

A BIZOTTSÁG 1305/2014/EU RENDELETE**(2014. december 11.)****az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2008/57/EK irányelv 2. cikkének e) pontja szerint a vasúti rendszer strukturális és funkcionális alrendszerekre oszlik. Valamennyi alrendszerre átjárhatósági műszaki előírásnak (ÁME) kell vonatkoznia.
- (2) A 62/2006/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ megállapította a transzeurópai vasúti rendszernek a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat.
- (3) Az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) a 2008/57/EK irányelv 6. cikke (1) bekezdésének megfelelően 2010-ben megbízást kapott arra, hogy felülvizsgálja a „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak” (FTA) alrendszerével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírást („ÁME”).
- (4) Az Ügynökség 2013. december 10-én kiadta az ERA/REC/106-2013/REC számú ajánlását a 62/2006/EK rendelet A. mellékletének naprakésszé tételére.
- (5) Az FTA ÁME csak akkor igényelheti egyedi technológiák vagy műszaki megoldások alkalmazását, ha ez elengedhetetlen az európai vasúti rendszer átjárhatóságához.
- (6) A vasúti ágazat képviselői szervei kidolgozták az FTA ÁME megvalósítására vonatkozó főtervet. E főterv meghatározza, hogy milyen szakaszok szükségesek ahhoz, hogy a jelenlegi szétaprózódott nemzeti megközelítéstől eljussunk a teljes európai vasúti hálózatban probléma nélkül zajló információcseréhez.
- (7) Az FTA ÁME a rendelkezésre álló legkiválóbb szaktudás alapján készült. A technológiai és működési fejlesztések azonban szükségessé tehetik az FTA ÁME további módosítását. Ezért ki kell dolgozni egy változás-ellenőrzési eljárást az FTA ÁME követelményeinek egységesítése és korszerűsítése érdekében.
- (8) Valamennyi szereplőt, különösen az európai vasúti ágazat képviselői szerveiben tagsággal nem rendelkező kis árufuvarozókat tájékoztatni kell az FTA ÁME-ből eredő kötelezettségeikről.
- (9) A 62/2006/EK rendeletet ezért hatályon kívül kell helyezni.
- (10) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk***Tárgy**

Az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó, a mellékletben meghatározott átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME) a Bizottság elfogadja.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.⁽²⁾ A Bizottság 2005. december 23-i 62/2006/EK rendelete a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 13., 2006.1.18., 1. o.).

2. cikk

Hatály

(1) Ez az ÁME az európai uniós vasúti rendszernek a 2008/57/EK irányelv II. melléklete 2.6. pontjának b) alpontjában meghatározott „telematikai alkalmazások” alrendszerére vonatkozik.

(2) Az ÁME a következő hálózatokra alkalmazandó:

- a) a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hálózata;
- b) a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 2.1. pontjában meghatározott nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer hálózata;
- c) az európai uniós vasúti rendszer hálózatának egyéb részei.

Az ÁME nem vonatkozik a 2008/57/EK irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében említett esetekre.

(3) Az ÁME a következő névleges nyomtávú hálózatokra alkalmazandó: 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm és 1 668 mm.

3. cikk

A műszaki dokumentáció naprakésszé tétele és az erről való jelentéstétel

Az Ügynökség közzéteszi a honlapján a melléklet 4.2.11.1. pontjában (a b) és a d) alpontban) említett helynévkódokat és vállalat kódokat, valamint a melléklet 7.2. pontjában említett műszaki dokumentációt, és az ezekkel kapcsolatos fejleményeket jelenti a Bizottságnak.

A Bizottság a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésének megfelelően létrehozott bizottságon keresztül tájékoztatja a tagállamokat a fejleményekről.

4. cikk

Harmadik országok hálózatainak megfelelése

Harmadik országokba irányuló vagy onnan üzemeltetett vasúti fuvarozási szolgáltatások esetében a mellékletben meghatározott ÁME követelményeinek való megfelelés az Európai Unión kívüli gazdasági szereplőktől származó információk rendelkezésre állásától függ, hacsak kétoldalú megállapodások nem gondoskodnak az ÁME-vel összeegyeztethető információcseréről.

5. cikk

Végrehajtás

(1) Az Ügynökség értékeli és felügyeli ezen rendelet végrehajtását annak megállapítása érdekében, hogy teljesültek-e az elfogadott célkitűzések és határidők, és értékelő jelentést készít a melléklet 7.1.4. pontjában említett FTA irányítóbizottságnak.

(2) Az FTA irányítóbizottsága az Ügynökség értékelő jelentése alapján értékeli ezen rendelet végrehajtását, valamint meghozza a megfelelő határozatokat az ágazat által végrehajtandó további intézkedésekről.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy valamennyi, a területükön működő vasúti társaság, pályahálózat-működtető és a területükön nyilvántartott kocsizembentartó megismerje ezt a rendeletet, végrehajtásának nyomon követésére pedig a III. függeléknek megfelelően nemzeti kapcsolattartó pontot jelölnek ki.

(4) A tagállamok 2018. december 31-ig jelentést küldenek a Bizottságnak e rendelet végrehajtásáról. A 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésének megfelelően létrehozott bizottság megtárgyalja a jelentést. Az e rendelet melléklete szerinti ÁME-t adott esetben ki kell igazítani.

6. cikk

Hatályon kívül helyezés

E rendelet hatálybalépésének időpontjában az 62/2006/EK rendelet hatályát veszti.

*7. cikk***Hatálybalépés és alkalmazás**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A rendeletet 2015. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2014. december 11-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

TARTALOMJEGYZÉK

| | | |
|--------|---|-----|
| 1. | BEVEZETÉS | 443 |
| 1.1. | Rövidítések | 443 |
| 1.2. | Referenciadokumentumok | 444 |
| 1.3. | Műszaki hatály | 445 |
| 1.4. | Földrajzi hatály | 445 |
| 1.5. | Az FTA ÁME tartalma | 445 |
| 2. | AZ ALRENDSZER ÉS A HATÁLY MEGHATÁROZÁSA | 446 |
| 2.1. | Az ÁME hatálya alá tartozó funkció | 446 |
| 2.2. | Az ÁME hatályán kívüli funkciók | 446 |
| 2.3. | Az alrendszer leírásának áttekintése | 446 |
| 2.3.1. | Érintett szervezetek | 446 |
| 2.3.2. | A figyelembe vett folyamatok | 448 |
| 2.3.3. | Általános megjegyzések | 449 |
| 3. | ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK | 450 |
| 3.1. | Megfelelés az alapvető követelményeknek | 450 |
| 3.2. | Az alapvető követelményekkel kapcsolatos szempontok | 450 |
| 3.3. | Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok | 451 |
| 3.3.1. | Biztonság | 451 |
| 3.3.2. | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | 451 |
| 3.3.3. | Egészségvédelem | 451 |
| 3.3.4. | Környezetvédelem | 451 |
| 3.3.5. | Műszaki kompatibilitás | 451 |
| 3.4. | A kifejezetten a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó szempontok | 451 |
| 3.4.1. | Műszaki kompatibilitás | 451 |
| 3.4.2. | Megbízhatóság és rendelkezésre állás | 451 |
| 3.4.3. | Egészségvédelem | 452 |
| 3.4.4. | Biztonság | 452 |
| 4. | AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE | 452 |
| 4.1. | Bevezetés | 452 |
| 4.2. | Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások | 452 |
| 4.2.1. | A fuvarlevél adatai | 453 |
| 4.2.2. | Menetvonal-kérelem | 454 |
| 4.2.3. | A vonat előkészítése | 455 |
| 4.2.4. | Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés | 456 |
| 4.2.5. | Üzemzavarral kapcsolatos információk | 457 |
| 4.2.6. | A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) | 458 |
| 4.2.7. | A kocsik mozgása | 459 |

| | | |
|----------------|---|-----|
| 4.2.8. | Váltási jelentés | 460 |
| 4.2.9. | Minőségjavítást célzó adatcsere | 461 |
| 4.2.10. | A fő referenciaadatok | 462 |
| 4.2.11. | Különbéle referenciafájlok és adatbázisok | 463 |
| 4.2.12. | Hálózat és kommunikáció | 466 |
| 4.3. | A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások | 468 |
| 4.3.1. | Az infrastruktúra ÁME-vel való kapcsolódási pontok | 468 |
| 4.3.2. | Kapcsolódási pont az ellenőrző/irányító és jelzőrendszer ÁME-jével | 468 |
| 4.3.3. | Kapcsolódási pontok a járműalrendszerrel | 468 |
| 4.3.4. | Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-vel | 468 |
| 4.3.5. | Kapcsolódási pontok a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival | 469 |
| 4.4. | Üzemeltetési szabályok | 469 |
| 4.4.1. | Adatminőség | 469 |
| 4.4.2. | A központi adattár működtetése | 471 |
| 4.5. | Karbantartási szabályok | 471 |
| 4.6. | Szakmai képezések | 471 |
| 4.7. | Egészségvédelmi és biztonsági feltételek | 471 |
| 5. | A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK | 471 |
| 5.1. | Fogalom meghatározás | 471 |
| 5.2. | A rendszerelemek felsorolása | 471 |
| 5.3. | A rendszerelemek teljesítménye és előírásai | 472 |
| 6. | A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE | 472 |
| 6.1. | A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek | 472 |
| 6.1.1. | Vizsgálati eljárások | 472 |
| 6.1.2. | Modul | 472 |
| 6.1.3. | Fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer | 472 |
| 7. | MEGVALÓSÍTÁS | 473 |
| 7.1. | A jelen ÁME alkalmazásának módozatai | 473 |
| 7.1.1. | Bevezetés | 473 |
| 7.1.2. | Első szakasz – részletes informatikai előírások és főterv | 473 |
| 7.1.3. | Második és harmadik szakasz – fejlesztés és telepítés | 473 |
| 7.1.4. | Irányítás, szerepek és felelősségi körök | 473 |
| 7.2. | Változáskezelés | 475 |
| 7.2.1. | Változáskezelési eljárás | 475 |
| 7.2.2. | Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentumokra vonatkozó különleges változáskezelési folyamat | 475 |
| I. függelék: | A műszaki dokumentációk felsorolása | 476 |
| II. függelék: | Szójegyzék | 477 |
| III. függelék: | A fuvarozási/személyszállítási telematikai alkalmazások nemzeti kapcsolattartó pontjai által ellátandó feladatok | 488 |

1. BEVEZETÉS

1.1. Rövidítések

1. táblázat

Rövidítések

| Rövidítés | Fogalommeghatározás |
|-----------|---|
| ANSI | Amerikai Nemzeti Szabványügyi Intézet |
| KI | közös interfész |
| VK | változtatás iránti kérelem |
| EB | Európai Bizottság |
| ERA | Európai Vasúti Ügynökség (más néven „Ügynökség”) |
| ERTMS | Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer |
| ETCS | egységes európai vonatbefolyásoló rendszer |
| PM | pályahálózat-működtető |
| ISO | Nemzetközi Szabványügyi Szervezet |
| LAN | helyi hálózat |
| LCL | konténernél kisebb rakomány |
| VVT | vezető vasúti társaság |
| ONC | nyílt hálózati számítástechnika |
| OTIF | Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet |
| PVC | állandó virtuális áramkör |
| RISC | a vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság |
| VT | vasúti társaság |
| FTA | a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai |
| SZTA | a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai |
| TCP/IP | átviteli vezérlő protokoll/internet protokoll |
| TEN | transzeurópai hálózatok |
| ÁME | átjárhatósági műszaki előírás |
| KÜ | kocsi-üzembentartók |
| MCS | az ERA által szervezett munkacsoport |

1.2. Referenciadokumentumok

2. táblázat

Referenciadokumentumok

| Hivatkozási szám: | Hivatkozás a dokumentumra | Cím | Utolsó kiadás |
|-------------------|---|--|---------------|
| [1] | 2008/57/EK irányelv | Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (átdolgozott szöveg) (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.) | 2008.6.17. |
| [2] | 454/2011/EU rendelet a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról | A Bizottság 2011. május 5-i 454/2011/EU rendelete a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.) | 2011.5.5. |
| [3] | 2012/34/EU irányelv | Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.) | 2012.11.21. |
| [4] | ERA-TD-105 | FTA ÁME – D.2. MELLÉKLET: F. FÜGGELÉK – FTA ÁME ADAT- ÉS ÜZENETMODELL | 2013.3.22. |
| [5] | 62/2006/EU rendelet a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról | A Bizottság 2005. december 23-i 62/2006/EK rendelete a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 13., 2006.1.18., 1. o.) | 2006.1.18. |
| [6] | 280/2013/EU bizottsági rendelet | A Bizottság 2013. március 22-i 280/2013/EU rendelete a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 62/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 84., 2013.3.23., 17. o.) | 2013.3.22. |
| [7] | 328/2012/EU bizottsági rendelet | A Bizottság 2012. április 17-i 328/2012/EU rendelete a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 62/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 106., 2012.4.18., 14. o.) | 2012.4.17. |
| [8] | C(2010) 2576 végleges | A Bizottság 2010. április 29-i C(2010) 2576 végleges határozata az Európai Vasúti Ügynökségnek az átjárhatósági műszaki előírásoknak az Európai Unió teljes vasúti rendszerére történő kiterjesztése céljából való kidolgozására és felülvizsgálatára történő felhatalmazásáról | 2010.4.29. |

| Hivatkozási szám: | Hivatkozás a dokumentumra | Cím | Utolsó kiadás |
|-------------------|---------------------------|--|---------------|
| [9] | 2004/49/EK irányelv | Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) | 2009.11.28. |
| [10] | 2001/13/EK irányelv | Az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i 2001/13/EK irányelve a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.) | 2001.2.26. |

1.3. Műszaki hatály

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: FTA ÁME) a 2008/57/EK irányelv [1] II. mellékletében található rendszerleírásban a funkcionális területek közül a „telematikai alkalmazások” alrendszer „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” elemét érinti.

Az FTA ÁME célja, hogy a műszaki keretek megállapításával biztosítsa a hatékony információcserét annak érdekében, hogy a szállítási folyamat gazdaságilag a lehető legéletképesebb legyen. Kiterjed a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásaira és a más szállítási módokkal való kapcsolódási pontok kezelésére, vagyis a vonatok egyszerű üzemeltetésén kívül a vasúti társaságok szállítási szolgáltatásait is tárgyalja. A biztonsági szempontokat csak az adatalemek megléte vonatkozásában veszi figyelembe, az értékek nem befolyásolják a vonatok biztonságos üzemét, és az FTA ÁME követelményeinek való megfelelés nem tekinthető a biztonsági követelmények teljesítésének.

Az FTA ÁME arra is hatással van, hogy a felhasználók milyen feltételekkel használhatják a vasúti közlekedést. E tekintetben a felhasználók kifejezés nem csak az infrastruktúra kezelőit és a vasúti társaságokat jelenti, hanem más szolgáltatókat, például kocsizemeltetőket, intermodális üzemeltetőket, sőt az ügyfeleket is.

Ezen ÁME műszaki hatályát e rendelet 2. cikkének (1) bekezdése és 2. cikkének (3) bekezdése határozza meg pontosan.

1.4. Földrajzi hatály

Ezen ÁME földrajzi hatálya a teljes vasúti rendszer hálózata, amely a következőket foglalja magában:

- a 2008/57/EK irányelv [1] I. mellékletének 1.1. pontjában (Hálózat) meghatározott hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hálózata (TEN),
- a 2008/57/EK irányelv [1] I. mellékletének 2.1. pontjában (Hálózat) meghatározott nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer hálózata (TEN),
- a teljes vasúti rendszer hálózatának egyéb részei, a hatálynak a 2008/57/EK irányelv [1] I. mellékletének 4. pontjában leírt kiterjesztésével összhangban,

de kivételt képeznek a 2008/57/EK irányelv [1] 1. cikkének (3) bekezdésében említett esetek.

1.5. Az FTA ÁME tartalma

Ezen FTA ÁME tartalma összhangban van a 2008/57/EK irányelv [1] 5. cikkével.

Ez az ÁME a 4. fejezetben (Az alrendszer jellemzése) tartalmazza az 1.1. (Műszaki hatály) és az 1.2. (Földrajzi hatály) pontban jelzett hatályra vonatkozó üzemeltetési és karbantartási szabályokat.

2. AZ ALRENDSZER ÉS A HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

2.1. Az ÁME hatálya alá tartozó funkció

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszert a 2008/57/EK irányelv [1] II. melléklete 2.5. szakaszának b) pontja határozza meg.

Ez különösen az alábbiakra terjed ki:

- a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásai, egyebek között információs rendszerek (fuvarok és szerelvények valós idejű nyomon követése),
- kocsirendezési és elosztási rendszerek, elosztási rendszerek alatt a vonatok összeállítását értve,
- foglalási rendszerek, ami alatt a menetvonal lefoglalása értendő,
- a más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése és elektronikus kísérőokmányok készítése.

2.2. Az ÁME hatályán kívüli funkciók

Az ÁME hatálya nem terjed ki az ügyfelek fizetési és számlázási rendszereire, sem pedig a különböző szolgáltatók, például a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti fizetési és számlázási rendszerekre. Az adatcsere alapjául szolgáló, a 4.2. (Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások) ponttal összhangban lévő rendszerkonstrukció azonban biztosítja a fuvarozási szolgáltatásokból származó fizetés alapjául szolgáló információkat.

A menetrendek hosszú távú tervezése nem tartozik a telematikai alkalmazások ÁME-jének hatályába. Ennek ellenére egyes pontokon hivatkozás történik a hosszú távú tervezés eredményére, amennyiben az kapcsolatban van a vonatok üzemeltetéséhez szükséges hatékony információcserével.

2.3. Az alrendszer leírásának áttekintése

2.3.1. Érintett szervezetek

Az ÁME az áru fuvarozásban működő jelenlegi és különböző esetleges jövőbeni szolgáltatókat veszi figyelembe, amelyek az alábbi (nem kimerítő felsorolásban szereplő) elemekkel vannak kapcsolatban:

- vasúti teherkocsik,
- mozdonyok,
- járművezetők,
- tolatás és gurítás,
- résidő-értékesítés,
- szállítmánykezelés,
- a vonatok összeállítása,
- a vonatok üzemeltetése,
- a vonatok nyomon követése,
- a vonatok ellenőrzése,
- a szállítmány nyomon követése,
- a kocsik és/vagy mozdonyok ellenőrzése és javítása,
- vámkezelés,
- az intermodális terminálok működtetése,
- közúti fuvarozás.

A 2012/34/EU irányelv [3], a 2008/57/EK irányelv [1] és a 2004/49/EK irányelv [9] konkrétan meghatároz egyes szolgáltatókat. Mivel ezeket az irányelveket figyelembe kell venni, ebben az ÁME-ben különösen az alábbi fogalom meghatározásoknak van nagy szerepe:

„pályahálózat-működtető (PM)” (2012/34/EU irányelv [3]): olyan szervezet vagy cég, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, igazgatásáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző-irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén

megoszthatók több szervezet vagy cég között. Amennyiben a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független valamely vasúti társaságtól, a IV. fejezet 2. és 3. szakaszában említett feladatokat egy jogi formájukat, szervezetüket vagy döntéshozatali rendjüket tekintve minden vasúti társaságtól független díjmegállapító szervezet, valamint egy elosztó szerv látja el;

E fogalommeghatározás alapján ez az ÁME a PM-et tekinti a menetvonalak kiosztását, a vonatok ellenőrzését/nyomon követését és a vonatokkal/menetvonalakkal kapcsolatos jelentéseket biztosító szolgáltatónak;

„kérelmező” (2012/34/EU irányelv [3]): közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vasúti társaság vagy vasúti társaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például az 1370/2007/EK rendelet szerinti illetékes hatóságok, továbbá fuvaroztatók, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók;

„vasúti társaság” (2004/49/EK irányelv [9]): olyan, a 2001/14/EK irányelvben meghatározott vasúti társaság és bármely más állami vagy magánvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy a vontatást e vállalkozásnak kell biztosítania; ideértendő a csak vontatást biztosító vállalkozások is.

E definíció alapján ez az ÁME a VT-t tekinti a vonatok üzemeltető szolgáltatónak.

