

URDHËR
Nr. 302, datë 27.11.2024

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “KUSHTET TEKNIKE PËR
NDËRVEPRUESHMËRINË NË LIDHJE ME NËNSISTEMIN ‘APLIKACIONE
TELEMATIKE PËR SHËRBIMET E UDHËTARËVE’ TË SISTEMIT
HEKURUDHOR”¹**

Në zbatim të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës, nenit 135, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Kushtet teknike për ndërveprim në lidhje me nënsistemin ‘aplikime telematike për shërbimet e udhëtarëve’ të sistemit hekurudhor”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohen Autoriteti Sigurisë Hekurudhore, administratorët e infrastrukturës, sipërmarrësit hekurudhor, administruesit e stacioneve dhe shitësit e biletave për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE

**KUSHTET TEKNIKE PËR NDËRVEPRUESHMËRINË NË LIDHJE ME NËNSISTEMIN
“APLIKACIONE TELEMATIKE PËR SHËRBIMET E UDHËTARËVE” TË SISTEMIT
HEKURUDHOR**

Neni 1

1. Kushtet teknike për ndërveprim (në tekstin e mëtejme “TSI”) në lidhje me elementin “aplikime për shërbimet e udhëtarëve” të nënsistemit “aplikacione telematike” të sistemit hekurudhor të përmendur në nenin 133, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, (në tekstin e mëtejme “Kodi”), janë përcaktuar në aneksin I.

2. TSI zbatohen për elementin “aplikacione për shërbimet e udhëtarëve” të nënsistemit “aplikacione telematike” siç përcaktohen në nenin 144, të Kodit.

3. Në lidhje me shërbimet hekurudhore të udhëtarëve që operohen nga ose drejt vendeve të treta, pajtueshmëria me kërkesat e kësaj TSI është subjekt i disponueshmërisë së informacionit nga aktorë jashtë BE-së, përveç rasteve kur marrëveshjet dypalëshe ofrojnë shkëmbim informacioni në përputhje me TSI.

¹ *Kjo rregullore përshfaqet plotësisht me:*

- Rregulloren e Komisionit (BE) nr. 454/2011, e datës 5 maj 2011, mbi specifikimin teknik për ndërveprueshmërinë në lidhje me nënsistemin “aplikacione telematike për shërbimet e udhëtarëve” të sistemit hekurudhor transevropian (tekst me rëndësinë e ZEE-së), version i konsoliduar, *Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian* OJ L 123 12.5.2011, f. 11)

Neni 2

Këto TSI do të zbatohen në tri faza:

- faza e parë që përcakton kushtet e detajuara teknike, strukturën drejtuese dhe masterplanin;
- faza e dytë në lidhje me zhvillimin e sistemit të shkëmbimit të të dhënave; dhe
- faza e tretë në lidhje me vendosjen e sistemit të shkëmbimit të të dhënave.

Neni 3

1. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore publikon në faqen e tij të internetit dokumentet teknike të renditura në aneksin III dhe i mban ato të përditësuara. Ai zbaton një proces të administrimit të ndryshimeve për dokumentet teknike siç specifikohet në seksionin 7.5.2 të aneksit I. Ai i raporton Agjencisë Europiane të Hekurudhave, në vijim ERA, për ecurinë e këtyre dokumenteve.

2. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore publikon në faqen e tij të internetit dosjet e referencës të përmendura në seksionin 4.2.19 të aneksit I dhe i mban ato të përditësuara. Ai do të zbatojë një proces të administrimit të ndryshimeve për skedarë të tillë dhe i raporton ERA-s për ecurinë.

3. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore dorëzon nëse ka, rekomandimet e tij për pikat e hapura të renditura në aneksin II të kësaj rregulloreje më 6 janar 2025.

Neni 4

Sipërmarrjet hekurudhore, administratorët e infrastrukturës, administruesit e stacioneve, shitësit e biletave dhe Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore mbështesin punët e fazës 2 siç specifikohet në seksionin 7.3 të aneksit I duke ofruar informacion dhe ekspertizë funksionale dhe teknike.

Neni 5

Ministria përgjegjëse për transportet së bashku me një përfaqësues të shitësve të biletave dhe një përfaqësues të udhëtarëve, zhvillojnë më tej nënsistemin e aplikacioneve telematike për shërbimet e udhëtarëve siç specifikohet në seksionin 7.3 të aneksit I. Udhëzimet e fazës 1 të aplikimit, mënyrën e ndërtimit, strukturën drejtuese dhe masterplanin merren nga ERA në faqen e saj të internetit.

Neni 6

Ministria përgjegjëse për transportet siguron që sipërmarrjet hekurudhore, administratorët e infrastrukturës, administruesit e stacioneve dhe shitësit e biletave të informohen për këtë rregullore dhe të caktojnë një pikë kontakti kombëtare për ndjekjen e zbatimit të saj që përshkruhet në aneksin VI.

Neni 7

1. Rregullorja ndryshohet duke marrë parasysh rezultatet e fazës 2 të përmendur në seksionin 7.3 të aneksit I.

2. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore monitoron plotësimin dhe ndryshimin e formularëve duke u mbështetur në ndryshimet që bëhen nga ERA.

Neni 8

Autoriteti Sigurisë Hekurudhore, administratorët e infrastrukturës, sipërmarrësit hekurudhor, administruesit e stacioneve dhe shitësit e biletave kanë detyrim plotësimin e këtyre kushteve teknike brenda 36 muajve nga hyrja në fuqi e rregullores.

ANEKSI I

1. Hyrje

1.1 Shtrirja teknike

Këto TSI kanë të bëjë me elementin “aplikime për shërbimet e udhëtarëve” të nënsistemit “aplikacione telematike” të sistemit hekurudhor të përmendur në nenin 133, të Kodit. Është përfshirë në zonën funksionale të përcaktuar në nenin 144, të Kodit.

1.2 Shtrirja gjeografike

Objekti gjeografik i kësaj TSI është sistemi hekurudhor i unionit europian në të cilin përfshihet edhe rrjeti shqiptar hekurudhor.

1.3 Përmbajtja e kësaj TSI

Përmbajtja e kësaj TSI është në përputhje me nenin 133 të Kodit.

Kjo TSI përfshin gjithashtu, në kreun 4, rregullat e funksionimit dhe mirëmbajtjes specifike për qëllimin teknik dhe gjeografik.

2. Përkufizimi i nënsistemit/fushëveprimit

2.1 Nënsistemi

Kjo TSI mbulon:

- a) nënsistemin funksional “Aplikacione telematike për shërbimet e udhëtarëve”;
- b) pjesa e nënsistemit të mirëmbajtjes që ka të bëjë me aplikacionet telematike për shërbimet e udhëtarëve (p.sh. metodat e përdorimit, menaxhimi, përditësimi dhe mirëmbajtja e bazave të të dhënave, softuerët dhe protokollat e komunikimit të të dhënave etj.).

Ai përfshin dhënien e informacionit për aspektet e mëposhtme:

- a) sistemet që u ofrojnë udhëtarëve informacion para dhe gjatë udhëtimit;
- b) sistemet e rezervimit dhe pagesave;
- c) menaxhimi i bagazheve;
- d) lëshimi i biletave nëpërmjet zyrave të biletave ose makinerive të shitjes së biletave ose telefonit ose internetit, ose çdo teknologjie tjetër informacioni të disponueshme gjerësisht, dhe në trena;
- e) menaxhimin e lidhjeve ndërmjet trenave dhe me mënyra të tjera transporti.

2.1.1 Sigurimi i udhëtarëve me informacion para dhe gjatë udhëtimit

Aneksi II i udhëzimit nr. 15, datë 14.12.2023, “Për shërbimet publike të transportit hekurudhor të udhëtarëve”, liston informacionin minimal që u jepet udhëtarëve nga sipërmarrjet hekurudhore dhe/ose nga shitësit e biletave.

2.1.2 Sistemet e rezervimit dhe pagesave

Informacioni shkëmbehet midis sistemeve të rezervimit dhe biletave, dhe sistemeve të pagesave të shitësve të ndryshëm të biletave dhe sipërmarrjeve hekurudhore, në mënyrë që t’i mundësohet udhëtarit të paguajë për biletat e mësipërme, rezervimet dhe shtesat për udhëtimin dhe shërbimin e zgjedhur nga udhëtari.

2.1.3 Menaxhimi i bagazheve

Informacioni i jepet udhëtarit në lidhje me procedurat e ankesave në rast të humbjes së bagazhit të regjistruar gjatë udhëtimit. Për më tepër, udhëtarët pajisen me informacione për dërgimin ose marrjen e bagazheve të regjistruara.

2.1.4 Lëshimi i biletave nëpërmjet zyrave të biletave ose makinerive të shitjes së biletave ose telefonit ose internetit ose çdo teknologjie tjetër informacioni gjerësisht të disponueshme

Informacioni sigurohet ndërmjet sipërmarrjeve hekurudhore dhe shitësve të biletave në mënyrë që t'u mundësohet këtyre të fundit të lëshojnë, aty ku ka, bileta, nëpërmjet biletave dhe shtesave, si dhe të bëjnë rezervime.

2.1.5. Menaxhimi i lidhjeve ndërmjet trenave dhe me mënyra të tjera transporti

Propozohet një standard për dhënien e informacionit dhe shkëmbimin e informacionit me mënyra të tjera transporti.

3. Kërkesat themelore

3.1 Pajtuueshmëria me kërkesat thelbësore

Sistemi hekurudhor, nënsistemet dhe përbërësit e ndërveprimit duhet të plotësojnë kërkesat thelbësore të përcaktuara në terma të përgjithshëm në nenin 133 të Kodit.

Brenda objektit të kësaj TSI, përmbushja e kërkesave thelbësore përkatëse të cituara në pjesën gjashtë, kreun I të Kodit, sigurohet për nënsistemin në përputhje me specifikimet e përshkruara në kreun 3 të Kodit.

3.2 Aspekte që lidhen me kërkesat e përgjithshme

Rëndësia e kërkesave të përgjithshme për nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët përcaktohet si më poshtë:

3.2.1 Siguria

Kërkesat thelbësore të lidhura me sigurinë që zbatohen për nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët janë si më poshtë:

3.2.1.1 Projektimi, ndërtimi ose montimi, mirëmbajtja dhe monitorimi i komponentëve kritikë për sigurinë, dhe veçanërisht i komponentëve të përfshirë në lëvizjet e trenave, duhet të jetë i tillë që të garantojë sigurinë në nivelin që korrespondon me qëllimet e përcaktuara për rrjetin, duke përfshirë ato për situata specifike të degraduara.

3.2.1.2 Parametrat e përfshirë në kontaktin e rrotës/shinës duhet të plotësojnë kërkesat e stabilitetit të nevojshëm për të garantuar lëvizjen e sigurt me shpejtësinë maksimale të autorizuar. Parametrat e pajisjeve të frenimit duhet të garantojnë që është e mundur të ndalet brenda një distance të caktuar frenimi me shpejtësinë maksimale të autorizuar.

