско позивање процедуре) и <i>NFS</i> (Мрежни систем датотека) користе <i>XDR</i> за описивање формата података. <i>XDR</i> стандард прави следеће претпоставке: бајтови (или октети) су преносиви, а бајт се дефинише као 8 битова података. Дати хардверски уређај би требало да кодира бајтове на различите медије на такав начин да други хардверски уређаји могу да декодирају бајтове без губитка значења.
<i>XML-RPC</i>	<i>XML-RPC</i> је Прошириви језик за означавање–протокол даљинског позивања процедуре који функционише на интернету. Он дефинише <i>XML</i> формат за поруке које се преносе између клијената и сервера путем <i>HTTP-a</i> . <i>XML-RPC</i> порука кодира процедуру коју позива сервер, заједно са параметрима које треба користити у позиву, или резултат позивања. Параметри процедура и резултати могу бити скаларни тип података, бројеви, знаковни низови, датуми, итд; могу такође бити сложене структуре записа и спискова. Овај документ одређује како се користи протокол за прошириву размену блокова (<i>BEER</i>) за пренос порука кодираних у <i>XML-RPC</i> формату између клијената и сервера.
<i>XQL</i>	Проширени структурирани језик упита

(*) Директива 2001/16/ЕЗ Европског парламента и Савета од 19. марта 2001. године о интероперабилности трансевропског конвенционалног железничког система (СЛ L 100, 20.4.2001, стр. 1).

⁽¹⁾ Директива Савета 91/440/ЕЕЗ од 29. јула 1991. године о развоју железнице у Заједници (СЛ L 237, 24.8.1991, стр. 25).

Додатак III

Задаци које преузима национална контакт тачка (НКТ) ТАФ/ТАП

- 1) Деловати као контакт тачка између ЕРА, Управног одбора ТАФ/ТАП и актера у железничком сектору (управљачи инфраструктуре, железничка предузећа, имаоци вагона, управљачи станица, продавци возних карата, интермодални оператори, корисници услуга железничког превоза робе и релевантна удружења) у држави чланици како би се обезбедило да су актери укључени у ТАФ и ТАП, као и да су упознати са општим развојем догађаја и одлукама Управног одбора.
- 2) Саопштавати разлоге за забринутост и питања актера у железничком сектору из државе чланице управном одбору ТАФ/ТАП путем копредседавајућег.
- 3) Повезати се са члановима Одбора за интероперабилност и безбедност железнице (*RISC*) држава чланица како би се обезбедило да су обавештени о националним питањима у вези са ТАФ/ТАП пре сваког састанка Одбора те да се одлуке које Одбор донесе и које су у вези с ТАФ/ТАП на одговарајући начин пренесе дотичним актерима железничког сектора.
- 4) Држава чланица се стара о томе да се ступило у контакт са свим лиценцираним железничким предузећима и осталим железничким учесницима (управљачи инфраструктуре, железничка предузећа, имаоци вагона, управљачи станица, интермодални оператори, корисници услуга железничког превоза робе и релевантна удружења), да су примили детаље о НКТ, те да им је саветовано да ступе у контакт са НКТ-ом ако већ не постоји раније успостављен контакт.
- 5) У мери у којој су актери железничког сектора у држави чланици познати, упознати их са њиховим обавезама у складу са прописима ТАФ и ТАП као и да морају испуњавати те обавезе.
- 6) Сарађивати са државом чланицом како би се обезбедило да је именовано лице које је одговорно за попуњавање централног референтног домена примарним ознакама за локације. Идентитет именованог субјекта пријављује се Генералном директорату за мобилност ради одговарајуће дистрибуције.
- 7) Олакшати размену информација између актера железничког сектора држава чланица (управљач инфраструктуре, железничка предузећа, имаоци вагона, управљачи станица, продавци возних карата, оператори интермодалног транспорта, корисници услуга железничког превоза робе и релевантна удружења) у држави чланици.