A menetvonalak vonatok számára történő kiosztásával kapcsolatban a 2012/34/EU irányelv [3] 38. cikkét is figyelembe kell venni:

Az infrastruktúra-kapacitást a pályahálózat-működtető osztja el. A kérelmezőnek már kiutalt kapacitást a jogosult nem ruházhatja át másik vállalkozásra vagy szolgáltatásra.

Az infrastruktúra-kapacitással való kereskedés tilos, és a további kapacitáelosztásból való kizáráshoz vezet.

Nem tekintendő átruházásnak, ha a vasúti társaság a kapacitást olyan kérelmező tevékenységének gyakorlására használja, amely nem minősül vasúti társaságnak.

A pályahálózat-működtetők és a kérelmezők között a szállítás végrehajtási módjában megvalósuló kommunikációs forgatókönyvekkel kapcsolatban a kérelmezők összes, a tervezési mód esetében esetlegesen releváns típusa helyett csak a PM-et és a VT-t kell figyelembe venni. A végrehajtási módban mindig megadnak egy meghatározott PM-VT kapcsolatot, az ezekhez a kapcsolatokhoz tartozó üzenetcsere és információátvitelt az ÁME határozza meg. Mindez nem befolyásolja a kérelmező definícióját és az abból eredő menetvonal-kiosztási lehetőségeket.

Áruszállítás során különféle szolgáltatásokat kell nyújtani. Az egyik például a kocsik biztosítása. Ez a szolgáltatás egy járműpark-üzemeltetőhöz kapcsolódhat. Amennyiben ez a fuvarozási szolgáltatás a VT által nyújtott szolgáltatások egyike, a VT egyben járműpark-üzemeltető is. A járműpark-üzemeltetők pedig kezelhetik a saját és/vagy más fenntartók (az áruszállító kocsik más szolgáltatónak) kocsijait is. Az ilyenfajta szolgáltató iránti igényt az ÁME figyelembe veszi attól függetlenül, hogy a járműpark-kezeléssel foglalkozó jogi személy VT-e vagy sem.

Ez az ÁME nem hoz létre új jogi személyeket, és nem kötelez egyetlen VT-t sem arra, hogy külső szolgáltatókat vegyen igénybe olyan szolgáltatásokra, amelyeket a VT maga is nyújt, de szükség esetén egy adott szolgáltatást a kapcsolódó szolgáltató nevével említi. Ha a szolgáltatást a VT nyújtja, a VT szolgáltatóként lép fel az adott szolgáltatás vonatkozásában.

Az ügyfél igényeinek figyelembe vételekor az egyik szolgáltatás a menetvonal megszervezése és kezelése az ügyféllel szemben vállalt kötelezettségnek megfelelően. Ezt a szolgáltatást a „vezető vasúti társaság” (vezető VT vagy VVT) biztosítja. A VVT az ügyfél egyetlen kapcsolattartási pontja. Ha egynél több vasúti társaság vesz részt a fuvarozási láncolatban, a VVT a többi vasúti társasággal való koordinációért is felelős.

Ezt a szolgáltatást egy másik szállítmányozó vagy egy másik jogi személy is átvállalhatja.

A VT mint VVT által betöltött szerep szállítási folyamatoként eltérhet. Az intermodális üzletágban az irányvonalok kapacitásának kezelését és a fuvarlevelek kiállítását az intermodális szolgáltatási integrátor végzi, amely egyben a VVT ügyfele is lehet.

A fő szempont azonban az, hogy a VT-knek és a PM-eknek és valamennyi egyéb (ezen mellékletben meghatározott értelemben vett) szolgáltatónak együttműködés és/vagy nyílt hozzáférés, továbbá hatékony információcsere formájában együtt kell dolgoznia annak érdekében, hogy zökkenőmentes szolgáltatást nyújtsanak az ügyfeleknek.

2.3.2. A figyelembe vett folyamatok

Ezen, a vasúti áruszállítási ágazatra vonatkozó ÁME a 2008/57/EK irányelvnek [1] megfelelően a PM-ekre és a VT-kre/VVT-kre korlátozódik, figyelembe véve közvetlen ügyfeleiket is. A VVT-nek a szerződéses megállapodás értelmében különösen a következőkről kell tájékoztatást nyújtania az ügyfélnek:

- a menetvonalra vonatkozó információk,
- a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok a szerződésben megállapított jelentési pontokról, többek között legalább a szerződésben meghatározott szállítás indulási, váltási/átadási és érkezési pontjairól,
- a célállomásra, ezen belül a rendező pályaudvarokra és az intermodális terminálokra való érkezés várható ideje (ETA),
- üzemzavar: a vezető vasúti társaságnak haladéktalanul tájékoztatnia kell az ügyfelet, amint tudomást szerez az üzemzavarról.

Az ezen információk továbbítására szolgáló, a vonatkozó FTA-nak megfelelő üzeneteket a 4. fejezet határozza meg.

Az áruszállítási szolgáltatások működtetésében a VVT-k küldeményekkel kapcsolatos tevékenysége a fuvarlevelek ügyfelektől való átvételével, egyedi kocsirakományok esetében pedig a kocsik kijelentésének időpontjában kezdődik. A VVT (a korábbi tapasztalatok és/vagy a szerződés alapján) elkészíti a fuvarozás előzetes útvonaltervét. Ha a VVT-nek az a szándéka, hogy a kocsirakomány nyílt hozzáférési módú vonatban legyen (a teljes út alatt a VVT üzemelteti a kocsit), az előzetes útvonalterv magától értetődően a végleges is egyben. Ha a VVT olyan vonatba kívánja besorozni a kocsirakományt, amely más VT-k együttműködésével jár, először meg kell tudnia, mely VT-eket kell bevonnia, és mikor történik a két egymást követő VT közötti átadás. Ekkor a VVT minden egyes VT számára külön elkészíti a teljes fuvarlevél egy-egy részének megfelelő előzetes fuvarozási rendelést. A fuvarozási rendeléseket a 4.2.1. pont határozza meg (A fuvarlevél adatai).

A címzett VT-k ellenőrzik, hogy a kocsik üzemeltetéséhez rendelkezésre állnak-e az erőforrások, és elérhető-e a menetvonal. A különféle VT-ktől érkező válaszok alapján a VVT tovább részletezi az útvonaltervet, vagy újraindítja a tárgyalásokat – esetleg más VT-ekkel is –, amíg az útvonalterv végül meg nem felel az ügyfél követelményeinek.

A VT-knek/VVT-knek általában legalább az alábbiakra kell képesnek lenniük:

- az ár és a tranzitidők, (adott esetben) a kocsik rendelkezésre állása, a kocsikra/intermodális egységekre vonatkozó információk (hely, állapot és a kocsikra/intermodális egységekre vonatkozó várható érkezési idő [„ETA”]), a szállítmányok üres kocsikba, konténerekbe való rakodásának helye stb. vonatkozásában a szolgáltatások DEFINIÁLÁSA,
- egységes üzleti eljárások és kapcsolódó rendszerek használata révén a meghatározott szolgáltatás megbízható és zökkenőmentes TELJESÍTÉSE. Az VT-knek, PM-eknek és más szolgáltatóknak és szereplőknek, például vámhivataloknak képeseknek kell lenniük az elektronikus információcserére,
- a definiáltakhoz képest a teljesített szolgáltatás minőségének MÉRÉSE, pl. a következők tekintetében: a számlázás pontossága az árajánlathoz képest, a tényleges tranzitidők a kötelezettségvállalásokhoz képest, a megrendelt kocsik a rendelkezésre bocsátott kocsikhoz képest, a várható érkezési idők a tényleges érkezési időkhez képest,
- a kocsik/intermodális egységek és vonatok ütemezésének támogatásához szükséges üzleti folyamatokat, rendszereket és adatcserét alkalmazva a vonat- infrastruktúra- és járműpark-kapacitásnak a kihasználtság szempontjából termelékeny módon való ÜZEMELTETÉSE.

A VT-k/VVT-k mint kérelmezők (a PM-ekkel kötött szerződések alapján) kötelesek biztosítani a szükséges menetvonalat, és kötelesek közlekedtetni a vonatot a rájuk eső útszakaszon. A menetvonal esetében használhatják a (tervezési módban) már lefoglalt menetvonalakat, vagy eseti menetvonalat kell kérniük az azon útszakasz(ok) tekintetében releváns pályahálózat-működtető(k)től (PM-ektől), amely(ek)en a VT a vonatot közlekedtetni. Az I. függelékben található példa a vonalkérellem forgatókönyvére.

A menetvonal tulajdonjoga is fontos a vonat továbbítása közben a PM és a VT közötti kommunikáció szempontjából. A PM mindig a vonat- és a menetvonalszám alapján kommunikál azzal a VT-vel, amely lefoglalta a menetvonalat az infrastruktúráján (lásd még az I. függelék).

Ha egy VT a teljes A–F utat biztosítja (a VT általi nyílt hozzáférés, más VT nem vesz részt), akkor minden részt vevő PM csak ezzel a VT-vel kommunikál közvetlenül. A VT ezt a „nyílt hozzáférést” úgy valósíthatja meg, ha a menetvonalat „egyablakos” („mindent egy helyen”) rendszerben vagy szakaszonként minden egyes PM-nél közvetlenül foglalja le. Az ÁME mindkét esetet figyelembe veszi, miként az a 4.2.2.1. pontban (Menetvonal-kérellem, Előzetes megjegyzések) látható.

A VT-k és a PM-ek közötti, a tehervonat menetvonalának megállapításával kapcsolatos párbeszéd folyamatát a 4.2.2. pont (Menetvonal-kérelem) írja le. Ez a funkció a 2012/34/EU irányelv [3] 48. cikkének (1) bekezdésén alapszik. A párbeszéd-folyamat hatálya nem foglalja magában a szolgáltatást nyújtó VT 2001/13/EK irányelv [10] szerinti engedélyének megszerzését, a 2012/34/EU irányelv [3] szerinti tanúsítást és a 2012/34/EU irányelv [3] szerinti hozzáférési jogokat.

A 4.2.3. pont (A vonat előkészítése) definiálja a vonat-összeállítással és a vonat indulásával kapcsolatos információcserét. A vonat közlekedése közbeni adatcsere leírása a 4.2.4. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) található normál üzem esetén, a kivételes esetekkel kapcsolatos üzenetek pedig a 4.2.5. pontban (Üzemzavarral kapcsolatos információk) találhatók. Az összes ilyen üzenetváltás a VT és a PM között történik, és a vonatokkal kapcsolatos.

A ügyfelek számára a legfontosabb információ a küldemény várható érkezési ideje (ETA). A VVT és a PM közötti információcseréből (nyílt hozzáférés esetén) kiszámítható a várható érkezési idő (ETA). A különböző VT-vel való együttműködési mód esetében a VT-k és a PM-ek közötti üzenetváltás alapján határozhatók meg a várható érkezési idő és a várható váltási idők (ETI-k), amelyeket a VT-k közölnek a VVT-vel (lásd a 4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) című pontot).

A PM és a VT közötti információcseréből a VVT meg tudja határozni például a következőket is:

- a kocsik mikor indultak el egy rendező pályaudvarról vagy egy meghatározott helyről, vagy mikor érkeztek meg oda (lásd a 4.2.7. A kocsik mozgása című pontot),
- valamely VT mikor adta át valamely kocsiért való felelősségét a szállítási láncban utána következő VT-nek (lásd a 4.2.8. Váltási jelentés című pontot).

Nemcsak a PM és a VT közötti, hanem a VT-k és a VVT közötti adatcsere alapján is értékelni lehet különböző statisztikákat

- középtávon a termelési folyamat nagyobb részletességű tervezéséhez, és
- hosszú távon stratégiai tervezési gyakorlatok és kapacitástanulmányok elvégzése (pl. hálózati elemzések, a kiterő- és rendező pályaudvarok definiálása, a kocsiállomány tervezése) céljából, de mindenekelőtt
- a fuvarozási szolgáltatás minőségének és a termelékenységnek a javítása érdekében (lásd a 4.2.9. Minőségjavítást célzó adatcsere című pontot).

Az üres kocsik kezelése különös jelentőséget kap az együttműködésre képes kocsik vizsgálatánál. Elvileg nincs különbség a rakott és az üres kocsik kezelése között. Az üres kocsik szállítása szintén fuvarozási rendelkezés alapul, minélfogva az ilyen üres kocsik járműpark-üzemeltetője ügyfélnek tekintendő.

2.3.3. Általános megjegyzések

Minden információs rendszer csak annyira jó, amennyire megbízhatók a benne lévő adatok. A küldemények, kocsik vagy konténerek továbbításában döntő szerepet játszó adatoknak ezért pontosnak, bevitelüknek pedig gazdaságosnak kell lenniük, ami azt jelenti, hogy az adatokat csak egyszer legyen szükséges bevinni a rendszerbe.

Ennek megfelelően az ezen ÁME alkalmazásai és üzenetei a már tárolt adatok, pl. a járművek referenciaadatainak elérése révén kiküszöbölik a többszöri kézi adatbevitelt. A járművek referenciaadataival kapcsolatos követelmények meghatározása a 4.2.10. A fő referenciaadatok című pontban található. A meghatározott járműreferencia-adatbázisoknak könnyű hozzáférést kell biztosítaniuk a műszaki adatokhoz. Az adatbázisok tartalmának kiváltságoktól függő, strukturált hozzáférési jogok alapján az összes PM, VT és járműpark-üzemeltető számára elérhetőnek kell lennie, különösen a járműpark kezelése és karbantartása céljából. Az adatbázisoknak tartalmazniuk kell a fuvarozás szempontjából kritikus összes műszaki adatot, mint például:

- a járművek azonosítása,
- a műszaki/tervezési adatok,
- az infrastruktúrával való kompatibilitás értékelése,
- a vonatkozó rakodási jellemzők értékelése,
- a fékre vonatkozó jellemzők,
- a karbantartási adatok,
- a környezetvédelmi jellemzők.

Az intermodális fuvarozási üzletágban több (átjárónak nevezett) ponton nemcsak a kocsikat sorozzák más vonatba, hanem magát az intermodális egységet is átrakhatják egyik kocsiról a másikra. Ennek következtében nem elegendő, ha csak a kocsikra vonatkozó útvonaltervvel dolgoznak, hanem az intermodális egységek útvonaltervét is ki kell dolgozni.

A 4.2.11. Különböző referenciáfajlok című pont felsorol egyes referenciáfajlokat és különböző adatbázisokat, többek között a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisát. Ez az adatbázis tartalmazza a kocsik üzemi állapotának adatait, a tömeggel és a veszélyes árukkal, valamint az intermodális egységekkel és a hellyel kapcsolatos információkat.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszer ÁME-je határozza meg azt a kötelező információt, amely cseréjének meg kell valósulnia a fuvarozási láncban lévő különböző partnerek között, és amely lehetővé teszi egy szabványos kötelező adatcsere folyamatának megvalósítását. Bemutatja továbbá az ilyen kommunikációs platform architektúrájára vonatkozó stratégiát is. Ez a 4.2.12. Hálózat és kommunikáció című pontban található, amely figyelembe veszi az alábbiakat:

- a 2008/57/EK irányelv [1] 5. cikkének (3) bekezdésében említett forgalmi szolgálat és forgalomirányítás elnevezésű alrendszerrel való kapcsolódási pont,
- a vasúthálózat-használati feltételek tartalmának a 2012/34/EK irányelv [3] 27. cikkében és IV. mellékletében megállapított követelményei,
- a teherszállító kocsialományra vonatkozóan elérhető információk és a járművek ÁME-jében a karbantartással kapcsolatban meghatározott követelmények.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer és a vonat, a mozdonyvezető, illetve az ellenőrzés-irányítás és jelzés alrendszer részei között nincs közvetlen adatátvitel, és a fizikai adatátviteli hálózat teljesen eltér az ellenőrzés-irányítás és jelzés alrendszerben használt hálózattól. Az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS)/egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS) rendszer GSM-R-et használ. Ebben a nyílt hálózatban az ETCS előírások rögzítik, hogy a biztonság a nyílt hálózatok veszélyeinek az EURO-RADIO protokollban megvalósuló megfelelő kezelésével valósul meg.

A járművek és ellenőrzés-irányítás strukturális alrendszerekkel való kapcsolódási pontok csak a fenntartók ellenőrzése alatt álló járműreferencia-adatbázisokban (lásd a 4.2.10.2. A járműreferencia-adatbázisok című pontot) szerepelnek. Az infrastruktúra, ellenőrzés-irányítás és energia alrendszerekkel való kapcsolódási pontok a menetvonal PM általi meghatározásában (lásd a 4.2.2.3. „Menetvonal részletei” üzenet című pontot) található, amely megadja a vonat infrastruktúrával kapcsolatos értékeit, valamint a PM-ek által az infrastruktúra korlátozásaival kapcsolatban megadott információiban (lásd a 4.2.2. Menetvonal-kérelem és a 4.2.3. A vonat előkészítése című pontot).

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

3.1. Megfelelés az alapvető követelményeknek

A 2008/57/EK irányelv [1] 4. cikkének (1) bekezdése szerint a transzeurópai vasúti rendszer, annak alrendszerei és azok átjárhatósági összetevői megfelelnek az említett irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

A jelen ÁME hatályán belül a 3. fejezetében felsorolt vonatkozó alapvető követelmények teljesülését az alrendszer esetében a 4. fejezetben (Az alrendszer jellemzése) leírt előírásoknak való megfelelés biztosítja.

3.2. Az alapvető követelményekkel kapcsolatos szempontok

Az alapvető követelmények a következőkre vonatkoznak:

- biztonság,
- megbízhatóság és rendelkezésre állás,
- egészségvédelem,
- környezetvédelem,
- műszaki kompatibilitás.

A 2008/57/EK irányelv [1] szerint az alapvető követelmények általánosságban alkalmazhatók az egész transzeurópai vasúti rendszerre, vagy konkrétan minden egyes alrendszerre és azok rendszerreleire.

3.3. **Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok**

Az általános követelmények a következőképpen alkalmazandók a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre:

3.3.1. *Biztonság*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletében szereplő 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4. és 1.1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

„A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszeremlék felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatódhasson.”

Ezt az alapvető követelményt a következő pontok teljesítik:

- 4.2.10. pont: a fő referenciaadatok,
- 4.2.11. pont: különféle referenciafájlok és adatbázisok,
- 4.2.12. pont: hálózat és kommunikáció.

3.3.3. *Egészségvédelem*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletében szereplő 1.3.1. és 1.3.2. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3.4. *Környezetvédelem*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletében szereplő 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. és 1.4.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.3.5. *Műszaki kompatibilitás*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletében szereplő 1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

3.4. **A kifejezetten a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó szempontok**

3.4.1. *Műszaki kompatibilitás*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletének 2.7.1. alapvető követelménye:

„A telematikai alkalmazásokra vonatkozó alapvető követelmények garantálják a szolgáltatások minőségének egy minimális szintjét az utasok és árufuvarozók részére, különösen a műszaki összeegyeztethetőség tekintetében.

Lépéseket kell tenni a következők biztosítása érdekében:

- az adatbázisok, szoftverek és adatkommunikációs protokollok fejlesztését úgy kell megoldani, hogy maximális adatcserét tegyenek lehetővé a különböző alkalmazások és üzemeltetők között, kivéve a bizalmas kereskedelmi adatok kezelését,
- az információk könnyen hozzáférhetőek legyenek a felhasználók számára.”

Ezt az alapvető követelményt kifejezetten a következő pontok teljesítik:

- 4.2.10. pont: a fő referenciaadatok,
- 4.2.11. pont: különféle referenciafájlok és adatbázisok,
- 4.2.12. pont: hálózat és kommunikáció.

3.4.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletének 2.7.2. alapvető követelménye:

„Az adatbázisok, szoftverek és adatkommunikációs protokollok használati, kezelési, aktualizálási és karbantartási módjának biztosítania kell a rendszerek hatékonyságát és a szolgáltatás minőségét.”

Ezt a követelményt kifejezetten a következő pontok teljesítik:

- 4.2.10. pont: a fő referenciaadatok,
- 4.2.11. pont: különféle referenciafájlok és adatbázisok,
- 4.2.12. pont: hálózat és kommunikáció.