3.2.1.3 Komponentët e përdorur duhet të përballojnë çdo stres normal ose të jashtëzakonshëm që është specifikuar gjatë periudhës së tyre në shërbim. Pasojat e sigurisë të çdo dështimi aksidental duhet të kufizohen me mjete të përshtatshme.

3.2.1.4 Projektimi i instalimeve fikse dhe mjeteve lëvizëse dhe zgjedhja e materialeve të përdorura duhet të synojnë kufizimin e gjenerimit, përhapjes dhe efekteve të zjarrit dhe tymit në rast zjarri.

3.2.1.5 Çdo pajisje e destinuar për t'u përdorur nga përdoruesit duhet të projektohet në atë mënyrë që të mos dëmtojë funksionimin e sigurt të pajisjeve ose shëndetin dhe sigurinë e përdoruesve nëse përdoren në një mënyrë të parashikueshme, megjithëse jo në përputhje me udhëzimet e postuara.

3.2.2 Besueshmëria dhe disponueshmëria

Monitorimi dhe mirëmbajtja e komponentëve të palëvizshëm ose të lëvizshëm që përfshihen në lëvizjet e trenave duhet të organizohen, kryhen dhe vlerësohen në atë mënyrë që të ruajnë funksionimin e tyre në kushtet e synuara. Plotësohet dhe nga seksionet e mëposhtme:

- Seksioni 4.2.19: Skedarët dhe bazat e të dhënave të ndryshme të referencës;
- Seksioni 4.2.21: Rrjeti dhe komunikimi.

3.2.3 Shëndeti

Kërkesat thelbësore:

3.2.3.1 Materialet që, për shkak të mënyrës së përdorimit, mund të përbëjnë një rrezik për shëndetin e atyre që kanë akses në to, nuk duhet të përdoren në trena dhe në infrastrukturën hekurudhore.

3.2.3.2 Këto materiale duhet të zgjidhen, vendosen dhe përdoren në mënyrë të tillë që të kufizojnë emetimin e tymrave ose gazrave të dëmshëm dhe të rrezikshëm, veçanërisht në rast zjarri, nuk janë të rëndësishme për nënsistemin e aplikacioneve telematike.

3.2.4 Mbrojtjen e mjedisit

Kërkesat thelbësore:

3.2.4.1 Ndikimi mjedisor i krijimit dhe funksionimit të sistemit hekurudhor duhet të vlerësohet dhe merret parasysh në fazën e projektimit të sistemit në përputhje me ligjet në fuqi për mbrojtjen e mjedisit.

3.2.4.2 Materialet e përdorura në trena dhe infrastruktura duhet të parandalojnë emetimin e tymrave ose gazrave që janë të dëmshëm dhe të rrezikshëm për mjedisin, veçanërisht në rast zjarri.

3.2.4.3. Mjetet hekurudhore dhe sistemet e furnizimit me energji duhet të projektohen dhe prodhohen në mënyrë të tillë që të jenë të pajtueshme me instalimet, pajisjet dhe rrjetet publike ose private me të cilat ato mund të ndërhyjnë.

3.2.4.4 Projektimi dhe funksionimi i sistemit hekurudhor nuk duhet të çojë në një nivel të papranueshëm zhurme të krijuar prej tij.

3.2.4.5 Funksionimi i sistemit hekurudhor nuk duhet të shkaktojë një nivel të papranueshëm të dridhjeve të tokës për aktivitetet dhe zonat afër infrastrukturës dhe në një gjendje normale mirëmbajtjeje.

Këto nuk janë të rëndësishme për nënsistemin e aplikacioneve telematike.

3.2.5 Pajtueshmëria teknike

Kërkesat thelbësore janë:

Karakteristikat teknike të infrastrukturës dhe instalimeve fikse duhet të jenë të pajtueshme me njëra-tjetrën dhe me ato të trenave që do të përdoren në sistemin hekurudhor. Kjo kërkesë përfshin integrimin e sigurt të nënsistemit të automjetit me infrastrukturën.

Nëse përputhshmëria me këto karakteristika rezulton e vështirë në seksione të caktuara të rrjetit, mund të zbatohen zgjidhje të përkohshme, të cilat sigurojnë përputhshmëri në të ardhmen.

Këto nuk janë të rëndësishme për nënsistemin e aplikacioneve telematike.

3.3 Aspekte që lidhen veçanërisht me aplikacionet telematike për nënsistemin e shërbimeve të udhëtarëve

Rëndësia e kërkesave të përgjithshme për aplikacionet telematike për nënsistemin e shërbimeve të udhëtarëve përcaktohet si më poshtë:

3.3.1 Pajtueshmëria teknike

Kërkesa thelbësore për aplikimet telematike janë të garantojnë një cilësi minimale shërbimi për udhëtarët dhe transportuesit e mallrave, veçanërisht në aspektin e përputhshmërisë teknike.

Duhet të ndërmerren hapa për të siguruar:

-që bazat e të dhënave, programet kompjuterike dhe protokollet e komunikimit të të dhënave duhen zhvilluar në një mënyrë që lejojnë shkëmbimin maksimal të të dhënave ndërmjet aplikacioneve dhe operatorëve të ndryshëm, duke përjashtuar të dhënat konfidenciale tregtare.

-akses të lehtë në informacion për përdoruesit.

Këto kërkesa thelbësore plotësohet në veçanti nga seksionet e mëposhtme:

- Seksioni 4.2.19: Skedarët dhe bazat e të dhënave të ndryshme të referencës;

- Seksioni 4.2.21: Rrjeti dhe komunikimi.

3.3.2 Besueshmëria dhe disponueshmëria

Kërkesa që metodat e përdorimit, menaxhimit, përditësimit dhe mirëmbajtjes së këtyre bazave të të dhënave, softuerit dhe protokollet e komunikimit të të dhënave duhet të garantojnë efikasitetin e këtyre sistemeve dhe cilësinë e shërbimit, plotësohet në veçanti nga seksionet e mëposhtme:

- Seksioni 4.2.19: Skedarët dhe bazat e të dhënave të ndryshme të referencës;

- Seksioni 4.2.21: Rrjeti dhe komunikimi.

Megjithatë, kjo kërkesë thelbësore, veçanërisht metoda e përdorimit për të garantuar efikasitetin e këtyre aplikacioneve telematike dhe cilësinë e shërbimit, është themeli për TSI të plotë dhe nuk kufizohet vetëm në seksionet e përmendura më sipër.

3.3.3 Shëndeti

Kjo TSI nuk specifikon asnjë kërkesë përveç rregullave ekzistuese kombëtare dhe evropiane në lidhje me rregullat minimale për ergonominë dhe mbrojtjen e shëndetit të një ndërfaqeje ndërmjet këtyre aplikacioneve telematike dhe përdoruesve.

3.3.4 Siguria

Kërkesa thelbësore që duhet të sigurohen nivele të përshtatshme integriteti dhe besueshmërie për ruajtjen ose transmetimin e informacionit të lidhur me sigurinë, plotësohet nga seksionet e mëposhtme:

- Seksioni 4.2.19: Skedarët dhe bazat e të dhënave të ndryshme të referencës;
- Seksioni 4.2.21: Rrjeti dhe komunikimi.

4. Karakterizimi i nënsistemit

4.1 Prezantimi

Duke marrë parasysh të gjitha kërkesat thelbësore të zbatueshme, nënsistemi i aplikacionit telematik për shërbimet e udhëtarëve karakterizohet nga parametrat bazë të mëposhtëm të cilët përshkruhen në seksionet e mëposhtme.

4.2 Specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit

4.2.1 Shkëmbimi i të dhënave të orarit

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore do të kryejë shkëmbimin e të dhënave të orarit duke siguruar të dhëna të sakta, të përditësuara të orarit dhe do të plotësohet me elementët e të dhënave të përcaktuara më poshtë.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen për shërbimet e udhëtarëve të sipërmarrjes hekurudhore.

Ky parametër bazë do të ketë procesin e mëposhtëm:

4.2.1.1 Sipërmarrja hekurudhore i vë në dispozicion të dhënat e veta të orarit të udhëtimeve sipërmarrjeve të tjera hekurudhore dhe palëve të treta

Sipërmarrja hekurudhore i vë në dispozicion të gjitha të dhënat e saj të orarit për të cilat sipërmarrja hekurudhore është përgjegjëse si transportues i vetëm ose i përbashkët dhe që kanë të bëjnë me shërbimet e transportit që janë të disponueshme për shërbime publike, duke garantuar akses në të gjitha sipërmarrjet hekurudhore, palëve të treta dhe tek organet publike. Sipërmarrja hekurudhore siguron që të dhënat e orarit të udhëtimit të jenë të sakta dhe të përditësuara. Të dhënat e orarit do të mbahen të disponueshme për të paktën 12 muaj pas skadimit të të dhënave të tilla.

Kur një sipërmarrje hekurudhore operon një shërbim transporti për të cilin është një nga transportuesit e përbashkët, sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë, së bashku me të gjithë transportuesit e tjerë të përbashkët, që pjesa e saj e orarit të jetë e saktë dhe e përditësuar.

Përmbajtja kryesore e të dhënave të orarit do të jetë:

- parimet themelore të varianteve të trenave;
- përfaqësimi i një treni;
- mënyra të ndryshme të mundshme për të paraqitur ditët e funksionimit;
- kategoria e trenit/modaliteti i shërbimit;
- marrëdhëniet e shërbimit të transportit;
- grupet e trajnerëve të bashkangjitur në trena;
- bashkimet ose ndarjet nga;
- përmes lidhjeve (lidhja me);
- përmes lidhjeve (ndryshimi i numrit të shërbimit);

- detajet e shërbimeve të transportit;
- ndalesa me kufizime trafiku;
- trenat gjatë natës;
- kalimi i zonave kohore;
- regjimi i çmimeve dhe detajet e rezervimit;
- ofruesi i informacionit;
- ofruesi i rezervimit;
- objektet e shërbimit;
- aksesueshmëria e trenit (përfshirë ekzistencën e planifikuar të sediljeve prioritare, hapësirave të karrigeve me rrota, ndarjeve universale të gjumit, shih TSI 4.2.4 dhe shih seksionin 4.2.6.1;
- shtesa të shërbimit;
- lidhja – koha ndërmjet shërbimeve të transportit;
- lista e stacioneve.

Për ato shërbime transporti mbi të cilat sipërmarrja hekurudhore ka kontrollin e vetëm, orari vjetor do të vihet në dispozicion të paktën 2 muaj përpara se ai orar të hyjë në fuqi. Për shërbimet e mbetura të transportit, sipërmarrja hekurudhore duhet të vërë në dispozicion orarin sa më shpejt të jetë e mundur.

Sipërmarrja hekurudhore do të vërë në dispozicion çdo ndryshim në orarin vjetor në një seri përditësimesh të orarit të paktën 7 ditë përpara se këto ndryshime të hyjnë në fuqi. Ky detyrim do të zbatohet vetëm nëse sipërmarrjes hekurudhore i dihet ndryshimi shtatë ose më shumë ditë përpara hyrjes në fuqi të tij.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për këtë duhet të përputhet me dokumentin(et) teknik:

- B.4 (shih shtojcën III).

4.2.2 Shkëmbimi i të dhënave tarifore

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore do të kryejë shkëmbimin e të dhënave tarifore në formatin e përcaktuar më poshtë.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen për të gjitha tarifat e udhëtarëve të sipërmarrjes hekurudhore për udhëtimet e brendshme, ndërkombëtare dhe të huaja.

Ky parametër bazë do të ketë procesin e mëposhtëm:

4.2.2.1 Sipërmarrja hekurudhore i vë në dispozicion tarifat e veta sipërmarrjeve të tjera hekurudhore, organeve publike të autorizuar dhe palëve të treta

Pa cenuar të drejtat e udhëtarëve dhe në përputhje me marrëveshjet e shpërndarjes, çdo sipërmarrje hekurudhore do të vërë në dispozicion tarifat e saj (përfshirë tabelat e tarifave) duke garantuar aksesin në sipërmarrjet hekurudhore të cilave u jep autorizimin për të shitur, palët e treta të cilave u jep autorizimin për të shitur, dhe tek organet publike të autorizuar. Sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që të dhënat e tarifave të jenë të sakta dhe të përditësuara. Kur një sipërmarrje hekurudhore operon një shërbim transporti për të cilin është një nga transportuesit e përbashkët, sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë, së bashku me të gjithë transportuesit e tjerë të përbashkët, që të dhënat tarifore të jenë të sakta dhe të përditësuara.

Përmbajtja kryesore e të dhënave tarifore të destinuar për shitje ndërkombëtare ose të huaja do të jetë siç përcaktohet në shtojcën IV.

Të dhënat tarifore të destinuar për shitjet ndërkombëtare ose të huaja do të vihen në dispozicion të paktën aq larg sa parashikohet në aneksin IV.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të do të jenë në përputhje për të dhënat tarifore të destinuar për shitje ndërkombëtare ose të huaja me dokumentin(et) teknik(e):

- B.1 (shih shtojcën III),

- B.2 (shih shtojcën III),
- B.3 (shih shtojcën III).

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të në lidhje me të dhënat tarifore të destinuara për shitjet e brendshme duhet të jenë në përputhje me dokumentet teknike që do të hartohen nga Agjencia (shih aneksin II).

4.2.3 Trajtimi i informacionit mbi detajet e kontaktit të sipërmarrjes hekurudhore

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore siguron informacione për faqen e saj zyrtare të internetit nga e cila të interesuarit mund të marrin informacion të saktë.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen për të gjitha sipërmarrjet hekurudhore.

Ky parametër bazë do të ketë procesin e mëposhtëm:

4.2.3.1 Sipërmarrja hekurudhore vë në dispozicion një grup të dhënash me detajet e kontaktit të saj

Sipërmarrja hekurudhore vë në dispozicion të sipërmarrjeve të tjera hekurudhore, Autoritetit të Sigurisë Hekurudhore, palëve të treta dhe organeve publike një grup të dhënash që përfshin emrin e transportuesit, kodin e transportuesit dhe faqen e saj zyrtare të internetit. Faqja zyrtare e referuar në këtë parametër bazë duhet të jetë e lexueshme dhe në përputhje me udhëzimet për aksesueshmërinë e përmbajtjes së internetit. Nëse një sipërmarrje hekurudhore operon një njësi të përbashkët biznesi me (një) sipërmarrje të tjera hekurudhore, emri i njësisë së përbashkët të biznesit, kodet e transportuesit dhe faqja zyrtare e internetit u vihen në dispozicion sipërmarrjeve të tjera hekurudhore.

Kur një sipërmarrje hekurudhore vë në dispozicion informacionin e saj për orarin e sipërmarrjeve të tjera hekurudhore në përputhje me seksionin 4.2.1.1, ajo duhet të sigurojë që emri i transportuesit në dorëzimin e orarit të ketë një emër transportuesi përkatës në këtë grup të dhënash. Nëse kanë ndodhur ndryshime, sipërmarrja hekurudhore duhet të përditësojë përmbajtjen e grupit të të dhënave sa më shpejt të jetë e mundur.

4.2.4 Trajtimi i informacionit në lidhje me kushtet e transportit

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore do të trajtojë informacionin në lidhje me kushtet e transportit dhe siguron që ato të jenë të disponueshme në faqen zyrtare të internetit të sipërmarrjes hekurudhore.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen për shërbimet e udhëtarëve të sipërmarrjes hekurudhore.

Ky parametër bazë përfshin procesin e mëposhtëm:

4.2.4.1 Sipërmarrja hekurudhore publikon informacione në lidhje me kushtet e transportit

Sipërmarrja hekurudhore publikon informacione në lidhje me:

- kushtet e përgjithshme të transportit për udhëtarët hekurudhor (GCC-CIV/PRR);
- kushtet e veta të transportit;
- një lidhje me udhëzimin nr. 15, datë 14.12.2023, “Për shërbimet publike të transportit hekurudhor të udhëtarëve”;
- mjetet e pranuar të pagesës;
- kushtet e shitjes dhe pas shitjes, veçanërisht për shkëmbimin dhe rimbursimin e biletave;
- procedurat për paraqitjen e ankesave, të paktën në faqen e saj zyrtare. Kjo faqe interneti duhet të jetë në përputhje me udhëzimet e aksesueshmërisë së përmbajtjes së internetit, të cilat marrin parasysh nevojat e njerëzve me dëmtim të dëgjimit dhe/ose shikimit.

Ky proces do të kryhet për publikimin e parë jo më vonë se 6 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj TSI. Ndryshimet në këtë informacion publikohen të paktën 6 ditë përpara hyrjes në fuqi. Sipërmarrja hekurudhore do të listojë artikujt që janë ndryshuar në krahasim me versionin e mëparshëm. Në çdo rast të tillë sipërmarrja hekurudhore do të mbajë versionin e mëparshëm të këtij informacioni në faqen e saj zyrtare të internetit.

4.2.5 Trajtimi i informacionit në lidhje me transportin e bagazheve të regjistruara

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë sigurimin e informacionit për transportin e bagazheve të regjistruara nëse shërbimi ofrohet nga sipërmarrja hekurudhore. Nëse shërbimi nuk ofrohet, sipërmarrja hekurudhore duhet të japë informacionin se shërbimi nuk ofrohet.

Ky parametër bazë do të sigurojë që informacioni mbi trajtimin e bagazheve të regjistruara të jetë i disponueshëm për udhëtarin.

Ky parametër bazë do të përfshijë procesin e mëposhtëm:

4.2.5.1 Sipërmarrja hekurudhore publikon kushtet për trajtimin e bagazheve të regjistruara

Sipërmarrja hekurudhore publikon për vëmendjen e udhëtarëve kushtet për trajtimin e bagazheve të regjistruara kur sipërmarrja hekurudhore ofron një trajtim të tillë. Kur shërbimi nuk ofrohet, sipërmarrja hekurudhore publikon informacion për këtë qëllim. Ky informacion publikohet të paktën në faqen zyrtare të sipërmarrjes hekurudhore. Kjo faqe interneti duhet të jetë në përputhje me udhëzimet e aksesueshmërisë së përmbytjes së internetit, të cilat marrin parasysh nevojat e njerëzve me dëmtim të dëgjimit dhe/ose shikimit.

Ky proces do të kryhet për publikimin e parë jo më vonë se 6 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj TSI. Ndryshimet në këtë informacion do të publikohen të paktën 6 ditë përpara hyrjes në fuqi të modifikimit. Sipërmarrja hekurudhore do të listojë artikujt që janë modifikuar në krahasim me versionin e mëparshëm. Sipërmarrja hekurudhore në çdo rast të tillë do të mbajë versionin e mëparshëm të këtij informacioni në faqen e saj zyrtare të internetit.

4.2.6 Trajtimi i informacionit në lidhje me transportin dhe ndihmën e personave me lëvizshmëri të reduktuar, më poshtë PLR

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore, shitësi i biletave dhe/ose administratori i stacionit duhet të sigurojnë dhënien e informacionit mbi transportin dhe ndihmën e PLR-ve.

Ky parametër bazë siguron që informacioni mbi transportin dhe ndihmën e PLR-ve të jetë i disponueshëm për udhëtarin. Nëse sipërmarrja hekurudhore përdor komunikimin IT për qëllimet e dërgimit të një kërkesë disponueshmërie/rezervimi për asistencë PLR, sistemi të cilit i drejtohet duhet të paktën të jetë në gjendje të trajtojë mesazhet sipas protokollit të specifikuar në dokumentin teknik B.10 (shih shtojcwn III). Përveç kësaj, sistemi do të lëshojë një numër konfirmimi për rezervimin e asistencës - kjo është thelbësore për t'i dhënë klientit/udhëtarit garancinë dhe besimin se ndihma do të ofrohet dhe për të vendosur llogaridhënien dhe përgjegjësinë për ofrimin e ndihmës. Këto mesazhe përmbajnë të gjithë informacionin e nevojshëm në mënyrë që sipërmarrja hekurudhore, shitësi i biletave dhe/ose administruesi i stacionit t'i lëshojnë PLR-së një numër konfirmimi (për çdo nisje dhe mbërritje të çdo udhëtimit) për të rezervuar ndihmën.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen si më poshtë: trajtimi i informacionit në lidhje me transportin e PLR zbatohet në lidhje me shërbimet e udhëtarëve të sipërmarrjes hekurudhore. Dispozitat e këtij parametri bazë lidhur me kërkesën/konfirmimin elektronik zbatohen nëse ekziston një marrëveshje ndërmjet palëve kërkuuese dhe atyre të adresuara.

Ky parametër bazë do të përfshijë proceset e mëposhtme:

4.2.6.1. Sipërmarrja hekurudhore publikon informacion mbi aksesin e shërbimeve hekurudhore dhe mbi kushtet e aksesit në mjetet lëvizëse

Sipërmarrja hekurudhore publikojë informacionin e mëposhtëm:

- llojet/numrat e trenit dhe/ose numri i linjës (nëse nuk ka numër treni të disponueshëm për publikun) ku janë të disponueshme objektet PLR,
- llojet dhe sasi të minimale të objekteve PLR në trenat e mësipërm (si sedilja e karrigeve me rrota, shtrati PLR, tualeti PLR, vendndodhja e sediljeve PLR) në kushte normale funksionimi,

- metodat e kërkimit të ndihmës për hipjen dhe zbritjen nga trenat (përfshirë periudhën e njoftimit për PLR, adresën, postën elektronike, orët e punës dhe numrin e telefonit të zyrës(ave) për asistencën PLR) sipas udhëzimit të mësipërm,

- madhësia dhe pesha maksimale e karriges me rrota (duke përfshirë peshën e PLR) e lejuar,
- kushtet e transportit për personat dhe/ose kafshët shoqëruese,
- kushtet e aksesit në ndërtesën dhe platformat e stacionit, duke përfshirë nëse stacioni klasifikohet si i aksesueshëm për PLR-të dhe nëse ka staf për mbështetje PLR, të paktën në faqen e saj zyrtare.

Kjo faqe interneti do të jetë e aksesueshme për personat me aftësi të kufizuara.