Ez az alapvető követelmény képezi az egész ÁME alapját, különös tekintettel az ilyen telematikai alkalmazások hatékonyságának és a szolgáltatás minőségének garantálását elősegítő használati módra, és nem korlátozódik a 4.2.10., 4.2.11. és 4.2.12. pontra.

3.4.3. *Egészségvédelem*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletének 2.7.3. alapvető követelménye:

„Az adott rendszerek és felhasználók közötti kapcsolódási pontoknak ki kell elégíteniük a minimális ergonómiai és egészségvédelmi előírásokat.”

Ez az ÁME nem határoz meg további követelményeket az e telematikai alkalmazások és a felhasználó közötti felületre vonatkozó minimális ergonómiai és egészségvédelmi szabályokkal kapcsolatos meglévő nemzeti és európai szabályokon kívül.

3.4.4. *Biztonság*

A 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletének 2.7.4. alapvető követelménye:

„Garantálni kell az adatok megfelelő integritását és megbízhatóságát a biztonsággal kapcsolatos információk tárolása és továbbítása során.”

Ezt a követelményt a következő pontok teljesítik:

- 4.2.10. pont: a fő referenciaadatok,
- 4.2.11. pont: különféle referenciafájlok és adatbázisok,
- 4.2.12. pont: hálózat és kommunikáció.

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE

4.1. **Bevezetés**

A 2008/57/EK irányelv tárgyát képező vasúti rendszer, amelynek része a telematikai alkalmazások alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való kapcsolódási pontjai és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a fuvarozási telematikai alkalmazások alrendszerre az alábbiak jellemzők:

4.2. **Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások**

A 3. fejezet (Alapvető követelmények) alapvető követelményeinek fényében az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások a következő paraméterekre terjednek ki:

- a fuvarlevél adatai,
- menetvonal-kérelem,
- a vonat előkészítése,
- vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés,
- üzemzavarral kapcsolatos információk,
- a kocsi/intermodális egység várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI),
- a kocsik mozgása,
- váltási jelentés,

- minőségjavítást célzó adatsere,
- a fő referenciaadatok,
- különféle referenciatípusok és adatbázisok,
- hálózat és kommunikáció.

Az adatokra vonatkozó részletes előírásokat a teljes adatkatalógus határozza meg. Az üzenetek és az e katalógusban szereplő adatok kötelező formátumának meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található. Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek megállapodást kötöttek e szabványoknak a harmadik országokkal határos EU-tagállamok területein való használatáról.

Általános megjegyzések az üzenetek felépítéséről

Az üzenetek két adatkészletbe szerveződnek:

- Ellenőrző adatok: a katalógusban szereplő üzenetek kötelező üzenetfejrésze határozza meg őket.
- Információs adatok: a katalógusban szereplő üzenetek kötelező/választható tartalma, illetve adatkészletek kötelező/választható tartalma határozza meg őket.

Ha e rendelet szerint egy üzenet vagy adatelem választható, az érintett felek döntenek a használatáról. Az ilyen üzenetek és adatelemek alkalmazásáról szerződéses megállapodásban kell rendelkezni. Ha a katalógusban egyes választható elemek bizonyos feltételek mellett kötelezőek, ezt a katalógusban meg kell jelölni.

4.2.1. *A fuvarlevél adatai*

4.2.1.1. Vevői fuvarlevél

A fuvarlevelet az ügyfélnek kell megküldenie a VVT számára. Tartalmaznia kell a küldemény feladótól a címzethez való továbbításához szükséges minden információt a nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIM), a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre vonatkozó egységes szabályok (CUV) és a hatályos nemzeti szabályok szerint. A VVT-nek további információkkal kell kiegészítenie azt. A fuvarlevél adatai részhalmozásának, ezen belül a kiegészítő adatoknak a leírása az e rendelet I. függelékének táblázatában felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: A. függelék (Kocsi/intermodális rakodási egység útvonaltervezése)” és „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék (FTA ÁME Adat- és üzenetmodell)” [4] című dokumentumokban található.

Nyílt hozzáférés esetén az ügyféllel szerződést kötő VVT rendelkezik az összes információval a rendelkezésre álló adatok kiegészítése után. Nincs szükség üzenetváltásra a többi VT-vel. Ezek az adatok képezik a rövid határidejű menetvonal-kérelem alapját is, ha arra szükség van a fuvarlevél teljesítéséhez.

A következő üzenetek a nem nyílt hozzáférés esetén érvényesek. Az ilyen üzenetek tartalma képezheti a rövid határidejű menetvonal-kérelem alapját is, ha arra szükség van a fuvarlevél teljesítéséhez.

4.2.1.2. Fuvarozási rendelések

A fuvarozási rendelés elsősorban a fuvarlevél adatainak részhalmozása. Ezt a VVT-knek továbbítaniuk kell a fuvarozási láncban részt vevő VT-k számára. A fuvarozási rendelésnek tartalmaznia kell az ahhoz szükséges információkat, hogy a VT elvégezze a feladatkörébe tartozó fuvarozást a következő VT-nek való átadásig. Ez a tartalom ezért a vasúti társaság által betöltendő szereptől függ, amely küldő, tranzit vagy átadó VT (KVT, TVT, ÁVT) lehet.

A fuvarozási rendelés kötelező adatstruktúrájának és ezen üzenet részletes formátumának meghatározása a „ConsignmentOrderMessage” alatt, az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

Az ilyen fuvarozási rendelések fő tartalma:

- a feladó és a címzett adatai,
- az útvonal adatai,
- a küldemény azonosítása,
- a kocsi azonosítása,
- hely- és időadatok.

A fuvarlevél meghatározott adatainak a fuvarozási láncban együttműködő összes partner (pl. PM, fenntartó stb.), köztük az ügyfél számára is elérhetőnek kell lenniük. Ilyen különösen a kocsinkénti

- berakott tömeg (a rakomány bruttó tömege),
- CN/HS szám,
- a veszélyes árukra vonatkozó információk,
- szállítási egység.

Kivételes esetben nyomtatott változat is használható, de csak akkor, ha az információk nem továbbíthatók a fent meghatározott üzenetek segítségével.

4.2.2. Menetvonal-kérelem

4.2.2.1. Előzetes megjegyzések

A menetvonal meghatározza a vonat útvonalával kapcsolatban tárolandó kért, elfogadott és tényleges adatokat és a vonat jellemzőit az adott menetvonal minden szegmensére vonatkozóan. Az alábbi leírás azokat az adatokat mutatja be, amelyeknek elérhetőnek kell lenniük a pályahálózat-működtető számára. Változás esetén az információt aktualizálni kell. Az éves menetvonalra vonatkozó információknak tehát lehetővé kell tenniük az adatok visszakeresését a rövid távú módosítások érdekében. A VVT-nek különösen az ügyfelet kell tájékoztatnia, ha az érintett.

Rövid határidejű menetvonal-kérelem

A vonat haladása közbeni kivételek vagy a rövid határidejű fuvarozási kérelmek miatt a vasúti társaságok eseti menetvonalat kell, hogy kaphassanak a hálózaton.

Az első esetben azonnali intézkedésekre van szükség, melyek révén megismerhető a vonat tényleges összetétele a vonat-összeállítási kimutatás alapján.

A második esetben a vasúti társaságnak meg kell adnia a pályahálózat-működtetőnek minden szükséges adatot arról, hogy a vonatnak mikor és hol kell közlekednie, továbbá a fizikai jellemzőkről, amennyiben azok kihatnak az infrastruktúrára.

A „Rövid határidejű menetvonal-kérelem” alapvető paramétert a VT-nek és a pályahálózat-működtetőnek (PM) kell egymás között kezelnie. Ebben az alapvető paraméterben a pályahálózat-működtető (PM) kifejezés a pályahálózat-működtetőkre és adott esetben az elosztó szervekre vonatkozik (lásd a 2012/34/EK irányelvet [3]).

Ezek a követelmények az összes rövid határidejű menetvonal-kérelemre vonatkoznak.

Ez az alapvető paraméter nem foglalkozik forgalomirányítási kérdésekkel. A rövid távú menetvonal és a forgalomirányítási útvonal változásai közötti időkorlátot helyi megállapodás határozza meg.

A vasúti társaságnak (VT) meg kell adnia a pályahálózat-működtetőnek (PM) minden szükséges adatot arról, hogy a vonatnak mikor és hol kell közlekednie, továbbá a fizikai jellemzőkről, amennyiben azok kihatnak az infrastruktúrára.

Valamennyi pályahálózat-működtető felelős a saját infrastruktúráján a menetvonal megfelelőségéért, és a vasúti társaság köteles ellenőrizni, hogy a vonat jellemzői megfelelnek-e a szerződésben szereplő menetvonal részletes adataiban megadott értékeknek.

A menetvonalak használatára vonatkozó, a vasúthálózat-használati feltételekben meghatározott feltételek és a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-ben kifejtett, infrastruktúra-korlátozás esetén felmerülő felelősség sérelme nélkül a VT-nek a vonat előkészítése előtt tudnia kell, hogy van-e bármilyen olyan, a menetvonal szakaszait vagy megállóhelyeit (csomópontjait) érintő korlátozás, amely befolyásolja a menetvonal-szerződésben meghatározott vonat-összeállítást.

A vonat haladására vonatkozó, rövid határidejű menetvonal-szerződések alapja a VT-k és a PM-ek közötti párbeszéd. Infrastruktúra-kapacitást a kérelmezők igényelhetnek. Az ilyen infrastruktúra-kapacitás használatához a kérelmezők kijelölnek egy vasúti társaságot a pályahálózat-működtetővel való megállapodás megkötésére a 2012/34/EU irányelv [3] szerint. A párbeszédben a vonat kívánt útvonalon való közlekedtetésében részt vevő valamennyi VT és PM részt vesz, de lehet, hogy különböző módon járulnak hozzá az útvonal-keresési folyamathoz.

4.2.2.2. „Menetvonal-kérelem” üzenet

Ezt az üzenetet a VT küldi a pályahálózat-működtetőnek, hogy menetvonalat kérjen.

Ezen üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.2.3. „Menetvonal részletei” üzenet

Ezt az üzenetet a PM küldi a menetvonalat kérő VT-nek ez utóbbi menetvonal-kérelmére válaszul.

A „Menetvonal részletei” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.2.4. „Menetvonal megerősítve” üzenet

A menetvonalat kérő VT ezzel az üzenettel lefoglalja/visszaigazolja a PM által javasolt menetvonalat.

A „Menetvonal megerősítve” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.2.5. „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet

A menetvonalat kérő VT ezzel az üzenettel utasítja vissza a pályahálózat-működtető által javasolt menetvonal részleteit.

A „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.2.6. „Menetvonal törölve” üzenet

A menetvonalat kérő VT ezzel az üzenettel tudja törölni a lefoglalt menetvonal egészét vagy egy részét.

A „Menetvonal törölve” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.2.7. „Menetvonal nem elérhető” üzenet

A PM ezt az üzenetet küldi a szerződéssel rendelkező VT-nek, amennyiben a VT által lefoglalt menetvonal már nem elérhető.

A „Menetvonal nem elérhető” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.2.8. „Átvétel megerősítése” üzenet

Ezt az üzenetet egy üzenet címzettje küldi a küldő számára annak elismeréseként, hogy az üzenet meghatározott időn belül megérkezett a rendszerébe.

Az „Átvétel megerősítése” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.3. A vonat előkészítése

4.2.3.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter azokat az üzeneteket határozza meg, amelyeket a vonat előkészítési fázisa közben a vonat indulásáig kell váltani.

A vonat előkészítése magában foglalja a vonat és az útvonal összeegyeztethetőségének ellenőrzését. Ezt az ellenőrzést a VT végzi az érintett pályahálózat-működtetők által az infrastruktúra leírásáról és az infrastruktúra-korlátozásokról szolgáltatott információk alapján.

A vonat előkészítése során a VT-nek meg kell küldenie a vonat-összeállítást a következő VT-knek. A szerződéses megállapodások szerint a VT-nek ezt az üzenetet annak (azoknak) a PM-(ek)nek is el kell küldenie, amelyekkel szerződést kötött valamely pályaszakasgra.

Ha a vonat-összeállítás valamely helyen megváltozik, az üzenetet újból továbbítani kell a felelős VT által aktualizált információval.

A vonat előkészítéséhez a VT-nek hozzá kell férnie az infrastruktúra-korlátozási közleményekhez, a kocsik műszaki adataihoz (lásd a 4.2.10.2. A járműreferencia-adatbázisok című pontot), a veszélyes árukra vonatkozó információkhoz és a kocsik állapotával kapcsolatos aktuális, frissített információkhoz (lásd a 4.2.11.2. Egyéb adatbázisok: A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa pontot). Ez a vonat minden kocsijára érvényes. A végén a VT-nek meg kell küldenie a vonat-összeállítást a következő VT-knek. A VT-nek ezt az üzenetet el kell küldenie azoknak a PM-(ek)nek is, amelyektől menetvonal-szakaszokat foglalt le, amennyiben ezt a hagyományos vasúti forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME vagy a VT és a PM-(ek) közötti szerződés előírja.

Ha a vonat-összeállítás valamely helyen megváltozik, az üzenetet újból továbbítani kell a felelős VT által aktualizált információval.

Valamennyi olyan, pl. kiindulási vagy váltási ponton, ahol a VT oldalán megváltozik a felelősség, a PM és a VT között kötelező lefolytatni a „Vonat kész – Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” indulási eljárási párbeszédet.

4.2.3.2. „Vonat-összeállítás” üzenet

Ezt a vonat-összeállítást meghatározó üzenetet a VT-nek kell elküldenie a következő VT számára. A vasúthálózat használati feltételei szerint a VT-nek ezt az üzenetet a PM-(ek)nek is el kell küldenie. Ha az út során megváltozik a vonat-összeállítás, a módosítást végző VT-nek aktualizálnia kell ezt az üzenetet a VVT számára, amely az összes érintett felet tájékoztatja.

A „Vonat-összeállítás” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

A VT és a PM közötti, a vonat összetételére vonatkozó üzenetváltáshoz biztosítandó elemek minimumát a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-ről szóló 2012/757/EU határozat 4.2.2.7.2. pontja határozza meg.

4.2.3.3. „Vonat kész” üzenet

A vasúti társaság minden alkalommal „vonat kész” üzenetet küld a pályahálózat-működtetőnek, amikor a vonat az előkészítés után készen áll az indulásra, hacsak a nemzeti jogszabályok szerint a pályahálózat-működtető nem fogadja el a menetrendet „vonat kész” üzenetként.

A „Vonat kész” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található. Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek e szabványok használatáról megállapodást kötöttek.

4.2.4. Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés

4.2.4.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentés követelményeit határozza meg. Előírja, hogy a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság milyen párbeszédet folytasson a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentések cseréje érdekében.

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a pályahálózat-működtetőnek hogyan kell elküldenie a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokat a vonat működtetéséért felelős következő vasúti társaságnak és pályahálózat-működtetőnek a megfelelő időben.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok tájékoztatnak a vonat aktuális állapotáról a szerződésben meghatározott jelentési pontokon.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés tájékoztat a szerződésben meghatározott előjelentési pontokra vonatkozó várható érkezési időről. Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi el a vonatközlekedésért felelős vasúti társaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek.

A jelentési pontokat a vonat útvonalán szerződéses megállapodások határozzák meg.

Ez a VT-k és PM-ek közötti információcsere mindig a felelős PM és azon VT között következik be, amely lefoglalta azt a menetvonalat, amelyen a vonat éppen halad.

A VVT a szerződéses megállapodás értelmében Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést és adatokat biztosít az ügyfélnek. A felek a szerződésben kölcsönösen megállapodnak a jelentési pontokról.

4.2.4.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet

Ezt az üzenetet a PM-nek kell küldenie a vonatot üzemeltető VT számára az átadási, váltási pontok és a vonat célállomása tekintetében a 4.2.4.1. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés, Általános megjegyzések) leírtak szerint.

Emellett a VT/PM szerződések értelmében az üzenetet a PM-nek egyéb jelentési pontokra (pl. kezelési pontokra vagy állomásokra) vonatkozóan is el kell küldenie a VT számára.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést a vonat indulása előtt is el lehet küldeni. A két jelentési pont között előforduló késésre vonatkozó küszöbértéket szerződésben határozza meg a vasúti társaság és az a pályahálózat-működtető, amelynek az első vagy az új előjelentést kell küldeni. Amennyiben a késés időtartama nem ismert, a pályahálózat-működtetőnek üzemzavarral kapcsolatos üzenetet kell küldenie (az üzemzavarral kapcsolatos információkról lásd a 4.2.5. pontot).

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenet megadja a megegyezés szerinti előjelentési pontokra vonatkozó előjelentési időt.

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.4.3. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet és „Vonat késésének oka” üzenet

Ezt az üzenetet a PM-nek kell elküldenie a vonatot közlekedtető VT számára a következő időpontokban:

- az indulási pontról való elindulás, a célállomásra való megérkezés,
- érkezés az átadási, váltási és a szerződésben egyeztetett jelentési (pl. kezelési) pontokra és indulás onnan.

Ha a késés okát (az első feltételezést) megadják, azt külön, egy „Vonat késésének oka” üzenetben kell megküldeni.

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet és a „Vonat késésének oka” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.5. Üzemzavarral kapcsolatos információk

4.2.5.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter határozza meg a szolgáltatás megszakadásával kapcsolatos információk kezelésének módját a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető között.

Amikor a VT üzemszünetről szerez tudomást olyan vonat közlekedtetése közben, amelyért felelős, azonnal tájékoztatnia kell az érintett PM-et (ezt a VT szóban is megteheti). Ha a vonatközlekedés megszakad, a pályahálózat-működtető „vonatközlekedés megszakadt” üzenetet küld a vonat közlekedtetésében részt vevő szerződött VT-nek és a következő szomszédos PM-nek.

Amennyiben a késés időtartama ismert, akkor a pályahálózat-működtető ehelyett a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenetet küld.

4.2.5.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet

Ha a vonatközlekedés megszakad, a PM ezt az üzenetet küldi a vonatközlekedésért felelős, következő szomszédos PM-nek és a VT-nek.

A „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI)

4.2.6.1. Előzetes megjegyzések

A 4.2.2. pont (Menetvonal-kérelem) elsősorban a VT és a PM közötti kommunikációt ismertette. Ez az információcsere nem terjed ki a kocsik és intermodális egységek egyedi nyomon követésére. Ez a VT/VVT szintjén valósul meg a vonattal kapcsolatos üzenetek alapján, és a következő, a 4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) című ponttól a 4.2.8. Váltási jelentés című pontig terjedő rész írja le.

A kocsival és az intermodális egységgel kapcsolatos információcserét és aktualizálást alapvetően az „útvonaltervek” és a „kocsimozgások” tárolása támogatja (4.2.11.2. Egyéb adatbázisok című pont).

Amint már a 2.3.2. pontban (A figyelembe vett folyamatok) említettük, az ügyfelek számára a legfontosabb információ mindig a küldemény várható érkezési ideje (ETA). A kocsik várható érkezési és váltási ideje a VVT és a VT közötti kommunikációban is alapinformáció. Ez az információ a VVT fő eszköze a küldemény fizikai szállításának nyomon követésére és annak az ügyféllel szemben vállalt kötelezettséggel való összevetésére.

A vonattal kapcsolatos üzenetekben előre jelzett idők mind a vonat meghatározott ponthoz történő megérkezésével kapcsolatosak, ami lehet átadási pont, váltási pont, a vonat célállomása vagy más jelentési pont. Ezek mind várható vonatérkezési idők. A várható vonatérkezési idő (TETA) eltérő jelentéssel bírhat a különböző kocsik és intermodális egységek esetében. Egy váltási pontnál egyes kocsik és intermodális egységek esetében például a várható vonatérkezési idő (TETA) a várható váltási időt (ETI) jelentheti. Más, azonos VT általi szállítás céljából a vonatban maradó kocsik esetében nem biztos, hogy releváns a várható vonatérkezési idő (TETA). A várható vonatérkezési idő információt átvevő VT feladata, hogy azonosítsa és feldolgozza ezt az információt, a kocsik mozgásaként tárolja a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában, és közölje a VVT-vel, ha a vonat nem nyílt hozzáférési módban halad. Ennek tárgyalása a következő fejezetekben található.

A VVT szerződéses megállapodás alapján küldeményekre lebontva adja meg az ügyfélnek a várható érkezési időt (ETA) és a várható váltási időt (ETI). A felek a szerződésben kölcsönösen megállapodnak a részletesség mértékéről.

Intermodális szállítás esetében a rakodási egységek (pl. konténerek, csereszekrények, félpótkocsik) azonosítóit tartalmazó adatüzenetek BIC- vagy ILU-kódot alkalmaznak az ISO 6346, illetve az EN 13044 szerint.

4.2.6.2. A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása

A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása a felelős pályahálózat-működtetőtől kapott információ alapján történik; a felelős pályahálózat-működtető a „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetben megküldi, hogy a vonat várhatóan mikor érkezik a meghatározott jelentési pontokhoz (azt mindenképpen, hogy mikor érkezik az átadási, váltási és érkezési pontokhoz, ezen belül az intermodális terminálokhoz) a vonat egyeztetett menetvonalán, pl. két PM közötti átadási ponthoz (ebben az esetben a várható vonatérkezési idő a várható átadási idővel (ETH) egyenlő).

A egyeztetett menetvonal váltási pontjaira vagy egyéb meghatározott jelentési pontjaira vonatkozóan a VT-nek ki kell számítani a fuvarozási láncban utána következő VT számára a kocsik és/vagy intermodális egységek várható váltási idejét.

Mivel egy VT vonatan belül különböző útvonalakkal rendelkező és különböző VVT-ktől származó kocsik is lehetnek, a kocsik várható átadási idejének számítása esetében lehet, hogy több váltási pontot kell figyelembe venni. (A forgatókönyvek képes ábrázolása és a példák az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái című dokumentum 1.4. pontjában, a „C” váltási pontra vonatkozóan megadott 1. példa alapján készített folyamatábra pedig az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái című dokumentum 5. pontjában található).

A következő VT az előző VT által megadott várható váltási idő (ETI) alapján kiszámítja a kocsik várható váltási idejét a következő váltási pontra vonatkozóan. Ezeket a lépéseket minden soron következő VT végrehajtja. Amikor a kocsik szállítási láncában utolsó VT (azaz az n-edik VT) megkapja a várható átadási időt az előző VT-től (azaz az n-1-edik VT-től) a kocsinak az n-1-edik VT és az n-edik VT közötti váltására vonatkozóan, az utolsó VT (az n-edik VT) köteles kiszámítani a kocsik végállomásra való érkezésének várható idejét. Ennek célja a kocsik fuvarozási rendelés szerinti és a VVT által az ügyféllel szemben vállalt kötelezettséggel összhangban történő elhelyezésének biztosítása. Ez a kocsik várható érkezési ideje, amelyet meg kell küldeni a VVT-nek. Ezt elektronikusan tárolni kell a kocsik mozgásával együtt. A VVT-nek a szerződéses feltételek szerint biztosítani kell a vonatkozó adatokat az ügyfélnek.

Megjegyzés az intermodális egységekkel kapcsolatban: A kocsin lévő intermodális egységek esetében a kocsi és az intermodális egységek várható váltási ideje megegyezik. Az intermodális egységek várható érkezési idejével kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a VT nincs abban a helyzetben, hogy a vasúti szállítási részen túlmenően kiszámítsa a várható érkezési időt (ETA). A VT ezért csak az intermodális terminállal kapcsolatos várható váltási időt (ETI) tudja megadni.

A VVT feladata összevetni a várható érkezési időt (ETA) az ügyféllel szemben vállalt kötelezettséggel.

A várható érkezési idő (ETA) és az ügyféllel szemben vállalt kötelezettség közötti eltéréseket a szerződéssel összhangban kell kezelni, és ez a VVT általi riasztáskezelési eljáráshoz vezethet. A folyamat eredményével kapcsolatos információ továbbítása a „Riasztás” üzenetben történik.

A riasztáskezelési folyamat alapjaként a VVT-nek kocsinként le kell tudnia kérdezni az eltéréseket. A VVT általi lekérdezésnek és a VT válaszának meghatározása az alábbiakban található.

4.2.6.3. „Kocsi várható váltási/érkezési ideje” üzenet

Ez az üzenet arra szolgál, hogy az egyik VT megküldje a várható váltási időt (ETI) vagy az aktualizált várható váltási időt a szállítási láncban utána következőnek. A kocsi szállítási láncában utolsó VT megküldi a várható érkezési időt (ETA) vagy az aktualizált várható érkezési időt (ETA) a VVT-nek. A „Kocsi várható váltási/érkezési ideje” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.6.4. „Riasztás” üzenet

A várható érkezési idő (ETA) és az ügyféllel szemben vállalt kötelezettség összevetése alapján a VVT „Riasztás” üzenetet küldhet a résztvevő VT-knek. A „Riasztás” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

Megjegyzés: Nyílt hozzáférés esetén a várható váltási és érkezési idő számítása a VT belső folyamata. Ebben az esetben a VT maga a VVT.

4.2.7. A kocsik mozgása

4.2.7.1. Előzetes megjegyzések

A kocsi mozgásával kapcsolatos jelentéshez az ilyen üzenetekben szereplő adatokat tárolni kell és elektronikusan elérhetővé kell tenni. Ezeket a szerződésben előírt üzenetekben is közölni kell a jogosult felekkel.

— Kocsikijelentési közlemény

— Kocsiindulási közlemény

— A kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra

— A kocsi indulása a rendező pályaudvarról

— Kocsira vonatkozó kivétel üzenet

— A kocsi érkezéséről szóló közlemény

— Kocsiátadási közlemény

— A kocsi váltásáról szóló jelentés leírása külön megtalálható a 4.2.8. Váltási jelentés című pontban.

A VVT-nek a szerződéses megállapodás értelmében az alábbiakban leírt üzenetekben meg kell adnia a kocsi-mozgásokkal kapcsolatos információkat az ügyfélnek.

4.2.7.2. „Kocsikijelentési közlemény” üzenet

Nem feltétlenül a VVT az első VT a szállítási láncban. Ebben az esetben a VVT-nek közölnie kell a kocsiórt felelős VT-vel, hogy a kocsi kihúzásra készen áll a rakodó helyen (indulási hely a VVT kötelezettségvállalása szerint) egy adott kijelentési időben (az indulás dátuma és időpontja).

Ezeket az eseményeket a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni. A „Kocsikijelentési közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.7.3. „Kocsiindulási közlemény” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t a kocsi indulási helyről való kihúzásának tényleges dátumáról és időpontjáról.

Ezeket az eseményeket a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni. Ezzel az üzenetváltással a kocsi felelőssége az ügyfélről a VT-re száll. A „Kocsiindulási közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.7.4. A „Kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi megérkezett a VT rendező pályaudvarára. Ez az üzenet a 4.2.4. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) szereplő „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetre alapozható. Ezt az eseményt a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni. A „Kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.7.5. „Kocsi rendező pályaudvarról való indulása” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi elindult a VT rendező pályaudvaráról. Ez az üzenet a 4.2.4. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) szereplő „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetre alapozható. Ezt az eseményt a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni. A „Kocsi rendező pályaudvarról való indulása” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.7.6. „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, ha olyan váratlan dolog történik a kocsival, amely hatással lehet a várható váltási időre (ETI)/várható érkezési időre (ETA), vagy további intézkedést igényel. A legtöbb esetben ez az üzenet az ETI/ETA újbóli kiszámítását teszi szükségessé. Ha a VVT új ETI/ETA kiszámítása mellett dönt, „ETI/ETA szükséges” megjelöléssel válaszüzenetet küld az üzenetet küldő VT-nek (üzenet: „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet, Új várható váltási/érkezési idő kérelem). Az új ETI/ETA kiszámítása során a 4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) című pontban leírt eljárást kell követni.

Ezeket az információkat a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni. A „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.7.7. „Kocsiérkezési közlemény” üzenet

A kocsi vagy az intermodális egység szállítási láncában az utolsó VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi megérkezett a VT rendező pályaudvarára. A „Kocsiérkezési közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.7.8. „Kocsiátadási közlemény” üzenet

A kocsi szállítási láncában utolsó VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t arról, hogy a kocsit a kirakás helyére állították.

Megjegyzés: Nyílt hozzáférés esetén a leírt kocsimozgás a VT (VVT) belső folyamata. Ennek ellenére minden számítás és adattárolást úgy kell végrehajtania, ahogyan az a VVT által az ügyféllel kötött szerződésben és vele szemben vállalt kötelezettségben áll.

Ezen üzenetek esetében a folyamatábra az 1. és 2. kocsi esetében várható váltási idő számításának 1. példáján alapul (lásd a 4.2.6.2. A várható váltási idő (ETI)/ várható érkezési idő (ETA) kiszámítása című pontot), és integrálva van az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái című dokumentum 6. pontjában lévő váltási jelentés diagramjába.

4.2.8. Váltási jelentés

4.2.8.1. Előzetes megjegyzések

A váltási jelentés írja le a kocsi iránti felelősség két vasúti társaság közti, váltási pontokon bekövetkező átadásával kapcsolatos üzeneteket. Arra is utasítja az új VT-t, hogy számítsa ki az ETI-t, és kövesse a 4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) című pontban leírt folyamatot.

Az következő üzeneteket kell váltani:

- kocsiváltási közlemény,
- kocsiváltási közlemény/másodlagos,
- kocsiátvétel a váltásnál,
- kocsielutasítás a váltásnál.

Ezen üzenetek információs adatait a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni. Minden eltérés esetén új várható váltási/érkezési időt kell generálni és közölni a 4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) című pontban leírt folyamat szerint. Ezen üzeneteknek a kocsimozgási üzenetekkel való összefüggést is bemutató folyamatábrája az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái című dokumentumban található.

A „Kocsiváltási közlemény” és a „kocsiváltási közlemény/másodlagos”, valamint a „Kocsiátvétel a váltásnál” üzeneteket különféle kocsikra vonatkozó felsorolásként is lehet továbbítani, különösen, ha ezek a kocsik mind egy vonaton belül vannak. Ebben az esetben az összes kocsi fel lehet sorolni egyetlen üzenetben.

Nyílt hozzáférés esetén nincsenek átadási pontok. A kezelési pontokon nem változik meg a kocsikért való felelősség. Ezért nincs szükség külön üzenetváltásra. Viszont az ezen jelentési ponthoz tartozó vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokból levezetett, a kocsik és intermodális egységek helyére, valamint érkezési és indulási dátumára/idejére vonatkozó információkat fel kell dolgozni, és a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni.

A VVT-nek a szerződéses megállapodás értelmében az alábbiakban leírt üzenetekben meg kell adnia a váltási jelentésre vonatkozó információkat az ügyfélnek.

Ezen üzenetek kötelezően követendő szerkezetének meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.8.2. „Kocsiváltási közlemény” üzenet

A „Kocsiváltási közlemény” üzenettel egy adott vasúti társaság (1. VT) megkérdezi a szállítási láncban következő vasúti társaságot (2. VT), hogy elfogadja-e a kocsiért való felelősséget. A „Kocsiváltási közlemény/másodlagos” üzenettel a 2. VT tájékoztatja a PM-et, hogy elfogadta a felelősséget. A „Kocsiváltási közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.8.3. „Kocsiváltási közlemény/másodlagos” üzenet

A „Kocsiváltási közlemény/másodlagos” üzenettel a 2. VT tájékoztatja a PM-et, hogy elfogadta a felelősséget egy konkrét kocsiért. A „Kocsiváltási közlemény/másodlagos” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.8.4. „Kocsiátvétel a váltásnál” üzenet

A „Kocsiátvétel a váltásnál” üzenettel a 2. VT tájékoztatja az 1. VT-t, hogy elfogadja a felelősséget a kocsiért. A „Kocsiátvétel a váltásnál” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.8.5. „Kocsielutasítás a váltásnál” üzenet

A „Kocsielutasítás a váltásnál” üzenettel a 2. VT tájékoztatja az 1. VT-t, hogy nem hajlandó elfogadni a felelősséget a kocsiért. A „Kocsielutasítás a váltásnál” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.9. *Minőségjavítást célzó adatcsere*

Ahhoz, hogy versenyképes legyen, az európai vasúti ágazatnak jobb minőségű szolgáltatást kell nyújtania az ügyfeleinek (lásd még a 2008/57/EK irányelv [1] III. mellékletének 2.7.1. cikkét). A mérési folyamat a minőségjavítása érdekében az öt lezajlása után végzett alapvető folyamat. Az ügyfélnek nyújtott szolgáltatás minőségének mérése mellett a VVT-k, a VT-k és a PM-ek kötelesek mérni az ügyfélnek szállított terméket együttesen

alkotó szolgáltatási elemek minőségét. A folyamat során a PM-ek és a VT-k (különösen ha a VVT szerepét is betöltik) kiválasztanak egy egyedi minőségi paramétert, útvonalat vagy helyet és egy mérési időszakot, amelynek során a tényleges eredményeket összehasonlítják az előre meghatározott és szokás szerint szerződésben rögzített kritériumokkal. A mérési folyamat eredményeinek egyértelműen meg kell mutatniuk, hogy milyen szinten sikerült elérni a szerződő felek között egyeztetett célkitűzést.

4.2.10. A fő referenciaadatok

4.2.10.1. Előszó

A tehervonatoknak az európai hálózaton való üzemelése szempontjából az infrastruktúra-adatok (a vasúthálózat-használati feltételek és az infrastruktúra-korlátozási közlemények) és a (járműreferencia-adatbázisokban és a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolt) járműadatok a legfontosabb adatok. A két adattípus együttesen lehetővé teszi a járművek infrastruktúrával való kompatibilitásának értékelését, segít kiküszöbölni a többszöri adatbevitelt – ami különösen az adatok minőségét javítja –, és bármikor egyértelmű képet ad az összes elérhető létesítményről és berendezésről az üzem közbeni gyors döntéshez.

4.2.10.2. A járműreferencia-adatbázisok

A jármű fenntartója felelős a járműadatoknak a járműreferencia-adatbázisban való rögzítéséért.

Az egyes járműreferencia-adatbázisokban tárolandó információkat az I. függelék C. függeléke írja le részletesen. Ezeknek az alábbiakkal kapcsolatos összes tételt tartalmazniuk kell:

- a járművek azonosítása,
- az infrastruktúrával való kompatibilitás értékelése,
- a vonatkozó rakodási jellemzők értékelése,
- a fékre vonatkozó jellemzők,
- a karbantartási adatok,
- a környezetvédelmi jellemzők.

Az egyes műveletek esetében továbbított adatmennyiség minimumra csökkentése érdekében a járműreferencia-adatbázisoknak könnyű hozzáférést kell biztosítaniuk a műszaki adatokhoz (közös interfészen keresztül biztosított egységes közös elérés). Az adatbázisok tartalmának kiváltságoktól függő strukturált hozzáférési jogok alapján az összes szolgáltató (PM, VT, logisztikai szolgáltató és járműpark-üzemeltető) számára elérhetőnek kell lennie, különösen a járműpark kezelése és karbantartása céljából.

A járműreferencia-adatbázisok tételei az alábbiak szerint csoportosíthatók:

- tanúsítással és bejegyzéssel összefüggő adminisztratív adatok, olyan tételek, mint az EK-regisztrációs dokumentumra való hivatkozás, a bejelentett szervezet azonosítója stb., amelyek között szerepelhetnek a tulajdonjoggal, bérlettel stb. kapcsolatos korábbi adatok. Ezenfelül a 445/2011/EU bizottsági rendelet 5. cikke szerint a kocsizüembentartók az ECM tanúsítási azonosító számát is tárolhatják az egyes járműreferencia-adatbázisokban. A következő lépéseket kell figyelembe venni:

- EK-tanúsítás,
- regisztráció a „gazda” államban,
- a regisztráció szerinti államban való üzembe helyezés napja,
- regisztrálás más országokban azok nemzeti hálózatán való használatra,
- a járművek ÁME-jének nem megfelelő minden jármű biztonsági tanúsítása.

A fenntartó köteles biztosítani, hogy ezek az adatok elérhetők legyenek, és hogy elvégezzék a mögöttes folyamatokat.

- tervezési adatok, amelyek tartalmazzák a járművek minden (fizikai) alkotóelemét, ideértve a környezettel kapcsolatos jellemzőket, és minden olyan információt, amely várhatóan érvényes marad a járművek teljes élettartama alatt – ez a rész tartalmazhatja a jelentősebb korábbi módosításokat, karbantartásokat, nagyjavításokat stb.

4.2.10.3. Járműüzemeltetési adatok

A járművek referenciaadatai mellett a járművek tényleges állapotát képviselő adatok a legfontosabb üzemeltetési célú adatok.

Ezek közé tartoznak az ideiglenes adatok, például a korlátozások, az aktuális vagy tervezett karbantartási tevékenységek, a kilométer- és hibaszámlálók stb., valamint minden „állapot” jellegűnek tekinthető adat (ideiglenes sebességhatárolások, kiiktatott fékek, javítási igények, hibaleírások stb.).

A járműüzemeltetési adatok használata tekintetében három különböző szervezeti egységet kell figyelembe venni a járművekért a szállítási tevékenység alatt viselt felelősség alapján:

- a vasúti társaság mint kötelezett a szállítás ellenőrzése alatt,
- a járművek üzemben tartója, és
- a járművek felhasználója (bérlője).

A három különböző fél esetében a járműüzemeltetési adatoknak elérhetőnek kell lenniük a jogosult felhasználó számára egészen az előre meghatározott engedélyezési szintjéig a kocsik azonosítója (száma) által megadott egységes kulcs segítségével.

A járműüzemeltetési adatok a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisának részét képezik, amelynek leírása a 4.2.11.2. Egyéb adatbázisok pontban található.

4.2.11. Különböző referenciatípusok és adatbázisok

4.2.11.1. Referenciatípusok

A tehervonatok európai hálózaton való üzemelése esetén a következő referenciatípusoknak kell elérhetőnek és minden szolgáltató (PM, VT, logisztikai szolgáltató és járműpark-üzemeltető) számára hozzáférhetőnek lenniük. Az adatoknak mindig a tényleges állapotot kell tükrözniük. Amennyiben a referenciatípus a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó ÁME-vel [2] együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a referenciatípus kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó ÁME-hez [2].

Helyileg tárolják és kezelik a következőket:

- a) a veszélyes áruk referenciatípusa, a veszélyes áruk típusának megfelelően.

Központosan tárolják és kezelik a következőket:

- b) kódolási referenciatípus az összes PM-re, VT-re és szolgáltatóra vonatkozóan,
- c) kódolási referenciatípus a fuvarozási ügyfelekre vonatkozóan,
- d) kódolási referenciatípus az (elsődleges és alárendelt) helyekre vonatkozóan.

Az Európai Vasúti Ügynökség biztonsági másolatot készít a helynévkódok és vállalatnévkódok referenciatípusjáról. Ezen adatokat egyéni kérésre és a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok sérelme nélkül nyilvános konzultáció céljából hozzáférhetővé kell tenni.

Az egyéb kódlisták meghatározása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.11.2. Egyéb adatbázisok

Ahhoz, hogy nyomon lehessen követni a vonatok és a kocsik mozgását, telepíteni kell a következő adatbázisokat, amelyeket minden lényeges eseménynél valós időben aktualizálnak. Az olyan engedélyezett szervezeteknek, mint az üzemben tartók és a járműpark-üzemeltetők, kétoldali megállapodások alapján hozzáféréssel kell rendelkezniük a feladataik ellátása szempontjából lényeges adatokhoz

- a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa,
- a kocsik/intermodális egység útvonalterve.

Ezeknek az adatbázisoknak elérhetőnek kell lenniük a közös interfészen keresztül (4.2.12.1. Általános architektúra és 4.2.12.6. Közös interfész).

Intermodális szállítás esetében a rakodási egységek (pl. konténerek, csereszekrények, félpótkocsik) azonosítóit tartalmazó adatüzenetek BIC- vagy ILU-kódot alkalmaznak az ISO 6346, illetve az EN 13044 szerint.