Ky proces do të kryhet për publikimin e parë jo më vonë se 6 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj TSI. Çdo modifikim i këtij informacioni do të publikohet të paktën 6 ditë përpara hyrjes në fuqi të modifikimit. Sipërmarrja hekurudhore do të listojë artikujt që janë modifikuar në krahasim me versionin e mëparshëm. Në çdo rast sipërmarrja hekurudhore do të mbajë në faqen e saj zyrtare të internetit versionin e mëparshëm të këtij informacioni.

4.2.6.2. Nëse sipërmarrja hekurudhore ose shitësi i biletave përdor komunikimin IT për qëllimet e dërgimit të një kërkesë disponueshmërie/rezervimi për asistencë PLR, kjo kërkesë duhet të jetë në përputhje me dispozitat përkatëse.

Sistemi i shpërndarjes kërkues do t'i dërgojë sistemit kërkesa për disponueshmërinë/rezervimin e trenit përkatës në lidhje me llojin e specifikuar të ndihmës.

Llojet kryesore të kërkesave do të jenë:

- Kërkesa për disponueshmëri,
- Kërkesa për rezervim,
- Kërkesa për anulim të pjesshëm,
- Kërkesë për anulim të plotë.

Ky proces kryhet pas një kërkesë të një klienti të transmetuar në sistemin e sipërmarrjes hekurudhore ose shitësit të biletave.

Elementet e të dhënave dhe përmbajtja e informacionit të mesazhit të përdorur për të përmbushur detyrimet duhet të përputhen me:

- qoftë me elementë të përcaktuar në dokumentin teknik B.10 (shih shtojcën III), në të cilin rast të gjitha sistemet e adresuara duhet të jenë në gjendje të kuptojnë kërkesën dhe të përgjigjen,
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, në të cilin rast sistemi i adresuar duhet të jetë në gjendje të kuptojë kërkesën dhe të përgjigjet.

4.2.6.3. Sistemi i adresuar dërgon një përgjigje disponueshmërie/rezervimi për asistencë PLR

Nëse sipërmarrja hekurudhore përdor komunikimin e TI-së për qëllimet e dërgimit të një përgjigjeje disponueshmërie/rezervimi për asistencën PLR, ajo duhet t'u përmbahet termave dhe kushteve të këtij procesi.

Nëse një kërkesë për rezervim të asistencës PLR është formuluar siç duhet sipas procesit të përshkruar më sipër, sistemi i adresuar do t'i dërgojë sistemit kërkues një përgjigje disponueshmërie /rezervimi për llojin e ndihmës së kërkuar.

Llojet kryesore të përgjigjeve të rezervimit do të jenë:

- Përgjigju për disponueshmërinë,
- Konfirmimi i kërkesës për rezervim,
- Konfirmimi i kërkesës për anulim të pjesshëm,
- Konfirmimi i kërkesës së plotë të anulimit,
- Përgjigje negative.

Ky proces do të kryhet në përgjigje të një kërkesë hyrëse të marrë nga sistemi tek i cili është dërguar sipas procesit të përshkruar më sipër.

Elementet e të dhënave dhe përmbajtja e informacionit të mesazhit të përdorura për të përmbushur detyrimet duhet të përputhen me:

- qoftë me elementët e përcaktuar në dokumentin teknik B.10 (shih shtojcën III),
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, sipas protokollit të përdorur nga sistemi kërkues.

4.2.7. Trajtimi i informacionit në lidhje me transportin e biçikletave

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë dhënien e informacionit në lidhje me transportin e biçikletave.

Ky parametër bazë siguron që informacioni për transportin e biçikletave të jetë i disponueshëm për udhëtarin. Sistemi i informacionit duhet të jetë në gjendje të trajtojë të paktën mesazhe sipas protokollit të specifikuar në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III).

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen si më poshtë: trajtimi i informacionit në lidhje me transportin e biçikletave zbatohet në lidhje me shërbimet e udhëtarëve të sipërmarrjes hekurudhore ku ofrohet transporti i biçikletave. Dispozitat e këtij parametri bazë në lidhje me një kërkesë/konfirmim elektronik zbatohen nëse ekziston një marrëveshje ndërmjet palëve kërkuese dhe atributëve për ofrimin e shërbimeve ku një transport i tillë mund të rezervohet ose është subjekt i rezervimit të detyrueshëm.

Ky parametër bazë do të ketë proceset e mëposhtme:

4.2.7.1. Sipërmarrja hekurudhore publikon kushtet për trajtimin e biçikletave

Sipërmarrja hekurudhore publikon për vëmendjen e udhëtarëve kushtet për transportin e biçikletave kur një transport i tillë ofrohet nga sipërmarrja hekurudhore. Ky informacion publikohet të paktën në faqen zyrtare të sipërmarrjes hekurudhore. Kjo faqe interneti duhet të plotësojë udhëzimet për aksesueshmërinë e përmbajtjes së internetit, të cilat marrin parasysh nevojat e njerëzve me dëmtim të dëgjimit dhe/ose shikimit. Këto kushte duhet të listojnë të paktën:

- llojet/numrat e trenit ose numri i linjës (nëse nuk ka numër treni të disponueshëm për publikun) ku ofrohet transporti i biçikletave,
- kohë/periudha të veçanta ku lejohet bartja e biçikletave,
- tarifat për transportin e biçikletave,
- nëse disponohet apo kërkohet një rezervim specifik për një vend magazinimi biçikletash në tren (përfshirë periudhën e njoftimit të biçikletës, orët e punës, postën elektronike dhe/ose telefonin).

Publikimi i parë i këtyre kushteve do të bëhet jo më vonë se 6 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj TSI. Ndryshimet në këtë informacion publikohen të paktën 6 ditë përpara hyrjes në fuqi të ndryshimit. Sipërmarrja hekurudhore do të listojë artikujt që janë ndryshuar në krahasim me versionin e mëparshëm. Sipërmarrja hekurudhore do të mbajë në të gjitha rastet versionin e mëparshëm të këtij informacioni në faqen e saj zyrtare të internetit.

4.2.7.2. Një sipërmarrje hekurudhore ose shitës biletash dërgon një kërkesë disponueshmërie/rezervimi për biçikleta në sistemin atribut të rezervimit

Mundësia për të bërë një rezervim i nënshtrohet ekzistencës së një marrëveshjeje tregtare ndërmjet transportuesit(ve) dhe distributorit(ve) të përfshirë. Marrëveshje të tilla përfshijnë tarifa, standarde teknike dhe të sigurisë, kufizime specifike për sa i përket trenave, origjinës/destinacioneve, tarifave, mënyrave të shitjes etj.

Nëse sipërmarrja hekurudhore ose shitësi i biletave përdor komunikimin IT për qëllimet e dërgimit të një kërkesë për disponueshmëri/rezervim për transportin e biçikletave, një komunikim i tillë duhet të jetë në përputhje me kërkesat e këtij procesi.

Në varësi të një marrëveshjeje ndërmjet palëve të përfshira, sistemi i shpërndarjes kërkuese do t'i dërgojë kërkesat për karrocën e specifikuar të biçikletave në sistemin informues në lidhje me disponueshmërinë/rezervimin e trenit në fjalë.

Llojet kryesore të kërkesave për rezervim do të jenë:

- Pyetje për disponueshmërinë,
- Kërkesa për rezervim,
- Kërkesa për anulim të pjesshëm,
- Plotësoni kërkesën për anulim.

Ky proces do të kryhet pas një kërkesë të një klienti të dërguar në sistemin e shpërndarjes së ndërmarrjes hekurudhore.

Elementet e të dhënave dhe përmbajtja e informacionit të mesazhit të përdorur për të përmbushur detyrimet duhet të jenë në përputhje:

- qoftë me përkufizimet në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III), në të cilin rast të gjitha sistemet informuese do të jenë në gjendje të kuptojnë kërkesën dhe të përgjigjen,
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, në të cilin rast sistemi informues do të jetë në gjendje të kuptojë kërkesën dhe të përgjigjet vetëm nëse është lidhur një marrëveshje specifike me sistemin e shpërndarjes kërkuese.

4.2.7.3. Sistemi informues i rezervimit dërgon përgjigjen e disponueshmërisë/rezervimit për biçikletat

Nëse sipërmarrja hekurudhore përdor komunikimin IT për qëllime të dërgimit të një përgjigje disponueshmërie/rezervimi për transportin e biçikletave, ajo duhet të ndjekë udhëzimet përkatëse të këtij procesi.

Nëse një kërkesë për rezervim të hapësirave për biçikleta është formuluar saktë sipas procesit të përshkruar më sipër, sistemi informues i dërgon sistemit të shpërndarjes kërkuese një përgjigje disponueshmërie/rezervimi për trenin e kërkuar.

Llojet kryesore të përgjigjeve të rezervimit do të jenë:

- Përgjigju për disponueshmërinë,
- Konfirmimi i kërkesës për rezervim,
- Konfirmimi i kërkesës për anulim të pjesshëm,
- Konfirmimi i kërkesës së plotë të anulimit,
- Përgjigje negative.

Ky proces do të kryhet në përgjigje të një kërkesë hyrëse që arrin në sistemin informues sipas procesit të përshkruar më sipër.

Elementet e të dhënave dhe përmbajtja e informacionit të mesazhit të përdorur për të përmbushur detyrimet duhet të përputhen me:

- ose me informacionin e përfshirë në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III),
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, sipas protokollit të përdorur nga sistemi informues kërkuës.

4.2.8. Trajtimi i informacionit në lidhje me transportin e makinave

Ky parametër bazë përcakton se si sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë dhënien e informacionit për transportin e makinave/motoçikletave (në vijim fjala “makina” përfshin motoçikletat) nëse ofrohet nga sipërmarrja hekurudhore.

Ky parametër bazë siguron që informacioni mbi transportin e makinave të jetë i disponueshëm për udhëtarin. Sistemi informues duhet të jetë në gjendje të trajtojë të paktën mesazhe sipas protokollit të specifikuar në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III).

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen si më poshtë: trajtimi i informacionit në lidhje me transportin e makinave zbatohet në lidhje me shërbimet e udhëtarëve të sipërmarrjes hekurudhore ku ofrohet transporti i makinave. Dispozitat e këtij parametri bazë në lidhje me kërkesën/konfirmimin elektronik zbatohen nëse ekziston një marrëveshje ndërmjet palëve kërkuese dhe informuese për shërbimet ku një transport i tillë mund të rezervohet ose është subjekt i rezervimit të detyrueshëm.

Ky parametër bazë do të zbatohet si më poshtë:

4.2.8.1. Sipërmarrja hekurudhore publikon kushtet për trajtimin e makinave

Sipërmarrja hekurudhore duhet t'i komunikojë udhëtarit kushtet për transportin e makinave, kur kjo ofrohet nga sipërmarrja hekurudhore. Ky informacion publikohet të paktën në faqen zyrtare të ndërmarrjes hekurudhore. Kjo faqe interneti duhet të jetë në përputhje me udhëzimet e aksesueshmërisë së përmbajtjes së internetit, të cilat marrin parasysh nevojat e njerëzve me dëmtim të dëgjimit dhe/ose shikimit.