A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa

Együttműködési módban a VVT és a VT-k közötti kommunikáció a kocsik és/vagy az intermodális egységek számára épül. Ezért a PM-ekkel vonatszinten kommunikáló VT-nek a kocsik és az intermodális egységek szintjére kell lebontania ezeket az információkat. Ezeket a kocsikkal és intermodális egységekkel kapcsolatos információkat a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában kell tárolni. A vonat mozgásával kapcsolatos információk az ügyfél tájékoztatása érdekében új tételeket/frissítéseket eredményeznek a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában. Az adatbázisban a kocsik és intermodális egységek mozgásával kapcsolatban részt a legkésőbb akkor állítják be, amikor az ügyféltől megkapják a kocsik és intermodális egységek kijelentési időit. A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában a tényleges szállítási úttal kapcsolatban a kijelentési idő a kocsik első mozgással kapcsolatos bejegyzése. A kocsik mozgásával kapcsolatos üzenetek meghatározása a 4.2.8. A kocsik mozgása és a 4.2.9. Váltási jelentés című pontban található. Ennek az adatbázisnak elérhetőnek kell lennie a közös interfészen keresztül (4.2.12.1. Általános architektúra és 4.2.12.6. Közös interfész).

A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa a legfontosabb a kocsik nyomon követése szempontjából, és így az érintett VT-k és a VVT közötti kommunikációban is. Ez az adatbázis a kocsik és az intermodális egységek mozgását mutatja az indulástól az ügyfélnek a rakodóhelyen való végső átadásig, a különböző helyekkel kapcsolatos ETI-kkel és tényleges időkkal a végső átadási idő ETA-jáig. Az adatbázis a járművek különböző állapotait is mutatja, például:

— **Állapot: a járművek berakodása**

Ezt az állapotot kötelező megadni a VT és a PM-ek közötti és a szállítási útban részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

— **Állapot: rakott kocsik úton**

Ezt az állapotot kötelező megadni a PM és a VT közötti, valamint a más pályahálózat működtetőinek és a szállítási útban részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

— **Állapot: üres kocsik úton**

Ezt az állapotot kötelező megadni a PM és a VT közötti, valamint a más pályahálózat működtetőinek és a szállítási útban részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

— **Állapot: a járművek kirakása**

Ezt az állapotot kötelező megadni a célállomás szerinti VT és a szállítás VVT-je közötti információcserében.

— **Állapot: üres kocsik járműpark-kezelési ellenőrzés alatt**

Ez az állapot kötelező a meghatározott jellemzőkkel rendelkező járművek elérhetőségével kapcsolatos információ megszerzéséhez.

A kocsik útvonalterveinek adatbázisai

A vonatok több ügyfél kocsijaiból is állhatnak. Valamennyi kocsik esetében a VVT-nek (a szolgáltatási integrátor-ként eljáró VT-nek) létre kell hoznia és aktualizálnia kell az útvonaltervet, amely a vonat szintjén a vonat menetvonalának felel meg. A vonatok – pl. üzemzavar miatti – új menetvonalai az érintett kocsik útvonaltervének átdolgozását eredményezik. Az útvonaltervet a fuvarlevél ügyféltől való beérkezésekor dolgozzák ki.

Valamennyi VVT adatbázisban tárolja a kocsik útvonaltervét. Ezeknek az adatbázisoknak elérhetőnek kell lenniük a közös interfészen keresztül (4.2.14.1. Általános architektúra és 4.2.12.6. Közös interfész).

Megjegyzés:

Az eddig tárgyalt kötelező adatbázisokon túlmenően valamennyi PM létrehozhat vonatadatbázist is.

A pályahálózat-működtető vonatadatbázisa a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában szereplő mozgási résznek felel meg. A fő adatok a VT-től kapott „Vonat-összeállítás” üzenet vonatkapcsolatos adatai. A vonattal kapcsolatos összes esemény a vonat adatbázisának aktualizálását eredményezi. További lehetőségként az ilyen adatok a menetvonal-adatbázisban is tárolhatók (lásd a 4.2.2. Menetvonal-kérelem című pontot). Ezeknek az adatbázisoknak elérhetőnek kell lenniük a közös interfészen keresztül (4.2.12.1. Általános architektúra és 4.2.12.6. Közös interfész).

4.2.11.3. Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények

Az alábbi pontokban azok a további követelmények kerülnek felsorolásra, amelyeknek a különféle adatbázisoknak meg kell felelniük.

Ezek a következők:

1. Hitelesítés

Az adatbázisnak támogatnia kell a rendszer felhasználóinak hitelesítését, mielőtt hozzáférhetnének az adatbázishoz.

2. Biztonság

Az adatbázisnak támogatnia kell a biztonsági szempontokat az adatbázis elérésének ellenőrzése szempontjából. Magának az adatbázis tartalmának titkosítása nem kötelező.

3. Következetesség

A kiválasztott adatbázisnak támogatnia kell az ACID elvet (Atomicity, Consistency, Isolation, Durability – atomicitás, konzisztencia, izoláció, tartósság).

4. Hozzáférés-ellenőrzés

Az adatbázisnak lehetővé kell tennie az adatok elérését az engedélyezett felhasználók vagy rendszerek számára. A hozzáférés ellenőrzését az adatrekordok egyes jellemzőinek szintjéig kell támogatni. Az adatbázisoknak támogatniuk kell az adatrekordok beszúrásával, aktualizálásával vagy törlésével kapcsolatos konfigurálható, szerepalapú hozzáférést.

5. Visszakeresés

Az adatbázisnak támogatnia kell az adatbázisban végzett tevékenységek naplózását az adatbevitel részleteinek nyomon követése érdekében (ki, mit, mikor változtatott a tartalom).

6. Lezárási stratégia

Az adatbázisnak olyan lezárási stratégiát kell alkalmaznia, amely akkor is lehetővé teszi az adatok elérését, amikor más felhasználók éppen rekordokat szerkesztenek.

7. Több felhasználó általi elérés

Az adatbázisnak biztosítania kell, hogy az adatok egyszerre több felhasználó vagy rendszer számára is elérhetőek legyenek.

8. Megbízhatóság

Az adatbázisnak az előírt rendelkezésre állásnak megfelelő megbízhatósággal kell rendelkeznie.

9. Rendelkezésre állás

Az adatbázisnak legalább 99,9 %-os rendelkezésre állással kell rendelkeznie.

10. Karbantarthatóság

Az adatbázisnak az előírt rendelkezésre állásnak megfelelő karbantarthatósággal kell rendelkeznie.

11. Biztonság

Maguk az adatbázisok nem igényelnek biztonsági intézkedéseket. A biztonsági szempontok ezért nem lényegesek. Ezt nem szabad összetéveszteni azzal a ténnyel, hogy az adatok – pl. a helytelen vagy nem valós adatok – hatással lehetnek a vonat működési biztonságára.

12. Kompatibilitás

Az adatbázisnak támogatnia kell valamely széles körben elfogadott adatkezelési nyelvet, például az SQL-t vagy az XQL-t.

13. Importálási lehetőség

Az adatbázisnak lehetőséget kell biztosítania arra, hogy az adatbázis formázott adatok importálásával legyen feltölthető manuális beírás helyett.

14. Exportálási lehetőség

Az adatbázisnak lehetőséget kell biztosítania arra, hogy a teljes adatbázis tartalma vagy annak egy része formázott adatokként exportálható legyen.

15. Kötelező mezők

Az adatbázisnak támogatnia kell az olyan kötelező mezőket, amelyeket ki kell tölteni, mielőtt a vonatkozó rekordok elfogadhatók lennének az adatbázis bemeneti adataiként.

16. Valószínűségi ellenőrzések

Az adatbázisnak támogatnia kell a konfigurálható valószínűségi ellenőrzéseket az adatrekordok beszúrásának, aktualizálásának vagy törlésének elfogadása előtt.

17. Válaszidők

Az adatbázis válaszidejének olyannak kell lennie, hogy lehetővé tegye az adatrekordok időben történő beszúrását, aktualizálását vagy törlését.

18. Teljesítményszempontok

A referenciatípusoknak és az adatbázisoknak – költséghatékony módon – támogatniuk kell az ezen ÁME hatálya alá tartozó vonatkozlekedés és kocsimozgás hatékony végrehajtását lehetővé tevő lekérdezéseket.

19. Kapacitásbeli szempontok

Az adatbázisnak támogatnia kell az összes áruszállító kocsival és a hálózattal kapcsolatos lényeges adatok tárolását. A kapacitásnak egyszerű eszközökkel bővíthetőnek kell lennie (pl. több tárolókapacitás és számítógép hozzáadásával). A kapacitás bővítése nem igényelheti az alrendszer cseréjét.

20. Korábbi adatok

Az adatbázisnak támogatnia kell a korábbi adatok kezelését, azaz elérhetővé kell tennie a már az archívumba továbbított adatokat.

21. Biztonsági mentési stratégia

Biztonsági mentési stratégiát kell megvalósítani annak biztosítása érdekében, hogy egy 24 órás időszakig bezárólag az adatbázis teljes tartalma visszanyerhető legyen.

22. Kereskedelmi szempontok

Az alkalmazott adatbázis-rendszernek kereskedelmi forgalomban lévő késztermékeknek (COTS-termékek) vagy nyilvánosan elérhetőnek (nyílt forráskódúnak) kell lennie.

Megjegyzések:

A fenti követelményeket egy szabványos adatbázis-kezelő rendszernek (DBMS) kell kezelnie.

A különféle adatbázisok használata a már korábban említett különféle munkafolyamatokba ágyazódik. Az általános munkafolyamat egy kérdés-válasz mechanizmus, ahol az érdekelt felek a közös interfészen keresztül kérnek le információkat az adatbázisból (4.2.12.1. Általános architektúra és 4.2.12.6. Közös interfész). A DBMS vagy a kért adatok biztosításával, vagy azzal válaszol az ilyen kérésre, hogy nem tehető elérhetővé adat (nincs ilyen adat, vagy az elérését jogosultsági alapon elutasították).

4.2.12. Hálózat és kommunikáció

4.2.12.1. Általános architektúra

Ez az alrendszer idővel növekedésnek indul, és interakcióba lép a vasúti átjárhatóságot célzó nagy és összetett, több száz szereplős (VT-k, PM-ek stb.) közösségekkel, amelyek versenyeznek és/vagy együttműködnek a piaci igények kiszolgálása érdekében.

Az ilyen vasúti átjárhatósági közösségeket támogató hálózati és kommunikációs infrastruktúra alapja egy olyan közös információcsere-architektúra, amelyet minden szereplő ismer és elfogad.

A javasolt információcsere-architektúra:

- úgy van kialakítva, hogy össze tudja egyeztetni a heterogén információs modelleket oly módon, hogy szemantikailag átalakítja a rendszerek között kicserélt adatokat, és összeegyezteti az üzleti folyamatok és az alkalmazási szintű protokollok közötti különbségeket,
- minimális hatással van a szereplők által megvalósított meglévő informatikai architektúrákra,
- megőrzi a már meglévő informatikai beruházásokat.

Az információcsere-architektúrák leginkább az összes szereplő közötti egyenrangú (peer-to-peer) interakciót támogatják, míg egy sor központosított szolgáltatás nyújtásával garantálják a vasúti átjárhatóságot biztosító közösség átfogó integritását és egységességét.

Az egyenrangú (peer-to-peer) interakciós modell biztosítja a különböző szereplők közötti legjobb költségelosztást a tényleges használat alapján, és általában kevesebb méretezhetőségi problémát okoz. Az általános architektúra képi ábrázolása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái című dokumentum 1.5. pontjában található.

4.2.12.2. Hálózat

A hálózat ebben az esetben a kommunikáció módját és filozófiáját jelenti, nem pedig egy fizikai hálózatot.

A vasúti átjárhatóság alapja a közös információcsere-architektúra, amelyet minden résztvevő ismer és elfogad, és így a korlátok csökkentésével ösztönzi az új belépőket, különösen az ügyfeleket.

A biztonságot így nem a hálózat garantálja (VPN, protokollok egymásba ágyazása stb.), hanem az önmagában biztonságos üzenetek cseréje és kezelése. Ezért nincs szükség VPN-hálózatra (a nagyméretű VPN-hálózat kezelése bonyolult és költséges), így elkerülhetők a felelőségek és tulajdonjogok kiosztásával kapcsolatos problémák. A protokollok egymásba ágyazása nem tekinthető a megfelelő biztonsági szint eléréséhez szükséges eszköznek.

Mindenesetre ha egyes szereplők már megvalósítottak vagy meg kívánnak valósítani bizonyos fokú biztonságot a hálózat egyes részein, akkor megtehetik.

A nyilvános internetes hálózaton megvalósítható egy, az egyes szereplők csomópontjain közös interfésszel és egy központi hitelesítő hatósággal rendelkező egyenrangú (peer-to-peer) hibrid modell.

Ezt követően a szereplők között egyenrangú (peer-to-peer) kommunikáció valósul meg.

A szereplők közötti egyenrangú (peer-to-peer) kommunikáció a közös interfészre vonatkozó műszaki szabványokon alapul, amelyek leírása az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentumban található.

4.2.12.3. Biztonság

Nagyfokú biztonság eléréséhez minden üzenetnek önállóan kell lennie, ami azt jelenti, hogy az üzenetben lévő információ titkosítva van, és a címzett ellenőrizni tudja az üzenet hitelességét. Ez titkosítással és az e-mail-titkosításhoz hasonló aláírási rendszerrel érhető el.

4.2.12.4. Titkosítás

Vagy aszimmetrikus titkosítást, vagy nyilvános kulccsal védett szimmetrikus titkosításra épülő hibrid megoldást kell alkalmazni, mivel bizonyos számú szereplő fölött nem működik, ha sok szereplő osztozik egy közös titkos kulcson. Könnyebben lehet nagyobb mértékű biztonságot elérni úgy, ha minden szereplő felelősséget vállal a saját kulcspárjáért, noha a központi adattár (a kulcsszerver) nagyméretű integritása szükséges.

4.2.12.5. Központi adattár

A központi adattárnak képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

- metaadatok – az üzenetek tartalmát leíró strukturált adatok,
- nyilvános kulcsú infrastruktúra (PKI),
- hitelesítésszolgáltató (CA).

A központi adattár kezelését egy nem kereskedelmi európai társszervezet felelőssége alatt kell megvalósítani. Amennyiben a központi adattárat a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME-vel [2] együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a központi adattár kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME-hez [2].

4.2.12.6. Közös interfész

A közös interfész minden egyes szereplő számára kötelező a vasúti átjárhatósági közösséghez való csatlakozáshoz.

A közös interfésznek képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

- a kimenő üzenetek metaadatok szerinti megformázása,
- a kimenő üzenetek aláírása és titkosítása,

- a kimenő üzenetek címzése,
- a bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése,
- a bejövő üzenetek dekódolása,
- a bejövő üzenetek metaadatok szerinti megfelelési ellenőrzése,
- a különböző adatbázisok egységes, közös elérésének kezelése.

A közös interfész minden példánya hozzáféréssel rendelkezik valamennyi, az ÁME által előírt adathoz az egyes kocsizembentartókon, VVT-ken, VT-ken, PM-eken stb. belül, függetlenül attól, hogy a vonatkozó adatbázisok központiak vagy egyéniek (lásd még az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái című dokumentum 1.6. pontját).

Amennyiben a közös interfészt a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó ÁME-vel [2] együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében az interfész kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó ÁME-hez [2]. A bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése alapján megvalósítható az üzenetek nyugtázásának minimális szintje:

- i. pozitív nyugtázás;
- ii. negatív nyugtázás.

A közös interfész a központi adattárban lévő információkat használja fel a fenti feladatok ellátására.

A szereplők helyi „tükrözést” készíthetnek a központi adattárról a válaszidők csökkentése érdekében.

4.3. A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások

A 3. fejezetben meghatározott alapvető követelmények fényében a kapcsolódási pontok funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

4.3.1. Az infrastruktúra ÁME-vel való kapcsolódási pontok

Ez az infrastruktúra alrendszer magában foglalja a forgalomirányítási, helymegállítási és navigációs rendszereket: a hálózaton történő távolsági személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokat támogató adatfeldolgozási és távközlési műszaki létesítményeket, amelyek feladata biztosítani a hálózat biztonságos és összehangolt üzemeltetését, valamint a hatékony forgalomirányítást.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer a menetvonal-szerződésben megadott üzemeltetési célokhoz szükséges, esetlegesen a PM által biztosított infrastruktúra-korlátozási adatokkal kiegészített adatokat használja. Így nincs közvetlen kapcsolódási felület a jelen ÁME és az infrastruktúra ÁME-je között.

4.3.2. Kapcsolódási pont az ellenőrző/irányító és jelzőrendszer ÁME-jével

Az ellenőrző/irányító és jelzőrendszerekkel való egyetlen kapcsolódási pont

- a menetvonal-szerződés, amennyiben a menetvonal-szegmens leírásában megadják a vonatkozó információkat a használható ellenőrző-irányító és jelzőberendezésekről, és
- a különféle járműreferencia-adatbázisok, amelyekben a járművek ellenőrző-irányító és jelzőberendezéseire vonatkozó adatokat kell tárolni.

4.3.3. Kapcsolódási pontok a járműalrendszerrel

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer azonosítja azokat a műszaki és üzemeltetési adatokat, amelyeknek elérhetőnek kell lenniük a járművekre vonatkozóan.

A járművek ÁME-je határozza meg a kocsi jellemzőit. Ha egy jármű jellemzői megváltoznak, az adatbázis normál karbantartási eljárásán belül aktualizálni kell a jármű-referenciaadatbázist. Így nincs közvetlen kapcsolódási felület a jelen ÁME és a járművek ÁME-je között.

4.3.4. Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-vel

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME határozza meg a különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárásokat és a kapcsolódó berendezéseket a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a vonatvezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer elsősorban a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásait határozza meg, ideértve a fuvar és a vonatok valós idejű nyomon követését, valamint a más szállítási módokkal való kapcsolatok kezelését.

A két ÁME közötti összhang biztosítása érdekében az alábbi eljárást kell alkalmazni.

Amikor a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME jelen ÁME-vel kapcsolatos követelményeit rögzítik és/vagy módosítják, konzultálni kell az ezen ÁME-ért felelős testülettel.

Amennyiben a jelen ÁME-nek a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-ben meghatározott üzemeltetési követelményekkel kapcsolatos előírásait módosítják, konzultálni kell a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-ért felelős testülettel.

4.3.5. Kapcsolódási pontok a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival

| Kapcsolódási pont | Hivatkozás a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-jére | Hivatkozás a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-jére |
|--|--|--|
| Vonat kész | 4.2.3.3. „Vonat kész” üzenet | 4.2.14.1. „Vonat kész” üzenet minden vonatnak |
| Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés | 4.2.4.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet | 4.2.15.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet minden vonatnak |
| Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok | 4.2.4.3. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok | 4.2.15.1. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet minden vonatnak |
| „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet a vasúti társaságnak | 4.2.5.2. Vonatközlekedés megszakadt | 4.2.16.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet minden vonatnak |
| A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok kezelése | 4.2.2. Menetvonal-kérelem | 4.2.17. A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok feldolgozása a vonatok számára |
| Közös interfész | 4.2.12.6. Közös interfész | 4.2.21.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze |
| Központi adattár | 4.2.12.5. Központi adattár | 4.2.21.6. Központi adattár |
| Referenciafájlok | 4.2.11.1. Referenciafájlok | 4.2.19.1. Referenciafájlok |

4.4. Üzemeltetési szabályok

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a jelen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét üzemeltetési szabályok az alábbiak:

4.4.1. Adatminőség

Az adatminőség biztosítása érdekében bármely ÁME üzenet küldője felelős az üzenet adattartalmának helyes-
ségéért az üzenet küldésének időpontjában. Amennyiben az adatok minőségbiztosítására szolgáló forrásadatok elérhetők az ÁME részeként biztosított adatbázisokból, az ilyen adatbázisokban lévő adatokat kell felhasználni az adatok minőségbiztosítására.

Amennyiben az adatok minőségbiztosítására szolgáló forrásadatokat nem az ÁME részeként biztosított adatbázisokból bocsátják rendelkezésre, az üzenet küldőjének saját forrásból kell megoldania az adatok minőségbiztosítási ellenőrzését.