Këto kushte duhet të listojnë të paktën:

- llojet/numrat e trenave në të cilët është i disponueshëm transporti i makinave,
- kohë/periudha të veçanta kur është i disponueshëm mbajtja e makinave,
- tarifat standarde për transportin e makinave (përfshirë tarifat për akomodimin e udhëtarëve, ku akomodimi ofrohet nga sipërmarrja hekurudhore),
- adresën dhe kohën specifike për ngarkimin e makinave në tren,
- adresën specifike dhe kohën e mbërritjes së trenit në stacionin e destinacionit,
- madhësia, pesha dhe kufizime të tjera për transportin e makinave.

Publikimi i parë do të bëhet jo më vonë se 6 muaj pas hyrjes në fuqi të kësaj TSI. Ndryshimet në këtë informacion publikohen të paktën 6 ditë përpara hyrjes në fuqi. Sipërmarrja hekurudhore do të listojë nenet që janë ndryshuar. Sipërmarrja hekurudhore do të mbajë në çdo rast versionin e mëparshëm të këtij informacioni në faqen e saj zyrtare të internetit.

4.2.8.2 Sipërmarrja hekurudhore ose shitësi i biletave dërgon një kërkesë disponueshmërie/rezervimi për makina në sistemin e rezervimeve

Mundësia për të bërë një rezervim i nënshtrohet ekzistencës së një marrëveshjeje tregtare ndërmjet transportuesit(ve) dhe distributorit(ve) të përfshirë. Marrëveshje të tilla mund të përfshijnë tarifa, standarde teknike dhe sigurie, kufizime specifike për sa i përket trenave, origjinës/destinacioneve, tarifave, kanaleve të shitjes etj.

Nëse sipërmarrja hekurudhore ose shitësi i biletave përdor komunikimin IT për qëllimin e dërgimit të kërkesave për disponueshmëri/rezervim për transportin e makinave, ky komunikim duhet të jetë në përputhje me dispozitat që rregullojnë këtë proces.

Në varësi të një marrëveshjeje ndërmjet palëve të përfshira, sistemi kërkues i shpërndarjes do t'i dërgojë sistemit informues kërkesat përkatëse për disponueshmërinë/rezervimin e trenave për transportin e specifikuar të makinave.

Llojet kryesore të kërkesave për rezervim, do të jenë:

- kërkesa për disponueshmëri;
- kërkesa për rezervim;
- kërkesa për anulim të pjesshëm;
- plotësoni kërkesën për anulim.

Ky proces do të kryhet pas një kërkesë të transmetuar nga një klient në sistemin e shpërndarjes së ndërmarrjes hekurudhore.

Elementet e të dhënave dhe përmbajtja e informacionit të mesazhit të përdorur për të përmbushur detyrimet duhet të jenë në përputhje:

- ose me elementë të përcaktuar në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III), në të cilin rast të gjitha sistemet informuese do të jenë në gjendje të kuptojnë kërkesën dhe të përgjigjen,
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, në të cilin rast sistemi informues do të jetë në gjendje të kuptojë kërkesën dhe të përgjigjet vetëm nëse ka një marrëveshje specifike me sistemin e shpërndarjes kërkuese.

4.2.8.3 Sistemi informues i rezervimit dërgon përgjigjen e disponueshmërisë/rezervimit për makinat

Nëse sipërmarrja hekurudhore përdor komunikimin IT për qëllimin e dërgimit të përgjigjeve të disponueshmërisë/rezervimit për transportin e makinave, ajo duhet t'u përmbahet rregullave të përcaktuara në lidhje me këtë proces.

Nëse një kërkesë për rezervim të makinave është formuluar siç duhet sipas procesit të përshkruar më sipër, sistemi informues i dërgon kërkuarit një përgjigje disponueshmërie/rezervimi për trenin e kërkuar.

Llojet kryesore të përgjigjeve të rezervimit, do të jenë:

- përgjigju për disponueshmërinë;
- konfirmimi i kërkesës për rezervim;
- konfirmimi i kërkesës për anulim të pjesshëm;
- konfirmimi i kërkesës së plotë të anulimit;
- përgjigje negative.

Ky proces do të kryhet në përgjigje të një kërkesë hyrëse që arrin në sistemin informues sipas procesit të përshkruar më sipër.

Elementet e të dhënave dhe përmbajtja e informacionit të mesazhit të përdorur për të përmbushur detyrimet duhet të përputhen me:

- ose me elementë të përcaktuar në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III);
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, sipas protokollit të përdorur nga sistemi i shpërndarjes kërkuar.

4.2.9 Trajtimi i disponueshmërisë/rezervimit

Ky parametër bazë përcakton mënyrën në të cilën sipërmarrjet hekurudhore trajtojnë rezervimet për akomodimin e udhëtarëve. Të gjitha llojet e ndryshme të akomodimit (të tilla si: sediljet, kokat, kanatet, ndenjëset prioritare, hapësirat e karrigeve me rrota, ndarjet universale të gjumit (shih TSI PLR seksionin 4.2.4)) përcaktohen në vijim si “vende”, përveç rasteve kur nevojiten informacione më specifike. Rezervimet për transportin e biçikletave, makinave dhe për ndihmën e PLR-ve përshkruhen në parametra bazë të veçantë në seksione të veçanta.

Rezervimi i vendeve lidhet thjesht me rezervimin e akomodimit, përveç kontratës së transportit, ose mund të jetë pjesë e një transaksioni të kombinuar që përfshin si akomodimin ashtu edhe një kontratë transporti.

Ky parametër bazë siguron që sipërmarrjet hekurudhore lëshuese dhe informuese të shkëmbejnë informacionin e duhur të disponueshmërisë dhe rezervimit. Sistemi informues duhet të jetë në gjendje të trajtojë të paktën mesazhe sipas protokollit të specifikuar në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III).

Dispozitat e këtij parametri bazë do të zbatohen nëse ekziston një marrëveshje ndërmjet palëve kërkuese dhe atributeve në lidhje me shërbimet që mund të rezervohen ose janë subjekt i rezervimit të detyrueshëm.

Ky parametër bazë do të përfshijë proceset e mëposhtme:

4.2.9.1 Sipërmarrja hekurudhore ose shitësi i biletave dërgon një kërkesë disponueshmërie/rezervimi në sistemin informues të rezervimit

Mundësia e bërjes së një rezervimi i nënshtrohet ekzistencës së një marrëveshjeje tregtare ndërmjet transportuesit(ve) të përfshirë dhe distributorit(ve). Marrëveshje të tilla mund të përfshijnë tarifa, standarde teknike dhe të sigurisë, kufizime specifike për sa i përket trenave, nisjes/destinacioneve, tarifave, mënyrave të shitjes etj.

Në varësi të një marrëveshjeje ndërmjet palëve të përfshira, sistemi i shpërndarjes i dërgon kërkesa sistemit informues në lidhje me disponueshmërinë/rezervimin përkatës të trenit për llojin e specifikuar të akomodimit.

Llojet kryesore të kërkesave për rezervime janë:

- pyetje për disponueshmërinë;
- kërkesa për rezervim;
- kërkesë për anulim të pjesshëm;
- kërkesë për anulim të plotë.

Ky proces kryhet pas një kërkesë të një klienti të transmetuar në sistemin e shpërndarjes së sipërmarrjes hekurudhore.

Elementet e të dhënave dhe informacioni i përfshirë në mesazhin e përdorur për të përmbushur detyrimet duhet të përputhen me:

- qoftë me elementet e përcaktuara në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III), në të cilin rast të gjitha sistemet informuese do të jenë në gjendje të kuptojnë kërkesën dhe të përgjigjen;
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, në të cilin rast sistemi informues do të jetë në gjendje të kuptojë kërkesën dhe të përgjigjet vetëm nëse ka një marrëveshje specifike me sistemin e shpërndarjes kërkuese.

4.2.9.2 Sistemi informues i rezervimit dërgon përgjigjen e disponueshmërisë/rezervimit

Nëse një kërkesë për rezervim vendesh është formuluar në mënyrë të vlefshme sipas procesit të përshkruar më sipër, sistemi informues i dërgon sistemit kërkuar një përgjigje disponueshmërie/rezervimi për trenin e kërkuar.

Llojet kryesore të përgjigjeve të rezervimit, do të jenë:

- përgjigju për disponueshmërinë;
- konfirmimi i kërkesës për rezervim;
- konfirmimi i kërkesës për anulim të pjesshëm;
- konfirmimi i kërkesës së plotë të anulimit;
- propozimi për zëvendësim;
- përgjigje negative.

Ky proces kryhet në përgjigje të një kërkesë që arrin në sistemin informues sipas procesit të përshkruar më sipër.

Elementet e të dhënave dhe përmbajtja e informacionit të mesazhit të përdorur për të përmbushur detyrimet duhet të jenë në përputhje:

- ose me elementë të përcaktuar në dokumentin teknik B.5 (shih shtojcën III),
- ose me standarde të përcaktuara ndryshe, sipas protokollit të përdorur nga sistemi i shpërndarjes kërkuar.

4.2.10 Trajtimi i elementeve të sigurisë për shpërndarjen e produktit

Ky parametër bazë specifikon mënyrën me të cilën sipërmarrja hekurudhore gjeneron elemente sigurie për shpërndarjen e produkteve të saj.

Ky parametër bazë duhet të sigurojë që sipërmarrjet hekurudhore dhe udhëtarët do të marrin, në kohën e duhur, nga sipërmarrja hekurudhore informacionin e sigurisë dhe referencat e nevojshme për llojet e ndryshme të biletave.

Ky parametër bazë përfshin proceset e mëposhtme:

4.2.10.1 Sistemi informues krijon element sigurie për dërgimin elektronik

Nëse një sipërmarrje hekurudhore lëshon biletë/rezervim në përputhje me CIV, personeli i zyrës së biletave hekurudhore/agjencisë/shitësit me pakicë ose sistemi i shpërndarjes së sipërmarrjes hekurudhore do të gjenerojë informacionin e sigurisë që duhet të futet në biletë/rezervim.

Ky proces do të kryhet sapo statusi i rezervimit dhe të dhënat e transaksionit të shitjes të jenë dërguar me sukses në sistemin e shpërndarjes të sipërmarrjeve hekurudhore të dakorduara.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jetë në përputhje me:

- standardin për trajtimin e elementeve të sigurisë për shpërndarjen e produktit i cili është në zhvillim e sipër. Prandaj është një pikë e hapur dhe është e shënuar në aneksin II.

4.2.10.2 Sistemi i informues krijon një referencë dosjeje për sipërmarrjen hekurudhore për dorëzim elektronik

Nëse një sipërmarrje hekurudhore lëshon biletë/rezervim në përputhje me CIV-në, personeli i zyrës së biletave hekurudhore/agjencisë/shitësit me pakicë ose sistemi i shpërndarjes së sipërmarrjes hekurudhore prodhon një referencë dosjeje për të marrë biletën/rezervimin dhe fut të gjitha informacionet në lidhje me biletën në sistemin e vet të shpërndarjes.

Ky proces kryhet sapo statusi i rezervimit dhe të dhënat e transaksionit të shitjes të jenë dërguar me sukses në sistemin e shpërndarjes të sipërmarrjeve hekurudhore të dakorduara.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jenë në përputhje me:

- standardin për trajtimin e elementeve të sigurisë për shpërndarjen e produktit i cili është në zhvillim e sipër. Prandaj është një pikë e hapur dhe është e shënuar në aneksin II.