Az adatok minőségbiztosítása kiterjed a fenti leírás szerint az ezen ÁME részeként biztosított adatbázisokból származó adatokkal való összehasonlításra és adott esetben az adatok és üzenetek aktualitásának és folytonosságának biztosítását célzó logikai ellenőrzésekre is.

Az adatok akkor jó minőségűek, ha rendeltetészerű használatra alkalmasak, ami azt jelenti, hogy:

- hibamentesek: elérhetőek, pontosak, időszerűek, teljesekek, összhangban vannak más forrásokkal stb.,
- a kívánt jellemzőkkel rendelkeznek: relevánsak, átfogóak, megfelelő részletességűek, könnyen olvashatók, könnyen értelmezhetőek stb.

Az adatok minőségének fő jellemzői:

- pontosság,
- teljesség,
- következetesség,
- időszerűség.

Pontosság:

A kívánt információkat (adatokat) a lehető leggazdaságosabban kell begyűjteni. Ez csak akkor valósítható meg, ha az elsődleges adatokat lehetőleg csak egyszer rögzítik a teljes szállítás során. Az elsődleges adatokat ezért a forráshoz a lehető legközelebb kell a rendszerbe juttatni, hogy teljes mértékben integrálhatóak legyenek bármely későbbi feldolgozási tevékenységbe.

Teljesség:

Az üzenetek elküldése előtt a metaadatok segítségével ellenőrizni kell azok teljességét és szintaxisát. Ezzel elkerülhető a szükségtelen információáramlás a hálózaton.

A metaadatok segítségével az összes bejövő üzenet teljességét is ellenőrizni kell.

Következetesség:

Üzleti szabályokat kell bevezetni a következetesség biztosítása érdekében. Kerülni kell a kétszeri beírást, és egyértelműen azonosítani kell az adatok tulajdonosát.

Az ilyen üzleti szabályok végrehajtásának típusa a szabály összetettségétől függ. Egyszerű szabályok esetében elegendőek az adatbáziskényszerek és -triggerok. Az olyan összetettebb szabályok esetében, amelyek különböző táblázatokból igényelnek adatokat, érvényesítési eljárásokat kell végrehajtani, amelyek ellenőrzik az adatváltozat következetességét az interfészadatok generálása és az új adatváltozat érvényessé válása előtt. Garantálni kell, hogy a továbbított adatokat érvényesítsék a definiált üzleti szabályok szerint.

Időszerűség:

Fontos a megfelelő időben történő adatszolgáltatás. Amennyiben az adatok tárolása vagy az üzenetek küldése eseményvezérelt közvetlenül az informatikai rendszerből, az időszerűség nem probléma, ha a rendszert megfelelő módon, az üzleti folyamatok igényei szerint tervezték meg. Azonban a legtöbb esetben az üzenetek küldésének kezdeményezése a kezelőtől, vagy legalábbis a kezelő által végzett további adatbeviteltől (például a vonatösszeállítás elküldésétől vagy a vonattal vagy kocsival kapcsolatos adatok aktualizálásától) függ. Az időszerűségi követelmények teljesítéséhez a lehető leghamarabb el kell végezni az adatok aktualizálását annak garantálása érdekében is, hogy az üzenetek naprakész adattartalommal rendelkezzenek, amikor a rendszer automatikusan elküldi azokat.

Az adatminőség mérőszámai

A kötelező adatok teljessége (a beírt értékkel rendelkező adatmezők százalékos aránya) és az adatok következetessége (a táblázatok/állományok/rekordok közötti egyező adatok százalékos aránya) terén 100 %-os szintet kell elérni.

Az adatok időszerűsége (a meghatározott küszöbidőn belül elérhető adatok százalékos aránya) terén 98 %-os szintet kell elérni. Amennyiben az ÁME nem határoz meg küszöbértékeket, azokat az érintett felek közötti szerződésben kell megadni.

A kötelező pontosságnak (a ténylegesen tárolt adatok közül a helyes adatok százalékos arányának) 90 % fölött kell lennie. A pontos értékeket és a kritériumokat az érintett felek közötti szerződésekben kell megállapítani.

4.4.2. A központi adattár működtetése

A központi adattár funkcióit a 4.2.12.5. Központi adattár című pont definiálja. Az adatok minőségbiztosítása céljából a központi adattárat működtető szervezetnek felelősséget kell vállalnia a metaadatok aktualizálásáért és minőségéért, valamint a hozzáférés ellenőrzésének kezeléséért. A metaadatok minőségének, azaz teljességének, következetességének, időszerűségének és pontosságának lehetővé kell tennie, hogy a központi adattár megfelelően működjön ezen ÁME alkalmazásában.

4.5. **Karbantartási szabályok**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a jelen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét karbantartási szabályok az alábbiak:

A szállítási szolgáltatás minőségét még akkor is garantálni kell, ha az adatfeldolgozó berendezés teljesen vagy részlegesen meghibásodott. Tanácsos ezért különösen nagy mértékben megbízható duplex rendszereket vagy számítógépeket telepíteni, és karbantartás közben biztosítani a szünetmentes működést.

A különféle adatbázisokkal kapcsolatos karbantartási szempontok a 4.2.11.3. Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények című pont 10–21. pontjában találhatók.

4.6. **Szakmai képesítések**

Az alrendszer működtetéséhez és karbantartásához, illetve az ÁME megvalósításához szükséges személyzetnek az alábbi szakmai képesítésekkel kell rendelkeznie:

Az ÁME megvalósításához nincs szükség teljesen új hardver- és szoftverrendszerre és új személyzetre. Az ÁME követelményeinek megvalósításához csak a meglévő személyzet által már jelenleg is végzett üzemeltetés megváltoztatására, korszerűsítésére vagy funkcionális bővítésére van szükség. Ezért a szakmai képesítésekre vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályokon túl nincsenek további követelmények.

Szükség esetén a személyzet kiegészítő képzésének nem csak abból kell állnia, hogy megmutatják nekik, hogyan kezeljék a berendezéseket. A személyzet tagjainak tudniuk és érteniük kell a teljes szállítási folyamatban betöltött konkrét szerepeiket. A személyzetnek különösen a munkateljesítmény magas szintjének fenntartására vonatkozó követelménynek kell tudatában lennie, mivel ez döntő tényező az információk későbbi fázisban való feldolgozása szempontjából.

A vonatok összeállításához és üzemeltetéséhez szükséges szakmai képesítéseket a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME határozza meg.

4.7. **Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**

Az érintett (vagy az 1.1. bekezdésben meghatározott műszaki hatály alá tartozó) alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME megvalósításához szükséges, személyzetre vonatkozó egészségvédelmi és biztonsági feltételek az alábbiak:

Az egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályokon túl nincsenek további követelmények.

5. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

5.1. **Fogalom meghatározás**

A 2008/57/EK irányelv [1] 2. cikkének f) pontja szerint:

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek „a berendezések olyan elemi rendszerlemei, rendszerlemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A »rendszerlem« fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal”.

5.2. **A rendszerlemek felsorolása**

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek a 2008/57/EK irányelv [1] vonatkozó rendelkezéseinek hatálya alá tartoznak.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai esetében nincsenek meghatározva a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek.

Az ÁME követelményeinek teljesítéséhez csak normál informatikai berendezésekre van szükség az átjárhatóság vasúti környezetben megvalósuló különleges szempontjainak figyelembe vétele nélkül. Ez a hardverelemek és az olyan szabványos szoftverek, mint az operációs rendszerek és az adatbázisok esetében egyaránt érvényes. Az alkalmazásszoftver egyedi minden felhasználó oldalán, és a tényleges egyedi funkcionalitástól és igényektől függően alakítható és fejleszthető. A javasolt „alkalmazásintegrálási architektúra” azt feltételezi, hogy az alkalmazások nem feltétlenül rendelkeznek azonos belső információs modellel. A definíció szerint az alkalmazásintegrálás a függetlenül tervezett alkalmazási rendszerek együttműködésének folyamata.

5.3. **A rendszerelemek teljesítménye és előírásai**

Lásd az 5.2. pontot; nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE

6.1. **A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**

6.1.1. *Vizsgálati eljárások*

A rendszerelemek megfelelőségének és/vagy használatra való alkalmasságának vizsgálati eljárását az európai előírásokra vagy a 2008/57/EK irányelvvel [1] összhangban jóváhagyott előírásokra kell alapozni.

A használatra való alkalmasság esetében ezek az előírások jelzik a mérendő, nyomon követendő vagy megfigyelendő paramétereket, és leírják a vonatkozó vizsgálati módszereket és mérési eljárásokat akár próbapadi szimuláció, akár a valós vasúti környezetben való vizsgálat esetében.

A megfelelőség és/vagy használatra való alkalmasság vizsgálati eljárásai:

Az előírások felsorolása, a vizsgálati módszerek ismertetése:

Nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

6.1.2. *Modul*

A gyártó vagy annak közösségbeli képviselője kérésére az eljárást egy bejelentett szervezet végzi el a 2010/713/EU bizottsági határozat vonatkozó moduljainak a jelen ÁME-ben megállapított, módosított és kiegészített rendelkezései szerint.

A modulokat a konkrét rendszerelemnek megfelelően kell kombinálni és megválogatni.

Nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

6.1.3. *Fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer*

Az ajánlatkérő vagy annak közösségbeli képviselője kérésére a bejelentett szervezet EK-hitelesítést végez a 2008/57/EK irányelv [1] VI. mellékletével összhangban.

A 2008/57/EK irányelv [1] II. melléklete szerint az alrendszerek strukturális és funkcionális területekre oszlanak.

A strukturális terület ÁME-jei esetében kötelező a megfelelőségértékelés. A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer a funkcionális területhez tartozik, és ez az ÁME nem határoz meg semmilyen megfelelőségértékelési modult.

Ennek ellenére az alkalmazásintegrálás gerincét a központi adattár és az egyes szereplők csomópontjainak közös interfésze alkotja. Az üzenetváltás információs modellje a központi alkalmazásintegrálási adattárban található, amely egyetlen fizikai helyen tárolja az interfészek metaadatait. A metaadatok a kommunikáció (a küldött adatok) tartalmával, a küldők és a fogadók érintkezési pontjainak azonosítóival és az alkalmazásszintű üzleti protokollok interakciós folyamatainak mechanizmusával kapcsolatban tartalmaznak információkat.

Az alábbi pontok emelendők ki:

- A központi adattár tartalmazza a hitelesítésszolgáltatót is (nyílt CA PKI). Ez főleg egy fizikailag megvalósított adminisztrációs aktus. A téves beírások azonnal nyilvánvalóvá válnak. Nincs szükség értékelési eljárásra.
- A központi adattár tartalmazza az üzenetek metaadatait (az I. függelékben felsorolt, FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell című dokumentum szerint), amelyek a heterogén információs környezetben való üzenetváltás alapját képezik. A metaadatokat a központi adattárban kell kezelni és frissíteni. Az adatok küldése és fogadása esetén az üzenetek struktúrájának és tartalmának összegegyeztetetlensége azonnal kiderül, és az átvitel elutasításra kerül. Nincs szükség értékelési eljárásra.
- Az egyes szereplők csomópontjainál lévő közös interfész elsősorban a központi adattár helyi tükrözését tartalmazza a válaszüzenetek lerövidítése és az adattár terhelésének csökkentése érdekében. Biztosítani kell, hogy a központi adattár és a közös interfész mindig azonos verziójú adatokat tartalmazzon. Az adatokat ezért központilag kell frissíteni, és onnan kell letölteni az új verziókat. Nincs szükség értékelési eljárásra.

7. MEGVALÓSÍTÁS

7.1. A jelen ÁME alkalmazásának módozatai

7.1.1. Bevezetés

Ez az ÁME a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerrel foglalkozik. Ez az alrendszer a 2008/57/EK irányelv [1] II. melléklete szerint funkcionális alrendszernek minősül. Ezen ÁME alkalmazása ezért csak akkor alapul az új, felújított vagy korszerűsített alrendszerek fogalmán – ahogy az a strukturális alrendszerekkel kapcsolatos ÁME-k esetében megszokott –, ha az ÁME ezt előírja.

Az ÁME megvalósítása szakaszokban történik:

- első szakasz: részletes informatikai előírások és főterv,
- második szakasz: fejlesztés,
- harmadik szakasz: telepítés.

7.1.2. Első szakasz – részletes informatikai előírások és főterv

A számítógépes rendszer kifejlesztése és telepítése idején alkalmazandó, a fent említett technikai felépítés alapján szolgáló funkcionális követelményi előírások e rendelet I. függelékének A–F. függelékében található.

A számítógépes rendszernek a vasúti ágazat által készített európai stratégiai megvalósítási terven (SEDP) alapuló, a koncepciótól az átadásig szóló kötelező főterve tartalmazza a rendszer felépítésének fő elemeit és az elvégzendő főbb tevékenységek meghatározását.

7.1.3. Második és harmadik szakasz – fejlesztés és telepítés

A vasúti társaságok, a pályahálózat-működtetők és a kocsizembentartók e fejezet előírásainak megfelelően kifejlesztik és telepítik az FTA számítógépes rendszerét.

7.1.4. Irányítás, szerepek és felelősségi körök

A fejlesztést és a telepítést irányítási struktúra alá kell helyezni, amelynek szereplői a következők:

Az irányítóbizottság

Az irányítóbizottság szerepe és felelősségi köre a következő:

Az irányítóbizottság biztosítja az FTA ÁME végrehajtási munkálatainak hatékony irányításához és koordinálásához szükséges stratégiai irányítási struktúrát. Ez magában foglalja a politika, a stratégiai irányvonal és a fontossági sorrend meghatározását. Az irányítóbizottságnak ennek során figyelembe kell vennie a kisvállalkozások, az új belépők és a különleges szolgáltatásokat nyújtó vasúti társaságok érdekeit is.

Az irányítóbizottság nyomon követi a végrehajtás menetét. Az irányítóbizottság rendszeresen, legalább évente négy alkalommal jelentést tesz az Európai Bizottságnak a főtervhez képest elért haladásról. Az irányítóbizottság a főtervtől való eltérés esetén megteszi a szükséges lépéseket a fent említett folyamat kiigazítása érdekében.

1. Az irányítóbizottság tagjai:

- a vasúti ágazat európai szinten eljáró képviseleti szervei, a 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. cikke (2) bekezdésének meghatározása szerint („a vasúti ágazat képviseleti szervei”),
- az Európai Vasúti Ügynökség, valamint
- a Bizottság.

2. Ezen irányítóbizottság elnöki feladatait a) a Bizottság; és b) egy, a vasúti ágazat képviseleti szervei által kijelölt személy közösen látja el. A Bizottság az irányítóbizottság tagjainak közreműködésével megfogalmazza az irányítóbizottság eljárási szabályzatát, amelyet az irányítóbizottság ezt követően elfogad.

3. Az irányítóbizottság tagjai javaslatot tehetnek arra, hogy más szervezetek is részt vegyenek az irányítóbizottságban megfigyelőként, amennyiben ez műszakilag és gazdaságilag indokolható.

Az érdekelt felek

A vasúti társaságok, a pályahálózat-működtetők és a kocsizembentartók hatékony projektirányítási struktúrát állítanak fel, amely lehetővé teszi az FTA-rendszer hatékony kifejlesztését és telepítését.

Az említett érdekelt felek:

- megteszik az e rendelet végrehajtásához szükséges erőfeszítéseket, és rendelkezésre bocsátják a szükséges forrásokat,
- betartják az FTA ÁME közös szerkezeti elemeihez való hozzáférés alapelveit: e közös szerkezeti elemek valamennyi piaci résztvevő számára egységes, átlátható módon, a lehető legkevesebb szolgáltatási költség mellett legyenek hozzáférhetőek,
- biztosítják, hogy valamennyi piaci résztvevő hozzáférjen valamennyi olyan kicserélt adathoz, amely jogi kötelezettségeiknek, valamint feladataiknak az FTA ÁME funkcionális követelményeivel összhangban történő teljesítéséhez szükséges,
- megőrzik az ügyfélkapcsolatok bizalmas jellegét,
- létrehoznak egy mechanizmust, mely lehetővé teszi, hogy a „későn jövők” is bekapcsolódhassanak az FTA kifejlesztésébe és profitálhassanak a közös szerkezeti elemekhez kapcsolódóan elért FTA-fejlesztésekből oly módon, amely mind a fenti érdekelt felek, mind a „későn jövők” számára megfelelő, különös tekintettel a méltányos költségmegosztásra,
- jelentést tesznek a végrehajtási terv tekintetében elért haladásról az FTA irányítóbizottságának. Ez a jelentés adott esetben tartalmazza a főtervtől való eltéréseket is.

A képviseleti szervek

A vasúti ágazatban a 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott, európai szinten működő képviseleti szervek szerepei és felelősségi körei a következők:

- képviselik a tagságukba tartozó érdekelt feleket az FTA ÁME irányítóbizottságban,
- tudatosítják tagjaikban az ezen rendelet végrehajtásával kapcsolatos kötelezettségeiket,
- kellő időben biztosítják a folyamatos és teljes körű hozzáférést az irányítóbizottság munkájának állásáról szóló információkhoz valamennyi fenti érdekelt fél és esetleges más csoportok számára annak érdekében, hogy az FTA ÁME végrehajtása során valamennyi képviselő érdekei védelmet élvezzenek,
- biztosítják a hatékony információáramlást az egyes, a tagságukba tartozó érdekelt felek felől az FTA irányítóbizottsága felé annak érdekében, hogy az érdekelt felek érdekeit az FTA kifejlesztésére és telepítésére vonatkozó döntések során megfelelően figyelembe vegyék,
- biztosítják a hatékony információáramlást az FTA irányítóbizottsága felől az egyes, a tagságukba tartozó érdekelt felek felé annak érdekében, hogy az érdekelt felek az FTA kifejlesztésére és telepítésére vonatkozó döntésekről megfelelő tájékoztatást kapjanak.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 881/2004/EK rendelete az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról (ügynökségi rendelet) (HL L 164., 2004.4.30., 1. o.).

7.2. Változáskezelés

7.2.1. Változáskezelési eljárás

A változáskezelési eljárásokat úgy kell megtervezni, hogy biztosítsák a változás költségeinek és előnyeinek megfelelő elemzését és azt, hogy a változtatásokat ellenőrzött módon hajtsák végre. Az Európai Vasúti Ügynökség meghatározza, bevezeti, támogatja és kezeli ezeket az eljárásokat, amelyek a következőket tartalmazzák:

- a változást megindokoló műszaki megkötések azonosítása,
- annak megállapítása, hogy ki felel a változást megvalósító eljárásokért,
- a végrehajtandó változások jóváhagyási eljárása,
- a változások kezelésére, kiadására, az áttérésre és a végrehajtásra vonatkozó politika,
- a részletes előírások kezelésével és azok minőségbiztosításával és konfigurációkezelésével kapcsolatos feladatok meghatározása.

A Változáskezelési Tanácsot az Európai Vasúti Ügynökség, a vasúti ágazat képviselői szervei, valamint a nemzeti biztonsági hatóságok alkotják. A felek efféle társulásának biztosítania kell a végrehajtandó változások távlati szemléletét és következményeinek átfogó értékelését. A Bizottság újabb feleket vonhat be a Változáskezelési Tanácsba, ha azok részvételét szükségesnek ítéli. A Változáskezelési Tanácsot végül az Európai Vasúti Ügynökség hatásköre alá kell vonni.