4.2.10.3 Sistemi i informues krijon një referencë dosjeje për udhëtarin për dorëzim elektronik

Nëse një sipërmarrje hekurudhore lëshon një biletë/rezervim në përputhje me CIV-në, personeli i zyrës së biletave hekurudhore/agjencisë/shitësit me pakicë ose sistemi i shpërndarjes së sipërmarrjes hekurudhore krijon një referencë dosjeje dhe e vendosë atë në biletë/rezervim.

Ky proces kryhet sapo statusi i rezervimit dhe të dhënat e transaksionit të shitjes të jenë dërguar me sukses në sistemin e shpërndarjes të sipërmarrjeve hekurudhore të dakorduara.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jenë në përputhje me:

- standardin për trajtimin e elementeve të sigurisë për shpërndarjen e produktit i cili është në zhvillim e sipër. Prandaj është një pikë e hapur dhe është e shënuar në aneksin II.

4.2.11 Dorëzimi i produktit të klienti pas blerjes së tij (përmbushjes)

Ky parametër bazë përcakton të gjitha metodat e mundshme të përmbushjes direkte dhe indirekte të cilat janë të lidhura me biletën dhe/ose rezervimin dhe me llojin e medias (p.sh. letër).

Ky parametër bazë siguron që emetuesi ose shitësi i biletave të lëshojë bileta sipas standardeve që sigurojnë ndërveprueshmërinë ndërmjet sipërmarrjeve hekurudhore. Për qëllime të lëshimit të biletave për shitje ndërkombëtare dhe të huaja, sipërmarrjet hekurudhore përdorin të paktën një nga llojet e përmbushjes të listuara në seksionin 4.2.11.1 Përmbushja – direkt – për shitjet ndërkombëtare dhe të huaja dhe në seksionin 4.2.11.2 Përmbushja – indirekte – për ndërkombëtare dhe shitjet e huaja.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen të paktën në lidhje me tarifatat për shitjet ndërkombëtare dhe të huaja.

4.2.11.1 Përmbushje - direkt - për shitje ndërkombëtare dhe të huaja

Ky proces do të jetë një alternativë ndaj procesit 4.2.11.2 Përmbushja – indirekte – për shitjet ndërkombëtare dhe të huaja.

Sipërmarrjet hekurudhore duhet të paktën të pranojnë bileta sipas përkufizimit në dokumentin teknik B.6 (shih shtojcën III), përveç rasteve kur bileta nuk është e përshtatshme për udhëtimin që po ndërmerret, kur sipërmarrja hekurudhore ka arsye të arsyeshme për të dyshuar për mashtrim dhe kur bileta nuk përdoret në përputhje me kushtet e transportit sipas seksionit 4.2.4.

Llojet kryesore të biletave të lëshuara janë të specifikuara në dokumentin teknik B.6 të aneksit III:

- Bileta dhe rezervim,
- Vetëm bileta,
- Vetëm rezervim,
- Suplementet,
- Përmirësim,
- Ndryshimi i itinerarit,
- Karta e imbarkimit,
- Tarifa speciale në lidhje me kartën hekurudhore kombëtare,

- Bileta në grup,
- Karta ndërkombëtare hekurudhore të llojeve të ndryshme,
- Kupon i automjetit të shoqëruar,
- Kupon udhëtimi për kompensim. Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jenë në përputhje me dokumentet teknike: B.6 (shih shtojcën III).

4.2.11.2 Përmbushje – indirekte – për shitje ndërkombëtare dhe të huaja

Ky proces do të jetë një alternativë ndaj procesit 4.2.11.1 “Përmbushja – direkt – për shitjet ndërkombëtare dhe të huaja”

Nëse sipërmarrja hekurudhore bën shitje duke përdorur përmbushjen indirekte në një nga metodat e mëposhtme, ajo duhet të përdorë standardet e mëposhtme:

- dorëzimi elektronik në përputhje me CIV (bileta në nisje);
- manifesti në listë në përputhje me CIV;
- biletë A4 në përputhje me CIV përmes dërgesës me postë elektronike.

Llojet kryesore të biletave të lëshuara më sipër do të jenë:

- biletë e hapur (vetëm udhëtimi);
- biletë e hapur + rezervim (udhëtim dhe rezervim);
- biletë e hapur + shtesë (udhëtim dhe shtesë);
- biletë e hapur + rezervim + shtesë (udhëtim, rezervim dhe shtesë);
- bileta me çmim global (udhëtim dhe rezervim).

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jenë në përputhje me dokumentin(et) teknik të mëposhtëm:

- B.6 (shih shtojcën III);
- B.7 (shih shtojcën III);
- Standardi për “Ticket on Departure” evropian dhe për “Manifest on List” evropian është në zhvillim e sipër. Prandaj është një pikë e hapur dhe është e shënuar në aneksin II.

4.2.11.3 Përmbushja – direkt – shitjet e brendshme

Kjo është një pikë e hapur (shih aneksin II).

4.2.11.4 Përmbushja – indirekte – shitjet e brendshme

Kjo është një pikë e hapur (shih aneksin II).

4.2.12 Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e stacionit

Ky parametër bazë përcakton se si administratori i stacionit duhet t’i sigurojë klientit informacionin e drejtimit të trenit brenda zonës së stacionit.

Dispozitat zbatohen vetëm nëse ka pasur një rinovim, përmirësim të madh ose instalim të ri të njoftimeve zanore dhe/ose sistemeve të ekranit.

Dispozitat e këtij parametri bazë do të zbatohen të paktën në lidhje me stacionet në të cilat ndalojnë trenat që kryejnë shërbim ndërkombëtar.

Ky parametër bazë do të përfshijë proceset e mëposhtme:

4.2.12.1 Administratori i stacionit informon udhëtarët brenda stacionit

Në lidhje me informacionin për nisjet e trenave, administratorët e stacionit u ofrojnë klientëve në stacione informacionin e mëposhtëm të nisjes për trenat:

- lloji dhe/ose numri i trenit;
- stacioni(et) e destinacionit;
- dhe, aty ku është e përshtatshme, stacionet e ndërmjetme;
- platforma ose pista;
- koha e planifikuar e nisjes.

Në rast të devijimit nga ky informacion për trenat që nisen, administratorët e stacioneve duhet të ofrojnë, në stacione, të paktën informacionin e mëposhtëm të trenit:

- lloji dhe/ose numri i trenit;
- stacioni(et) e destinacionit;
- koha e planifikuar e nisjes;
- devijimi nga plani.

Për sa i përket informacionit për mbërritjen e trenave, administratori i stacionit duhet të sigurojë të paktën informacionin e mëposhtëm të trenit:

- stacioni(et) e origjinës;
- ora e mbërritjes në stacionin përfundimtar;
- lloji dhe/ose numri i trenit;
- platforma ose pista e mbërritjes.

Në rastin e devijimit për trenat fundor, administratori i stacionit duhet të sigurojë të paktën informacionin e mëposhtëm për trenat e tillë:

- lloji dhe/ose numri i trenit;
- stacioni(et) e origjinës;
- orari i planifikuar i mbërritjes;
- devijimi nga plani.

Devijimet nga plani përfshijnë:

- vonesat materiale;
- ndryshimi i pistës ose platformës;
- anulimi i plotë ose i pjesshëm i trenit;
- ndryshimi i drejtimit të trenit.

Administratori i stacionit vendos sipas marrëveshjeve me sipërmarrjet hekurudhore dhe/ose administratorët e infrastrukturës, për:

- lloji i sistemit të informacionit (ekran dhe/ose njoftim zanor);
- pika kohore kur jepet informacioni;
- vendndodhja brenda stacionit ku do të instalohet sistemi i informacionit.

Në përputhje me një marrëveshje kontraktuale, informacioni rreth devijimeve i dorëzohet nga sipërmarrjet hekurudhore dhe/ose administratorët e infrastrukturës në kohën e duhur administratorit të stacionit.

4.2.13 Trajtimi i dhënies së informacionit në tren

Ky parametër bazë përcakton mënyrën se si sipërmarrja hekurudhore siguron informacionin e drejtimit të trenit brenda mjetit.

Dispozitat do të zbatohen për mjetet lëvizëse të reja ose të rinovuara ose të përmirësuara, nëse sistemet e informacionit (njoftimet zanore dhe/ose ekranet) rinovohen ose instalohen.

Dispozitat e këtij parametri bazë do të zbatohen të paktën për të gjithë ata trena që kryejnë shërbim ndërkombëtar.

Ky parametër bazë do të ketë proceset e mëposhtme:

4.2.13.1 Sipërmarrjet hekurudhore informon udhëtarët në tren

Sipërmarrjet hekurudhore u sigurojnë udhëtarëve në tren:

- në stacionin e nisjes dhe stacionet kryesore të ndërmjetme;
- lloji dhe/ose numri i trenit;
- destinacioni(et) final;
- aty ku është e mundur, stacioni i ndërmjetëm ndalon;
- vonesa materiale;
- arsyet e vonesës, nëse dihen.

Para mbërritjes në të gjitha ndalesat e stacionit të ndërmjetëm:

- ndalesa tjetër e stacionit (emri i stacionit).

Para mbërritjes në stacionin kryesor të ndërmjetëm dhe stacionin e destinacionit:

- ndalesa tjetër e stacionit (emri i stacionit);
- koha e planifikuar e mbërritjes;
- koha e parashikuar e mbërritjes dhe/ose informacione të tjera të vonësës;
- shërbimet e ardhshme kryesore lidhëse (sipas gjykimit të ndërmarrjes hekurudhore).

Sipërmarrja hekurudhore vendos, për:

- lloji i sistemit të informacionit (afisho dhe/ose njoftime zanore);
- pika kohore kur do të jepet informacioni;
- vendndodhja brenda një treni ku do të instalohen pajisjet e informacionit.

4.2.14 Përgatitja e trenit

Ky parametër bazë përcakton mënyrën në të cilën sipërmarrja hekurudhore informon administratorin e infrastrukturës se treni është gati për të hyrë në rrjet kur janë kryer detyrat e nisjes së trenit siç përcaktohet në OPE TSI seksioni 4.2.3.3 ose kur numri i trenit ka ndryshuar.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen për të gjithë trenat e sipërmarrjes hekurudhore.

Ky parametër bazë do të përfshijë proceset e mëposhtme:

4.2.14.1 Mesazhi “Treni gati” për të gjithë trenat

Sipërmarrja hekurudhore i dërgon administratorit të infrastrukturës një mesazh “treni gati” sa herë që një tren është gati për të hyrë në rrjet për herë të parë, përveç rastit kur sipas rregullave kombëtare administratori i infrastrukturës e pranon orarin si mesazh “treni gati”. Në rastin e fundit, sipërmarrja hekurudhore informon administratorin e infrastrukturës dhe, nëse është e aplikueshme, administratorin e stacionit nëse treni nuk është gati sa më shpejt të jetë e mundur.