7.2.2. Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentumokra vonatkozó különleges változáskezelési folyamat

Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentációkra vonatkozó változáskezelést az Európai Vasúti Ügynökség határozza meg az alábbi kritériumok szerint:

1. A dokumentációk megváltoztatása iránti kérelmeket a nemzeti biztonsági hatóságokon, a vasúti ágazatnak a 881/2004/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésének meghatározása szerint, európai szinten működő képviselői szervezetein vagy az FTA ÁME irányítóbizottságán keresztül kell benyújtani. A Bizottság újabb benyújtó feleket vonhat be, ha közreműködésüket szükségesnek ítéli.
2. Az Európai Vasúti Ügynökség összegyűjti és tárolja a változtatás iránti kérelmeket.
3. Az Európai Vasúti Ügynökség átadja a változtatás iránti kérelmeket a megfelelő munkacsoportjának, amely értékeli azokat, majd javaslatot készít, adott esetben gazdasági értékelés kíséretében.
4. Az Európai Vasúti Ügynökség ezt követően eljuttatja a változtatás iránti kérelmet és a kapcsolódó javaslatot a Változáskezelési Tanácshoz, amely jóváhagyja, elutasítja vagy elhalasztja a változtatás iránti kérelmet.
5. Amennyiben a változtatás iránti kérelmet nem hagyták jóvá, az Európai Vasúti Ügynökség vagy elküldi a kérelmezőnek az elutasítás okát, vagy további információkat kér a változtatás iránti kérelem tervezetével kapcsolatban.
6. A dokumentációt a jóváhagyott változtatás iránti kérelem alapján módosítani kell.
7. Az Európai Vasúti Ügynökség az I. függelékben felsorolt dokumentumok naprakész tételére vonatkozó ajánlást nyújt be a Bizottságnak a dokumentumok új változatának tervezetével, a változtatás iránti kérelmekkel és azok gazdasági értékelésével együtt.
8. Az Európai Vasúti Ügynökség közléses honlapján a dokumentum új változatának tervezetét és a jóváhagyott változtatás iránti kérelmeket.
9. Amint az I. függelékben felsorolt dokumentumok aktualizált változata megjelenik az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, az Európai Vasúti Ügynökség közléses honlapján a dokumentumok új változatát.

Amennyiben a változáskezelés az FTA ÁME-n [2] belül gyakran használt elemeket érint, akkor a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a végrehajtandó változtatásoknak a lehető legközelebb kell állniuk a megvalósított FTA ÁME-hez [2].

I. függelék

A műszaki dokumentációk felsorolása

| Sor-szám | Hivatkozás | Cím | Verzió | Dátum |
|----------|------------|--|--------|-------------|
| 1. | ERA-TD-100 | FTA ÁME – A.5. MELLÉKLET: AZ FTA ÁME ÜZENETEINEK SZEMLÉLTETŐ ÉS FOLYAMATÁBRÁI | 2.0 | 2013.10.17. |
| 2. | ERA-TD-101 | FTA ÁME – D.2. melléklet: A. függelék (Kocsi/intermodális rakodási egység útvonaltervezése) | 2.0 | 2013.10.17. |
| 3. | ERA-TD-102 | FTA ÁME – D.2. melléklet: B. függelék – Kocsi- és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa (WIMO) | 2.0 | 2013.10.17. |
| 4. | ERA-TD-103 | FTA ÁME – D.2. melléklet: C. függelék – Referenciafájlok | 2.0 | 2013.10.17. |
| 5. | ERA-TD-104 | FTA ÁME – D.2. melléklet: E. függelék – Közös interfész | 2.0 | 2013.10.17. |
| 6. | ERA-TD-105 | FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME adat- és üzenetmodell | 2.0 | 2013.10.17. |

II. függelék

Szójegyzék

| Kifejezés | Leírás |
|--------------------------------------|---|
| ACID | <p>Atomicity, Consistency, Isolation, Durability (atomicitás, konzisztencia, izoláció, tartósság)</p> <p>A valamennyi tranzakció esetében biztosítandó négy fő jellemző:</p> <p>Atomicitás. A legalább két diszkrét információt tartalmazó tranzakcióban vagy mindkét információt végrehajtják, vagy egyiket sem.</p> <p>Konzisztencia. A tranzakciók vagy új és érvényes adatállapotokat hoznak létre, vagy bármilyen hiba esetén az összes adatot visszaállítják a tranzakció megkezdése előtti állapotba.</p> <p>Izoláció. A folyamatban lévő, de még végre nem hajtott tranzakciók elszigetelve maradnak minden más tranzakciótól.</p> <p>Tartósság. A rendszer még hiba vagy a rendszer újraindítása esetén is úgy tárolja a végrehajtott adatokat, hogy azok a megfelelő állapotban legyenek elérhetőek.</p> <p>Az ACID koncepciót az ISO/IEC 10026-1:1992 szabvány 4. szakasza írja le. E jellemzők mindegyike összemérhető egy referenciaértékkel. Általában véve azonban a tranzakciókezelőt vagy -figyelőt úgy tervezik, hogy eleget tegyen az ACID koncepciónak. A megosztott rendszerekben az ACID elérésének egyik módja a kétfázisú véglegesítés (2PC) alkalmazása, amely biztosítja, hogy vagy az összes érintett helynek végre kell hajtania a tranzakciót, vagy egyiknek sem, és a tranzakciót visszaállítják.</p> |
| Elosztó szerv | Lásd: PM |
| Kérelmező | Közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vasúti társaság vagy vállalkozó vasúti társaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például az 1370/2007/EK rendeletben említett illetékes hatóságok, továbbá szállítatók, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók (2012/34/EU irányelv [3]). Az elosztó szerv tekintetében: lásd a PM fogalommeghatározását. |
| Irányvonat | A közvetlen vonat egy konkrét formája, amely csak a szükséges mennyiségű kocsit tartalmazza, és közben rendezés nélkül közlekedik két átrakodási pont között. |
| Lefoglalás | A hely lefoglalásának folyamata egy áruszállító eszközön. |
| CA | Hitelesítésszolgáltató |
| KN-kód | A termékek vámolási célra használt 8 számjegyű kódja. |
| Kombinált közúti és vasúti szállítás | Olyan intermodális szállítás, amelynek során az európai út nagyobb részét vonattal teszik meg úgy, hogy az út elején és/vagy a végén a lehető legrövidebb közúti szállítás történik. |
| Címzett | Az a fél, akinek át kell vennie az árut. Szinonima: áruátvevő |
| Küldemény | Egyetlen szállítási szerződés keretében feladott rakomány. Ez a kifejezés kombinált fuvarozás esetén statisztikai célokra is használható, a rakodőegységek vagy közúti járművek mérésére. |
| Fuvarlevél | Egy adott küldeménynek egy adott szállítmányozó által egy megnevezett átvételi hely és egy megnevezett átadási hely között történő szállításáról szóló szerződést bizonyító dokumentum. A szállítandó küldemény részletes adatait is tartalmazza. |

| Kifejezés | Leírás |
|-------------------------------|---|
| Feladó | Az a fél, aki valamely szolgáltatási integrátorral való szerződés alapján árukat szállítat vagy küld a szállítványozóval. Szinonimák: szállító, az áru küldője. |
| Együtműködési mód | A vonat üzemeltetésének olyan módja, amelynek során különböző VT-k együttműködnek egy VT (a VVT) vezetése alatt. Valamennyi részt vevő VT önállóan köt szerződést a szállítási úthoz szükséges menetvonalra. |
| COTS-termék | Kereskedelmi forgalomban lévő késztermék |
| Ügyfél | Az a fél, amely a fuvarlevelet kiadta a vezető VT-nek. |
| Indulási idő/dátum, tényleges | A szállítóeszköz indulásának dátuma (és időpontja). |
| Közvetlen vonat | Olyan vonat és a hozzá tartozó kocsik, amely közbenső rendezés nélkül közlekedik két átrakodási pont (a kiindulási és a rendeltetési hely) között. |
| Felelős | A hálózaton felmerülő kockázat esetén felelős bármely természetes vagy jogi személy, pl. a VT. |
| Titkosítás | Az üzenetek kódolása Dekódolás: a titkosított üzenetek visszaalakítása azok eredeti formájába. |
| Alapvető követelmények | Az alapvető követelmények magukban foglalják a 2001/16/EK (*) irányelv III. mellékletében felsorolt valamennyi olyan feltételt, amelyeknek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, az alrendszerek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek, köztük a kapcsolódási pontok is kötelesek megfelelni. |
| ETA | Várható érkezési idő |
| ETH | A vonat két PM közötti átadásának várható ideje. |
| ETI | A kocsik két VT közötti váltásának várható ideje. |
| Előrejelzett idő | A vonat érkezésének, indulásának vagy elhaladásának legjobb becsült ideje. |
| FTP | Állománytovábbítási protokoll Az állományok TCP/IP hálózatban lévő számítógépes rendszerek közötti továbbításának protokollja. |
| Átjáró | Az intermodális egységeket tartalmazó vasút útvonalának az az állomása, ahol a rakomány kocsit vált. |
| GGP | Átjárótól átjáróig protokoll Lásd még: IP |
| A rakomány bruttó súlya | Az áruk lefoglalt/tényleges súlya (tömege), ideértve a csomagolást, de a szállítványozó berendezését nem. |
| Kezelési pont | Olyan megállóhely, ahol a VT megváltoztathatja a vonat összetételét, de felelős marad a kocsikért (nem változik meg a felelősség). |
| Átadási pont | Az a pont, ahol az egyik PM átadja a felelősséget a másiknak. |

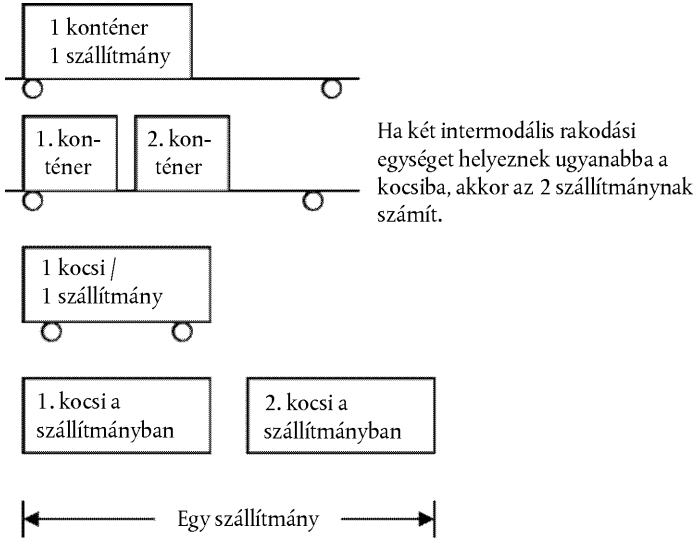
| Kifejezés | Leírás |
|-----------------------------|---|
| Közúti fuvarozás | Közúti szállítás |
| Bérlő | Valamely kocsi üzemben tartója/tulajdonosa által ekként megjelölt bármely természetes vagy jogi személy. |
| HR-kód | A vámhatóságok által használt 6 számjegyű termékkód, amely azonos a KN-kód első hat számjegyével. |
| HTTP | Hiperszöveg-átviteli protokoll Az internetes kiszolgálókhoz való kapcsolódásra használt kliens-, illetve szerverprotokoll. |
| ICMP | Internetes vezérlőüzenet-protokoll Időnként például egy átjáró (lásd: GGP) vagy rendeltetési gazdagép (lásd: IP) kommunikál egy kiindulási gazdagéppel az adatsomag feldolgozásában lévő hiba jelentése érdekében. Erre a célra használják az internetes vezérlőüzenet-protokollt (ICMP-t). Az ICMP úgy használja az IP alaptámogatását, mintha az magasabb szintű protokoll lenne, az ICMP viszont az IP szerves része, és minden IP modulnak meg kell valósítania. ICMP üzeneteket többféle helyzetben küldenek: például amikor egy adatsomag nem tudja elérni a rendeltetési helyét, amikor az átjáró nem rendelkezik az adatsomag továbbításához szükséges pufferelési kapacitással, és amikor az átjáró arra utasítja a gazdagépet, hogy rövidebb útvonalon küldje a forgalmat. Az internetes protokollt nem úgy tervezik, hogy abszolút megbízható legyen. Az ilyen ellenőrző üzenetek célja, hogy visszajelzést adjon a kommunikációs környezet problémáiról, és nem az, hogy megbízhatóvá tegye az IP-t. Még mindig nincsenek garanciák arra, hogy egy adatsomag célba ér, vagy egy ellenőrző üzenet visszaküldésre kerül. Előfordulhat, hogy egyes adatsomagok nem érnek célba, és a veszteséget semmilyen jelentés nem rögzíti. Az IP-t használó magasabb szintű protokolloknak a saját megbízhatósági eljárásaikat kell megvalósítaniuk, ha megbízható kommunikációra van szükség. Az ICMP üzenetek jellemzően az adatsomagok feldolgozása során jelentik a hibákat. Az üzenetekről szóló üzenetek végtelen folyamatának elkerülése érdekében nem kerül sor ICMP üzenetek küldésére az ICMP üzenetekről. A hibákról is csak a feldarabolt adatsomagok zéró darabjának kezelése esetében kerül sor ICMP üzenetek küldésére. (A zéró darab daraboltása nullával egyenlő). |
| PM | Pályahálózat-működtető: olyan szervezet vagy cég, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, irányításáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző-irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között. Amennyiben a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független valamely vasúti társaságtól, a IV. fejezet 2. és 3. szakaszában említett feladatokat egy jogi formájukat, szervezetüket vagy döntéshozatali rendjüket tekintve minden vasúti társaságtól független díjmegállapító szervezet, valamint egy elosztó szerv látja el. (2012/34/EK irányelv [3]). |
| Pályahálózat-működtető (PM) | Lásd: PM |
| Váltás | Az irányítás átadása két vasúti társaság között gyakorlati üzemeltetési és biztonsági okokból. Például: — egyes szolgáltatások, — szolgáltatások megosztott közúti fuvarozási felelősséggel, — információ átadása különböző vasúti igazgatási szervek között, — információ átadása a kocsik tulajdonosai/üzemben tartói és a vonatok üzemeltetői között. |

| Kifejezés | Leírás |
|---|---|
| Váltási pont | Az a hely, ahol az egyik VT átveszi a vonatok kocsijaiért való felelősséget a másiktól. A vonatközlekedés tekintetében a vonatot az egyik VT-től a következő útszakasz menetvonalát birtokoló másik VT veszi át. |
| Közbenső pont | Az a hely, amely meghatározza egy útszakasz kiindulási és végpontját. Ez lehet pl. egy váltási, átadási vagy kezelési pont. |
| Intermodális üzemeltető | Valamely gazdasági szereplő, amely multimodális szállítási szerződést köt, és teljes felelősséget vállal az intermodális rakodási egységekért. |
| Intermodális szolgáltatási integrátor | Az intermodális egységek szállítása esetében a vevőkkel kapcsolatot tartó szervezet vagy vállalkozás. Ő készíti el a fuvarleveleket, kezeli az irányvonalak kapacitását stb. |
| Intermodális terminál | Az a hely, amely biztosítja a berakodási egységek (áruszállító konténerek, csereszekrények, félpótkocsik vagy pótkocsik) átadásához szükséges helyet, berendezéseket és üzemi környezetet. |
| Intermodális szállítás | Az áruk azonos berakodási egységben vagy járműben való szállítása több közlekedési mód igénybevételével anélkül, hogy magát az árut kezelnék a módok váltásakor. |
| Intermodális egység | Különböző módokon szállítható berakodási egység, pl. konténer, csereszekrény, félpótkocsi vagy pótkocsi. |
| Internet | <ul style="list-style-type: none"> — Több kisebb hálózathoz álló bármely nagy hálózat; — Olyan hálózatok csoportja, amelyek úgy kapcsolódnak össze, hogy egyetlen összefüggő nagy hálózatnak tűnnek, és útválasztókon keresztül zökkenőmentesen megcímezhetők a nyílt rendszerek összekapcsolását modellező hálózati rétegnél; — A világszerte megtalálható felhasználók e-mail és online csevegési erőforrásait biztosító hálózat ágazati elnevezése. |
| A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem | A berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A „rendszerelem” fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert egyaránt magában foglal. |
| IP | <p>Az internet-protokoll</p> <p>Az internet-protokollt (IP-t) a gazdagépek közötti adatsomag-szolgáltatásban használják az összekapcsolt hálózatok rendszerében.</p> <p>A hálózatot összekapcsoló eszközök elnevezése: átjárók. Ezek az átjárók egymás között ellenőrzési célból egy átjárók közötti protokoll (GGP) révén kommunikálnak.</p> |
| Út | Az „út” a megrakodott vagy üres kocsik térbeli továbbítását jelenti a kiindulási és a célállomás között. |
| Útszakasz | <p>Az útnak valamely pályahálózat-működtető kezelésében lévő infrastruktúra-szakaszra eső része, vagy</p> <p>Az útnak valamely pályahálózat-működtető kezelésében lévő infrastruktúra belépési és kilépési átadási pontjai közötti része.</p> |

| Kifejezés | Leírás |
|---|---|
| Üzemben tartó | Az a személy, aki a jármű tulajdonosaként vagy a felette való rendelkezési jogánál fogva gazdaságilag tartósan kiaknáz egy közlekedési eszközt, és ekként szerepel a járműnyilvántartásban. |
| Vezető vasúti társaság | Felelős VT, amely a vevővel szemben vállalt kötelezettség szerint szervezi és kezeli a szállítási utat. A VVT az ügyfél egyetlen kapcsolattartási pontja. Ha egynél több vasúti társaság vesz részt a fuvarozási láncolatban, a VVT felelős a más vasúti társaságok tevékenységének összehangolásáért. Az intermodális szállítás esetében az ügyfél különösen intermodális szolgáltatási integrátor lehet. |
| Mozdonyazonosító | A vontatójármű egyedi azonosító száma |
| VVT | Lásd: Vezető vasúti társaság |
| LEHETSÉGES | <p>Ez a szó vagy az „OPCIONÁLIS” melléknév azt jelenti, hogy valamely tétel valóban opcionális. A szállítók azért dönthetnek egy tétel hozzáadása mellett, mert egy adott piac megköveteli, vagy mert úgy érzik, hogy az továbbfejleszti a termékeiket, míg más szállítók elhagyhatják ugyanazt a tételt.</p> <p>Egy adott opciót nem tartalmazó megvalósítást fel KELL készíteni egy másik olyan megvalósítással való együttműködésre, amely viszont akár csökkentett funkciókkal is, de tartalmazza azt az opciót. Ugyanígy, egy adott opciót tartalmazó megvalósítást fel KELL készíteni egy másik olyan megvalósítással való együttműködésre, amelyik nem tartalmazza azt az opciót (természetesen az opció által nyújtott jellemző kivételével).</p> |
| Metaadatok | Egyszerűen megfogalmazva az adatokról szóló adatok. A vállalati információs rendszerekben lévő adatokra, szoftveres szolgáltatásokra és más összetevőkre utal. Típusaikat tekintve a metaadatok lehetnek normál adatdefiniciók, a helyre és útvalasztásra vonatkozó adatok és a szinkronizálás kezelése a megosztott adatok elosztása esetén. |
| KELL | Ez a szó vagy a „KÖTELEZŐ” kifejezés azt jelenti, hogy az előírás abszolút követelményként határozza meg a fogalmat. |
| NEM SZABAD | Ez a kifejezés vagy a „TILOS” szó azt jelenti, hogy az előírás abszolút tiltásként határozza meg a fogalmat. |
| NFS | <p>A hálózati fájlrendszer (NFS) a megosztott fájlok rendszerprotokollja.</p> <p>A hálózati fájlrendszer (NFS) protokoll átlátható távoli hozzáférést biztosít a hálózatokon megosztott fájlrendszerekhez. Az NFS protokollt úgy tervezték, hogy géptől, operációs rendszertől, hálózati architektúrától, biztonsági mechanizmustól és adatátviteli protokolltól független legyen. A függetlenség elérése a külső adatmegjelenítésre (XDR-re) épülő távoli eljáráshívás (RPC) primitívek révén valósul meg.</p> |
| Bejelentett szervek | Azok a szervek, amelyek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának megállapításáért és az alrendszerek EK-hitelesítési eljárásának értékeléséért felelnek (91/440/EK irányelv ⁽¹⁾) |
| Egyablakos („mindent egy helyen”) (OSS) | <p>A vasúti ügyfelek számára az alábbi célokból egyetlen kapcsolattartási pontot biztosító vasúti pályahálózat-működtetők nemzetközi partnersége:</p> <ul style="list-style-type: none"> — meghatározott vasúti menetvonalak megrendelése a nemzetközi árufuvarozásban, — a vonat teljes mozgásának nyomon követése, — továbbá általában a vonalak elérésének számlázása is a PM-ek részéről. |

| Kifejezés | Leírás |
|----------------------------|--|
| Nyílt hozzáférési mód | A vonatok olyan üzemeltetési módja, amelyben csak egyetlen VT vesz részt, és ez viszi végig a vonatot a különféle infrastruktúrákon. Ez a VT köt szerződést a szükséges menetvonalakra az összes érdekelt VT-vel. |
| OSI | Nyílt rendszerek összekapcsolása Az OSI referenciamodellre épülő nyílt rendszerek kommunikációs protokollját írja le. A nyílt rendszerek a saját megoldásaiktól függetlenül képesek kommunikálni. |
| OSI referenciamodell | Annak szabványos leírása, hogy hogyan történjen az üzenetek továbbítása a hálózat két pontja között. Az OSI modell a kommunikáció két végén megvalósuló funkciók 7 rétegét határozza meg. Ezek a rétegek alkotják az egyetlen nemzetközileg elfogadott kommunikációs szabványkeretet. |
| OSS | Egyablakos („One Stop Shop”) rendszer |
| Menetvonal | A menetvonal egy adott időintervallumban valamely vonat két hely közötti közlekedéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitást (az idő és tér viszonylatában definiált útvonalat) jelenti. |
| A menetvonal összeállítása | Egyedi menetvonalak összekapcsolása a menetvonal időben és térben való meghosszabbítása érdekében. |
| Menetvonalszám | A meghatározott menetvonal száma |
| Egyenrangú (peer-to-peer) | Az „egyenrangú (peer-to-peer)” kifejezés a rendszerek és alkalmazások olyan csoportjára vonatkozik, amelyek megosztott erőforrásokat alkalmaznak valamely kritikus funkció decentralizált módon történő végrehajtására. Az erőforrások közé tartozik a számítási teljesítmény, az adatok (tárolása és tartalma), a hálózati sávzélesség és a jelenlét (számítógépek, emberek és más erőforrások). A kritikus funkció lehet megosztott számítás, adat/tartalom megosztása, kommunikáció és együttműködés vagy platformszolgáltatások. A decentralizálás vonatkozhat az algoritmusokra, az adatokra, a metaadatokra vagy mind-egyikre. Ez nem zárja ki a centralizálás megtartását a rendszerek és alkalmazások egyes részein, ha azok ezt igénylik. |
| PKI | Nyilvános kulcsú infrastruktúra |
| Átadási hely | Az a hely, ahol az átadás történik (megadandó indulási vasútállomás), azaz megváltozik a kocsit ért való felelősség. |
| Indulási hely | Az a hely, ahonnan egy szállítóeszköz indulását beütemezték, vagy ahonnan az elindult. |
| Rendeltetési hely | Az a hely, ahová a szállítóeszköznek meg kell érkeznie, vagy ahová megérkezett. Szinonima: érkezési hely |
| Elindulás előtti időszak | A beütemezett indulási idő előtti delta idő. Az elindulás előtti időszak delta idővel a tervezett indulási idő előtt kezdődik, és a tervezett indulási időben fejeződik be. |
| Elsődleges adat | Az üzenetek referenciaadatainak beviteléhez vagy a funkciók működéséhez és a származtatott adatok kiszámításához szükséges kiindulási adatok. |
| Üzembe helyezés | A kocsit műszaki jóváhagyásától és a kocsit üzleti célú üzemeltetését lehetővé tevő VT-vel kötött használati szerződéstől függő eljárás. |
| Vasúti társaság (VT) | „Vasúti társaság” (2004/49/EK irányelv [9]): olyan, a 2001/14/EK irányelvben meghatározott vasúti társaság és bármely más állami vagy magánvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkövetéssel, hogy a vontatást e vállalkozásnak kell biztosítania; ideértendők a csak vontatást biztosító vállalkozások is. |

| Kifejezés | Leírás |
|---|--|
| RAMS | Lásd: megbízhatóság, rendelkezésre állás, karbantarthatóság, biztonság. |
| RARP | Fordított címfelbontási protokoll (RARP) |
| Kijelentési dátum/idő | Az a dátum/idő, amikor az ügyfél várhatóan kijelenti, vagy kijelentette az árukat. |
| A kocsik kijelentési ideje | Az a dátum és idő, amikor a kocsik készen állnak a rakodóhely megnevezett helyéről való kivontatásra. |
| Megbízhatóság, rendelkezésre állás, karbantarthatóság, biztonság (RAMS) | Megbízhatóság – a kijelölt üzemi feltételek melletti üzemelés megindításának és folytatásának képessége egy matematikailag kifejezett, kijelölt időszakon keresztül; Rendelkezésre állás – az üzemidő és az állásidő matematikailag kifejezett viszonya; Karbantarthatóság – a rendszer matematikailag kifejezett azon képessége, hogy meghibásodás után újból üzembe állítható; Biztonság – a rendszer által kiváltott veszélyes esemény matematikailag kifejezett valószínűsége. |
| Jelentési pont | Az a hely a vonat útján, ahol a felelős PM köteles TETA-t tartalmazó „Vontaközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetet kiadni a menetvonalra leszerződött VT-nek. |
| Adattár | Az adattár hasonló az adatbázishoz vagy adatszótárhoz, azonban általában egy átfogó információkezelési rendszerkörnyezetet ölel fel. Nemcsak az adatstruktúrák (pl. egységek és elemek) leírásait kell tartalmaznia, hanem a vállalat, az adatképernyők, a jelentések, a programok és rendszerek szempontjából érdekes metaadatokat is. Jellemzően tartalmaz egy belső szoftvereszköz-készletet, egy adatbázis-kezelő rendszert, egy metamodellt, feltöltött metaadatokat és egy feltöltő és visszakereső szoftvert az adattár adatainak eléréséhez. |
| RIV | A teherkocsik nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok. A berakodási berendezések, konténerek és raklapok nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok. |
| Útvonal | A kiindulási pont és a rendeltetési hely között megegyező földrajzi út. |
| Útvonalszakasz | Egy útvonal része |
| RPC | Távoli eljáráshívás Az RPC protokollt a távoli eljáráshívási protokoll előírásainak 2. verziója [RFC1831] határozza meg. |
| VT | Lásd: Vasúti társaság |
| Tervezett indulási idő | Az az indulási nap és időpont, amelyre a menetvonalat kérelmezik. |
| Ütemezett menetrend | A vasúti infrastruktúra kronológiailag meghatározott foglaltsága egy vonat nyílt pályán vagy az állomásokon való mozgása esetében. A menetrend változtatásait a PM-nek legálább 2 nappal annak a napnak a kezdete előtt kell megadnia, amikor a vonat elindul a kiindulási helyéről. Ez a menetrend egy adott napra érvényes. Egyes országokban üzemi menetrend néven ismerik. |
| Szolgáltató | A konkrét szállítási fázis felelős továbbítója. Az a fél, aki fogadja és kezeli a foglalásokat. |

| Kifejezés | Leírás |
|-------------------------------------|---|
| Szállítmány | <p>A feladótól a címzettig továbbított, egy vagy több teljes intermodális rakodási egységbe vagy egy vagy több teljes kocsira rakodott árucsoomag.</p> <p>Pl.:</p>  <p>Ha két intermodális rakodási egységet helyeznek ugyanabba a kocsiba, akkor az 2 szállítmánynak számít.</p> |
| Rövid határidejű menetvonal-kérelem | A 2001/14/EK irányelv 23. cikke szerinti egyedi, további szállítási vagy üzemi igények miatti menetvonal-kérelem. |
| KELLENE | Ez a szó vagy az „AJÁNLOTT” melléknév azt jelenti, hogy bizonyos körülmények között létezhetnek érvényes okok egy adott tétel figyelmen kívül hagyására, de az eltérő cselekvés választása előtt az összes következményt érteni és alaposan mérlegelni kell. |
| NEM KELLENE | Ez vagy a „NEM AJÁNLOTT” kifejezés azt jelenti, hogy bizonyos körülmények között létezhetnek érvényes okok, amelyek miatt a konkrét viselkedés elfogadható, sőt hasznos, de az e címkével jelölt viselkedés megvalósítása előtt az összes következményt érteni és alaposan mérlegelni kell. |
| SMTP | Egyszerű levéltovábbítási protokoll |
| SNMP | Egyszerű hálózatkezelési protokoll |
| SQL | <p>Strukturált lekérdezési nyelv</p> <p>Az IBM által kifejlesztett, majd az ANSI és az ISO által szabványosított nyelv, amelyet a relációs adatbázisokban lévő adatok létrehozására, kezelésére és visszakeresésére használnak.</p> |
| Érdekeltek felek | <p>A vasúti szolgáltatás nyújtásában megalapozott érdekeltséggel rendelkező személyek vagy szervezetek, például:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vasúti társaság (VT), A szállítmány nyomon követésének szolgáltatója, A mozdony szolgáltatója, A kocsi szolgáltatója, A mozdonyvezető/vonatszemélyzet szolgáltatója, A gurítódombos rendező pályaudvar szolgáltatója, A váltókat mozgató szolgáltató, A szolgáltatási integrátor, A résidő szolgáltatója (PM) A vonat ellenőrzője (PM), |

| Kifejezés | Leírás |
|----------------------------|---|
| | Forgalmirányító, Járműpark-üzemeltető, A komp szolgáltatója, A kocsi és a mozdony ellenőre, A kocsi és a mozdony javítási szolgáltatója, Szállítványkezelő, Váltó- és gurítódomb-szolgáltató, Logisztikai szolgáltató, Címzett, Feladó, Az intermodális szállítás esetében még: A konténer szolgáltatója, Az intermodális terminál üzemeltetője, A pórekocsik szolgáltatója/Közúti fuvarozó társaság, Gőzhajó, Uszályszolgáltató. |
| TCP | Átvitelvezérlő protokoll (TCP) |
| Átjárhatósági előírás | műszaki Az alrendszerekre vagy azok részeire vonatkozó azon előírások, amelyek révén azok megfelelnek az alapvető követelményeknek, és biztosítják a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságát. |
| TETA | Lásd: Várható vonatérkezési idő |
| Visszakeresés | Egy adott küldemény, jármű, berendezés, csomag vagy rakomány keresésére és korábbi szállítási eseményeinek rekonstruálására irányuló kérés nyomán végzett tevékenység. |
| Nyomon követés | Egy adott küldemény, jármű, berendezés, csomag vagy rakomány jelenlegi helyének és állapotának módszeres figyelemmel kísérésére és rögzítésére irányuló tevékenység. |
| Várható vonatérkezési idő | A vonat várható megérkezési ideje egy meghatározott ponthoz, pl. átadási, váltási ponthoz vagy a vonat rendeltetési helyéhez. |
| Menetvonal | A vonat időben és térben meghatározott útvonala. |
| Menetvonal/rés | A vonat útvonalának idő és azon helyek (jelölési pontok) szempontjából való meghatározása, ahol az kezdődik és végződik, az útvonal mentén elhelyezkedő összes olyan hely részleteivel együtt, amelyen vagy áthalad, vagy érinti azt. A részletezés tartalmazhatja még azokat a tevékenységeket is, amelyeket a vonat útközben elvégez, például a személyzet, a mozdony vagy más elemek cseréjét. |
| Transzeurópai vasúthálózat | A 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 1. mellékletében meghatározott vasúthálózat. |
| Átrakodás | Az intermodális rakodási egységek átrakása az egyik szállítóeszköztől egy másikra. |
| Útvonalterv | A kocsik vagy intermodális egységek esetében a kocsi/intermodális egység tervezett hivatkozási útját mutatja. |

| Kifejezés | Leírás |
|-------------------------------|--|
| ÁME | Lásd: Átjárhatósági műszaki előírás |
| A protollok egymásba ágyazása | A privát IP csomagok nyilvános IP csomagba való beágyazásának folyamata. |
| UDP | Felhasználói adatcsomag protokollja A felhasználói adatcsomagok hálózati címfordítókon (NAT-okon) keresztül megvalósuló egyszerű keresztirányú protokollja (STUN) egy könnyű protokoll, amely lehetővé teszi az alkalmazások számára, hogy észleljék a NAT-ok jelenlétét és típusait, illetve a közöttük és a nyilvános internet közötti tűzfalakat. Azt is biztosítja, hogy az alkalmazások képesek legyenek meghatározni a számukra a NAT által kiosztott nyilvános internet-protokoll (IP) címeket. A STUN sok meglévő NAT-tal működik együtt, és nem igényel tőlük semmilyen különleges viselkedést. Ennek eredményeként rendkívül eltérő alkalmazások is működni tudnak a meglévő NAT infrastruktúrán. |
| UIC | Nemzetközi Vasútegylet. |
| UITP | Nemzetközi Tömegközlekedési Unió. |
| UNIFE | Az UNIFE a vasúti ágazat szolgáltatóinak érdekvédelmi szervezete. Jelenleg körülbelül 100 szállító és alvállalkozó képviselteti magát közvetlenül, és körülbelül 1 000 közvetve, nemzeti szervezeteken keresztül. |
| Felhasznált egységkapacitás | A berendezés megrakodott vagy üres voltának mértékét jelző kód. (pl. tele, üres, LCL). |
| Rakodási egység | Az összeragasztott, raklapon lévő vagy összekötözött, a mechanikai berendezéssel való hatékonyabb mozgatás érdekében egy egységet alkotó egyéni csomagok száma. |
| Zárt irányvonat | A feladótól a címzettig közbelső rendezés nélkül csak egyetlen fuvarlevéllel és csak egyféle áruval megrakodva haladó, és egyféle kocsiból álló, áruszállító vonat. |
| VPN | Virtuális magánhálózat (Virtual Private Network) A virtuális magánhálózat kifejezést majdnem mindenfajta távoli összekapcsolási rendszerre, például a közcélú telefonhálózatra és a kerettovábbító (Frame Relay) állandó virtuális áramkörökre is használják. Az internet bevezetésével a VPN azonos értelmű lett a távoli IP-alapú adathálózattal. Egyszerűen megfogalmazva a VPN egy nyilvános hálózaton keresztül biztonságosan kommunikáló két vagy több magánhálózatból áll. A VPN létezhet egy egyedi gép és egy magánhálózat között (kliens-szerver) vagy egy távoli LAN és egy magánhálózat között (szerver-szerver). A magánhálózatok a protollok egymásba ágyazása révén képesek kapcsolódni egymáshoz. A VPN általában az internetet használja mögöttes továbbítási hálózatként, de titkosítja a VPN kliens és a VPN átjáró között továbbított adatokat annak biztosítása érdekében, hogy menet közbeni elfogásuk esetén se legyenek olvashatók. |
| Kocsirakomány | Olyan rakományegység, ahol az egység a kocsi. |
| Fuvarozási rendelés | A fuvarlevélnek olyan részhalmaza, amely a VT számára mutatja a saját felelőssége alatt a következő VT-nek való átadásig történő szállítás elvégzéséhez szükséges vonatkozó információkat. A kocsi szállítmányának továbbításához szükséges utasítás. |
| Menetlevél | A szállító által vagy nevében kiállított, a rakomány szállítására vonatkozó szerződést bizonyító dokumentum. |

| Kifejezés | Leírás |
|-----------|--|
| Web | <p>Világháló:</p> <p>Olyan internetes szolgáltatás, amely hiperszöveg-hivatkozások biztosításával kapcsolja össze a dokumentumokat a szerverek között, hogy a felhasználó egy dokumentumról a vele kapcsolatos dokumentumra tudjon lépni függetlenül attól, hogy azt hol tárolják az interneten.</p> |
| XDR | <p>Külső adatmegjelenítés (External Data Representation)</p> <p>Az XDR protokollt a Külső adatmegjelenítés szabványa [RFC1832] határozza meg.</p> <p>Az XDR az adatok leírásának és kódolásának szabványa. A különböző számítógépes architektúrák közötti adatátvitelnél hasznos. Az XDR illik az ISO megjelenítési rétegbe, és célját tekintve nagyjából analóg az X.409-cel, az ISO adatstruktúrák gépfüggetlen leírására szolgáló eszközkijelölésével. A kettő között az a fő különbség, hogy az XDR implicit, az X.409 explicit adatkijelölést használ. Az XDR egy nyelv segítségével írja le az adatformátumokat. A nyelv csak az adatok leírására használható, és nem programnyelv. Ez a nyelv lehetővé teszi a bonyolult adatformátumok tömör leírását. A grafikus megjelenítés (ami önmagában is egy informális nyelv) alternatívája bonyolult esetben hamar érthetatlenné válik. Maga az XDR nyelv hasonló a C nyelvhez. Az olyan protokollok, mint az ONC RPC (távoli eljáráshívás) és az NFS (hálózati állományrendszer) az XDR segítségével írják le az adataik formátumát. Az XDR szabvány azt feltételezi, hogy a bájtok hordozhatók; a bájtt meghatározása: 8 adatbit. Egy adott hardvereszköznek oly módon kell kódolnia a bájtokat a különböző hordozókra, hogy más hardvereszközök veszteség nélkül tudják dekódolni azokat.</p> |
| XML-RPC | <p>Az XML-RPC az interneten működő kiterjeszhető jelölőnyelv-távoli eljáráshívás (Extensible Mark-up Language-Remote Procedure Calling) elnevezésű protokoll. Meghatároz egy XML formátumot a kliensek és a szerverek között a HTTP segítségével továbbított üzenetek számára. Az XML-RPC üzenetek vagy a szerver által végrehajtandó eljárásokat kódolják – a végrehajtás során felhasznált paraméterek mellett –, vagy a végrehajtás eredményét. Az eljárások paraméterei és eredményei lehetnek skaláris mennyiségek, számok, karaktersorozatokat, dátumok stb.; továbbá lehetnek összetett rekordok és listastruktúrák is. Ez a dokumentum azt határozza meg, hogyan kell használni a BEEP protokollt (Blocks Extensible Exchange Protocol) az XML-RPC formátumban kódolt üzeneteknek a kliensek és a szerverek közötti továbbítására.</p> |
| XQL | <p>Kiterjesztett strukturált lekérdezési nyelv (Extended Structured Query Language)</p> |

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2001. március 19-i 2001/16/EK irányelve a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 110., 2001.4.20., 1. o.).

(¹) A Tanács 1991. július 29-i 91/440/EK irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.).

*III. függelék***A fuvarozási/személyszállítási telematikai alkalmazások nemzeti kapcsolattartó pontjai által ellátandó feladatok**

- (1) Az ERA, a személyszállítási/fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak irányítóbizottsága és a vasúti ágazat szereplői (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsizembentartók, állomásüzemeltetők, menetjegyértékesítők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek) közötti kapcsolattartó pont szerepének betöltése a tagállamokban, biztosítva, hogy a vasúti ágazat szereplői részt vesznek a személyszállítási és fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak használatában, és értesülnek az általános fejleményekről, valamint az irányítóbizottság által hozott döntésekről.
- (2) A vasúti ágazat tagállami szereplői által felvetett kérdések és problémák továbbítása a személyszállítási/fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak irányítóbizottságához a társelnökök útján.
- (3) Kapcsolattartás a tagállami vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság (a továbbiakban: RISC) tagjával, biztosítva, hogy az utóbbi a RISC ülései előtt megismerje a személyszállítási/fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos nemzeti szintű problémákat, és hogy az érintett vasúti ágazati szereplők megfelelő tájékoztatást kapjanak a RISC-nek a személyszállítási/fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos döntéseiről.
- (4) A tagállam garantálja, hogy felveszi a kapcsolatot minden engedéllyel rendelkező vasúti társasággal és egyéb vasúti ágazati szereplővel (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsizembentartók, állomásüzemeltetők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek), részletesen tájékoztatja őket a nemzeti kapcsolattartó pontról, illetve tanácsolja nekik, hogy vegyék fel a kapcsolatot az utóbbival, ha az még nem történt meg.
- (5) A tagállam ismert vasúti ágazati szereplőiben tudatosítani a személyszállítási és a fuvarozási telematikai alkalmazásokról szóló rendelet értelmében fennálló kötelezettségeket és megfelelési előírásokat.
- (6) Együttműködés a tagállammal az elsődleges helynévkódoknak a központi referencia-adatbázisba való feltöltéséért felelős szerv kijelölése érdekében. A kijelölt szervről jelentést kell küldeni a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnak, hogy az megfelelő módon terjeszthesse az információt.
- (7) Az információmegosztás elősegítése a tagállami vasúti ágazati szereplők (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsizembentartók, állomásüzemeltetők, menetjegyértékesítők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek) között a tagállamon belül.