Mesazhet duhet të përbëhen të paktën nga:

- numri i trenit dhe/ose itinerari;
- treguesi i gatishmërisë së trenit, i cili tregon se treni është përgatitur dhe është gati për të ecur.

Artikuj të tjerë, si:

- pika e nisjes së itinerarit me kohën për të cilën është kërkuar itinerari;
- pika e destinacionit të itinerarit me kohën në të cilën treni i propozuar duhet të arrijë në destinacionin e tij, mund të transmetohet në të njëjtin mesazh.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të paktën të përputhet me mesazhin “treni gati” të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse palët e përfshira kanë lidhur një marrëveshje specifike që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.15 Informacion dhe parashikim për drejtimin e trenit

Ky parametër bazë përcakton informacionin e drejtimit të trenit dhe parashikimin e drejtimit të trenit. Ai duhet të përcaktojë se si duhet të mbahet dialogu ndërmjet administratorit të infrastrukturës dhe sipërmarrjes hekurudhore, si dhe ndërmjet sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorit të stacionit, në mënyrë që të shkëmbehet informacioni për drejtimin e trenave dhe parashikimet e drejtimit të trenave.

Ky parametër bazë përcakton se si administratori i infrastrukturës duhet, në kohën e duhur, t’i dërgojë informacione për drejtimin e trenit sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorit të ardhshëm të infrastrukturës fqinje të përfshirë në funksionimin e trenit.

Informacioni për drejtimin e trenit shërben për të dhënë detaje të statusit aktual të trenit në pikat e raportimit të dakorduara me kontratë.

Parashikimi i lëvizjes së trenit përdoret për të dhënë informacion në lidhje me kohën e parashikuar në pikat e parashikimit të dakorduara me kontratë. Ky mesazh do t’i dërgohet nga administratori i infrastrukturës sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorit të infrastrukturës fqinje të përfshirë në

arrati. Informacioni në lidhje me parashikimin e lëvizjes së trenit i dorëzohet administratorit të stacionit në kohën e duhur nga sipërmarrjet hekurudhore dhe/ose administratorët e infrastrukturës sipas një marrëveshjeje kontraktuale.

Kontrata e itinerarit specifikon pikat raportuese për lëvizjen e trenit.

Ky parametër bazë përshkruan përmbajtjen e mesazhit dhe nuk përshkruan procesin për gjenerimin e parashikimit të drejtimit të trenit.

Dispozitat e këtij parametri bazë do të zbatohen për të gjithë trenat e ndërmarrjes hekurudhore.

Ky parametër bazë do të përfshijë proceset e mëposhtme:

4.2.15.1 Informacion për lëvizjen e trenave për të gjithë trenat

Administratori i infrastrukturës i dërgon sipërmarrjes hekurudhore një mesazh “informacion për lëvizjen e trenit”. Ky proces kryhet sapo treni të arrijë pikat e raportimit të miratuara kontraktualisht në të cilat i dorëzon informacionin për lëvizjen e trenit. Një pikë raportimi e rënë dakord mund të jetë, ndër të tjera, një pikë dorëzimi, një stacion ose destinacioni përfundimtar i trenit.

Mesazhi duhet të përbëhet të paktën nga sa vijon:

- Numri i trenit dhe/ose i linjës (ID-ja e trenit),
- Koha e planifikuar dhe koha aktuale në Pikën e Raportimit të rënë dakord,
- Identifikimi i pikës raportuese,
- Statusi i trenit në Pikën Raportuese (mbërritja, nisja, kalimi, nisja nga stacioni i origjinës, mbërritja në destinacionin përfundimtar).

Artikuj të tjerë, si:

- devijimi delta nga koha e planifikuar e rezervuar (në minuta),
- kur është e mundur, arsyeja e vonësës, mund të transmetohet në të njëjtin mesazh.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jetë në përputhje të paktën me “Mesazhi i informacionit i lëvizjes së trenit” të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira për të lejuar përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.15.2. Parashikimi i lëvizjes së trenave për të gjithë trenat

Administratori i infrastrukturës i dërgon sipërmarrjes hekurudhore një mesazh “parashikimi i lëvizjes së trenit”.

Ky proces kryhet sapo treni të arrijë në pikat raportuese të dakorduara kontraktualisht për të dhënë një parashikim. Një pikë parashikimi e rënë dakord mund të jetë, ndër të tjera, një pikë dorëzimi ose një stacion. Një parashikim për drejtimin e trenit mund të dërgohet gjithashtu përpara se treni të fillojë të lëvizë. Për vonesat shtesë që ndodhin ndërmjet dy pikave raportuese, duhet të përcaktohet kontraktualisht një kufi ndërmjet sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorit të infrastrukturës, të cilit i dërgohet një parashikim fillestar ose i ri. Nëse vonesa nuk dihet, administratori i infrastrukturës dërgon një “mesazh për ndërprerjen e lëvizjes” (shih seksionin 4.2.16 “Informacioni i ndërprerjes së shërbimit”).

Mesazhi i parashikimit të lëvizjes të trenit duhet të japë kohën e parashikimit për pikat e parashikuara të dakorduara.

Informacioni mbi parashikimin e lëvizjes së trenave i dorëzohet nga sipërmarrjet hekurudhore dhe/ose administratorët e infrastrukturës në kohën e duhur administratorit të stacionit sipas një marrëveshjeje kontraktuale.

Administratori i infrastrukturës ja dërgon këtë mesazh administratorit të ardhshëm të infrastrukturës fqinje të përfshirë në lëvizjen e trenit.

Mesazhi duhet të përbëhet të paktën nga:

- numri i trenit dhe/ose i linjës (ID-ja e trenit);

- për çdo pikë parashikimi të rënë dakord;
- koha e planifikuar dhe koha e parashikimit;
- identifikimi i pikës së parashikuar të dakorduar;
- statusi i trenit në pikën e parashikuar të dakorduar (mbërritja, nisja, kalimi, mbërritja në destinacionin përfundimtar).

Artikuj të tjerë, si:

- devijimi i vlerësuar i deltës nga koha e planifikuar e rezervuar (në minuta);
- transmetimi i arsyes së vonës, aty ku është e mundur, mund të dërgohet në të njëjtin mesazh.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të do të jenë të paktën në përputhje me ‘Mesazhin e Parashikimit të Lëvizjes të Trenit’ të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse një marrëveshje specifike për këtë qëllim është nënshkruar ndërmjet palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.16 Informacion për ndërprerjen e lëvizjes

Ky parametër bazë përcakton se si trajtohet informacioni i ndërprerjes së lëvizjes ndërmjet sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorit të infrastrukturës.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen për të gjithë trenat e sipërmarrjes hekurudhore.

Për qëllime të trajtimit të ankesave të udhëtarëve, të dhënat e ndërprerjes së lëvizjes mbahen të disponueshme për sipërmarrjet hekurudhore, shitësit e biletave dhe/ose organet publike të autorizuar për të paktën 12 muaj pasi të kenë skaduar këto të dhëna.

Ky parametër bazë do të përfshijë proceset e mëposhtme:

4.2.16.1 Vërejtje të përgjithshme

Sipërmarrja hekurudhore duhet të informojë administratorin e infrastrukturës për statusin operativ të trenave, siç përcaktohet në seksionin 4.2.3.3.2 TSI OPE.

Nëse funksionimi i trenit ndërpritet, administratori i infrastrukturës i dërgon një mesazh “ndërprerja e lëvizjes së trenit” siç specifikohet më poshtë.

4.2.16.2 Mesazhi i ndërprerjes së lëvizjes për të gjithë trenat

Nëse funksionimi i trenit ndërpritet, administratori i infrastrukturës ia lëshon këtë mesazh administratori të infrastrukturës fqinje dhe ndërmarrjes(ve) hekurudhore.

Nëse dihet kohëzgjatja e vonës, administratori i infrastrukturës i dërgon një mesazh parashikimi për lëvizjen e trenit (shih seksionin 4.2.15.2 Parashikimi i lëvizjes së trenit).

Elementet kryesore të të dhënave në këtë mesazh janë:

- linja dhe/ose numri i trenit (ID-ja e trenit);
- identifikimi i vendndodhjes bazuar në vendndodhjen tjetër nga skedari i referencës së vendndodhjes;
- koha e fillimit të ndërprerjes;
- data dhe ora e planifikuar e nisjes në këtë vend;
- kodi që tregon arsyen dhe/ose përshkrimin e ndërprerjes.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të paktën të përputhet me “Mesazhin e ndërprerjes së lëvizjes” të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse është lidhur një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira, e cila lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17 Trajtimi i të dhënave të orarit afatshkurtër për trenat

Ky parametër bazë përcakton se si duhet të trajtohen kërkesat për rrugën e njoftimit të shkurtër midis “Palës së Qasjes” (PQ) dhe administratorit të infrastrukturës. Këto kërkesa janë të vlefshme për të gjitha kërkesat për rrugën e njoftimit të shkurtër.

Kjo nuk përfshin çështjet e menaxhimit të trafikut. Afati kohor ndërmjet linjave afatshkurtra dhe ndryshimeve të linjave të menaxhimit të trafikut është subjekt i marrëveshjeve lokale. Duhet të jetë e mundur, kur bëhet fjalë për nevojat e transportit me njoftim të shkurtër (p.sh. tren special, tren shtesë), të kërkohej një rrugë afatshkurtër. Për këtë qëllim, PQ që kërkon një rrugë afatshkurtër duhet t'i sigurojë administratorit të infrastrukturës të gjithë informacionin e nevojshëm që tregon se kur dhe ku kërkohej të lëvizë një tren dhe të dhënat në lidhje me të.

Asnjë afat minimal kohor nuk është specifikuar në nivel evropian. Deklarata e rrjetit mund të specifikojë afatet minimale kohore.

Çdo administrator infrastrukture është përgjegjës për përshtatshmërinë e një traseje në infrastrukturën e tij dhe sipërmarrja hekurudhore është e detyruar të kontrollojë karakteristikat e trenit kundrejt vlerave të dhëna në detajet e linjës së saj të kontraktuar.

Skenarët e ndryshëm të mundshëm janë paraqitur më poshtë:

- Skenari A: PQ kontakton të gjithë administratorët e infrastrukturës të përfshirë drejtpërdrejt (rasti A) ose nëpërmjet *One Stop Shop* (rasti B) për të organizuar linjat për udhëtimin e plotë. Në këtë rast, PQ duhet gjithashtu të përdorë trenin gjatë gjithë udhëtimit.

- Skenari B: Çdo PQ i përfshirë në udhëtimin e transportit kontakton administratorët lokalë të infrastrukturës drejtpërdrejt ose nëpërmjet OSS për të kërkuar një linjë për seksionin e udhëtimit në të cilin po operon trenin.

Në të dy skenarët, procedura e alokimit për një kërkesë për rrugën e njoftimit të shkurtër merr formën e një dialogu midis PQ dhe administratorit të infrastrukturës, i cili përmban mesazhet e mëposhtme:

- mesazhi i kërkesës së linjës;
- mesazh për detajet e linjës;
- mesazh linje që nuk disponohet;
- mesazhi i konfirmuar i linjës;
- detajet e mesazhit të refuzuar të linjës;
- mesazhi i linjës së anuluar;
- mesazh linje i rezervuar që nuk ofrohet më;
- mesazh konfirmimi i marrjes.

Në rastin e lëvizjeve të trenave për të cilat tashmë është kërkuar dhe lëshuar një linjë, nuk është e nevojshme të përsëritet kërkesa për një linjë përveç rasteve kur vonesat tejkalojnë një vlerë që është rënë dakord kontraktualisht ndërmjet sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorit të infrastrukturës ose nëse përbërja e trenit është ndryshuar në atë mënyrë që e bën kërkesën ekzistuese të rrugës të pavlefshme.

Dispozitat e këtij parametri bazë zbatohen për trajtimin e trasesë për të gjithë trenat e sipërmarrjes hekurudhore, por vetëm nëse palët e përfshira përdorin aplikacione telematike për kërkesat për rrugë njoftimi të shkurtër.

Në një rast të tillë, ky parametër bazë përfshin proceset e mëposhtme:

4.2.17.1. Mesazhi i kërkesës për linjë

Ky mesazh i dërgohet administratorit të infrastrukturës nga PQ me përmbajtjen kryesore të mëposhtme:

- PQ që bën kërkesën e linjës;
- Pika e nisjes së linjës: pika e fillimit të linjës;
- Koha e nisjes nga pika e fillimit të linjës: koha për të cilën kërkohej linja;

- pika e fundit e linjës: destinacioni i trenit në linjën e kërkuar;
- koha e mbërritjes në pikën përfundimtare të linjës: koha e propozuar e trenit për të mbërritur në destinacionin e tij;
- pjesa e kërkuar e udhëtimit;
- ndalesa të ndërmjetme ose çdo pikë tjetër të caktuar përgjatë linjës të propozuar, duke treguar kohën e mbërritjes plus kohën e nisjes nga një pikë e ndërmjetme. Nëse kjo fushë nuk plotësohet, do të thotë që treni nuk ndalet në këtë pikë;
- pajisjet/të dhënat e miratuara dhe të nevojshme të trenit për pjesën e udhëtimit;
- shpejtësia maksimale e lejuar e trenit;
- shpejtësia maksimale sipas sistemeve të specifikuara të kontrollit të trenave (kombëtare dhe ndërkombëtare, p.sh. LZB, ETCS);
- për çdo njësi tërheqëse: klasa e tërheqjes, varianti teknik;
- njësia tërheqëse (klasa e tërheqjes, varianti teknik);
- vagonët e trenit;
- gjatësia totale;
- pesha totale;
- ngarkesa maksimale e boshtit;
- pesha bruto për metër;
- performanca e frenimit (që përfaqëson fuqinë efektive të frenimit të nivelit të frenimit);
- lloji i frenave (për treguesin e përdorimit të frenave elektromagnetike);
- sistem(et) e specifikuara të kontrollit të trenave (kombëtare dhe ndërkombëtare);
- anulimi i frenave emergjente;
- sistem radio (p.sh. GSM-R);
- SC (dërgesa speciale);
- matës ngarkimi;
- çdo kusht tjetër teknik që ndryshon nga dimensionet standarde (p.sh. matës i jashtëzakonshëm i ngarkesës);
- kategoria e trenit;
- çdo të dhënë tjetër specifike që kërkohet në nivel lokal ose kombëtar për të përpunuar kërkesën për linjë;
- përkufizimet e aktiviteteve që do të kryhen në një pikë të ndërmjetme të caktuar përgjatë rrugës;
- kodi i sipërmarrjes hekurudhore përgjegjëse për lëvizjen e trenit në seksionin aktual të udhëtimit;
- kodi i administratorit të infrastrukturës përgjegjëse për trenin në seksionin përkatës të udhëtimit;
- kodin e sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorit të infrastrukturës për seksionin tjetër të trenit, aty ku është e përshtatshme.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të paktën të jetë në përputhje me “Mesazhin për kërkesë linjë” të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17.2. Mesazhi i detajeve të linjës

Administratori i infrastrukturës e dërgon këtë mesazh me përmbajtjen kryesore të mëposhtme te PQ-ja në përgjigje të kërkesës për kapacitet:

- AP që bën kërkesën e linjës,
- pika e nisjes së linjës: pika e fillimit të linjës,
- Koha e nisjes nga pika e fillimit të linjës: koha për të cilën kërkohet linjës,
- pika e fundit e linjës: destinacioni i trenit në linjën e kërkuar,

- Koha e mbërritjes në pikën përfundimtare të linjës: koha e propozuar e trenit është për të mbërritur në destinacionin e tij,
- pjesa e kërkuar e udhëtimit,
- ndalesa të ndërmjetme ose çdo pikë tjetër të caktuar përgjatë linjës të propozuar, duke treguar kohën e mbërritjes plus kohën e nisjes nga një pikë e ndërmjetme. Nëse kjo fushë nuk plotësohet, do të thotë që treni nuk ndalet në këtë pikë,
- pajisjet/të dhënat e miratuara dhe të nevojshme të trenit për pjesën e udhëtimit,
- shpejtësia maksimale e lejuar e trenit,
- shpejtësia maksimale sipas sistemeve të specifikuar të kontrollit të trenave (kombëtare dhe ndërkombëtare, p.sh. LZB, ETCS),
- për çdo njësi tërheqëse: klasa e tërheqjes, varianti teknik,
- njësi tërheqëse (klasa e tërheqjes, varianti teknik),
- vagonët e trenit,
- gjatësia totale,
- pesha totale,
- ngarkesa maksimale e boshtit,
- pesha bruto për metër,
- performanca e frenimit (që përfaqëson fuqinë efektive të frenimit të nivelit të frenimit),
- lloji i frenave (për treguesin e përdorimit të frenave elektromagnetike),
- sistem(et) e specifikuar të kontrollit të trenave (kombëtare dhe ndërkombëtare),
- anulimi i frenave emergjente,
- sistem radio (p.sh. GSM-R),
- SC (dërgesa speciale),
- matës ngarkimi,
- çdo kusht tjetër teknik që ndryshon nga dimensionet e zakonshme (p.sh. matës i jashtëzakonshëm i ngarkesës),
- kategoria e trenit,
- çdo të dhënë tjetër specifike që kërkohet në nivel lokal ose kombëtar për të përpunuar kërkesën për shteg,
- përkufizimet e aktiviteteve që do të kryhen në një pikë të ndërmjetme të caktuar përgjatë rrugës,
- kodi i ndërmarrjes hekurudhore përgjegjëse për lëvizjen e trenit në seksionin aktual të udhëtimit,
- kodi i administratorit të infrastrukturës përgjegjës për trenin në seksionin përkatës të udhëtimit,
- kodin e sipërmarrjes hekurudhore dhe administratorin e infrastrukturës për seksionin tjetër të udhëtimit, nëse është e përshtatshme.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të paktën të përputhet me “Mesazhin e kërkesës së linjës” të dokumentit teknik:

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse lidhet një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira për të lejuar përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17.3 Mesazhi “Linja nuk është e disponueshme”

Administratori i infrastrukturës i dërgon këtë mesazh PQ-së kërkuuese në përgjigje të kërkesës për kapacitet në rast se asnjë linjë nuk është e disponueshme:

- pika e nisjes së linjës: pika e nisjes së trenit në linjë;
- pika e destinacionit të linjës;
- koha e nisjes nga pika e fillimit të linjës: koha për të cilën kërkohet linja;
- tregues se linja nuk është e disponueshme;

- arsyeja e mungesës së linjës.

Në të njëjtën kohë me këtë mesazh, ose sa më shpejt të jetë e mundur, administratori i infrastrukturës dërgon një propozim alternativ pa kërkuar ndonjë kërkesë të mëtejshme nga sipërmarrja hekurudhore (Mesazhi i detajeve të linjës).

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të paktën të përputhet me “Linja nuk është e disponueshme” të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17.4 Mesazhi i linjës së konfirmuar

PQ-ja kërkuuese përdor këtë mesazh për të rezervuar/konfirmuar linjën e propozuar nga administratori i infrastrukturës:

- Numri i linjës për qëllimin e identifikimit të linjës,
- Pika e nisjes së linjës: pika e nisjes së trenit në linjë,
- Pika e destinacionit të linjës,
- Koha e nisjes nga pika e fillimit të linjës: koha për të cilën kërkohet linja,
- Pika e fundit e linjës: destinacioni i trenit në linjën e kërkuar,
- Koha e mbërritjes në pikën përfundimtare të linjës: koha në të cilën treni i propozuar duhet të arrijë në destinacionin e tij,
- tregues që PQ-ja pranon linjën e propozuar.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jetë në përputhje të paktën me “Mesazhi i linjës së konfirmuar” të dokumentit(ve) teknike:

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17.5 Detajet e mesazhit të refuzimit të linjës

PQ-ja kërkuuese përdor këtë mesazh për të refuzuar detajet e linjës të propozuara nga administratori përkatës i infrastrukturës:

- numri i linjës për qëllimin e identifikimit të linjës,
- tregues se detajet e linjës po refuzohen;
- arsyeja e refuzimit të linjës ose për ndryshimin e kërkuar nga PQ;
- pika e nisjes së linjës: pika e nisjes së trenit në linjë;
- pika e destinacionit të linjës;
- koha e nisjes nga pika e fillimit të linjës: koha për të cilën kërkohet linja;
- pika e fundit e linjës: destinacioni i trenit në linjën e kërkuar;
- koha e mbërritjes në pikën përfundimtare të linjës: koha në të cilën treni i propozuar duhet të arrijë në destinacionin e tij.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jenë në përputhje të paktën me “Detajet e mesazhit të refuzimit të linjës” të dokumentit(ve) teknike:

- B.30 (shih aneksin III).

Standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren gjithashtu për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17.6 Mesazhi i anulimit të linjës

Ky mesazh përdoret nga një PQ për të anuluar një linjë që ka rezervuar:

- numri i linjës për qëllimin e identifikimit të linjës;
- seksioni i udhëtimit që do të anulohet;
- tregues se linja është duke u anuluar;

- pika e nisjes së linjës origjinal: pika e nisjes së trenit në linjë;
- pika e destinacionit të linjës;
- koha e nisjes nga pika fillestare e linjës: koha për të cilën u kërkua linja;
- pika fillestare e fundit e linjës: destinacioni i trenit në linjën e kërkuar;
- koha e mbërritjes në pikën fillestare përfundimtare të linjës: koha në të cilën treni i propozuar do të mbërrinte në destinacionin e tij.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jetë në përputhje të paktën me “Mesazhi i anulimit të linjës” të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17.7 Mesazhi “Konfirmimi i marrjes”

Ky mesazh shkëmbehet midis administratorëve të infrastrukturës dhe PQ-ve kur përgjigja e kërkuar për ndonjë nga mesazhet e mësipërme nuk mund të vihet në dispozicion brenda 5 minutave:

- mesazhi i konfirmimit të marrjes: tregon që dërguesi i tij e ka marrë mesazhin dhe do të veprojë sipas tij sipas nevojës.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të duhet të jetë në përputhje të paktën me “Mesazhi i konfirmimit të marrjes” të dokumentit(ve) teknik(e):

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.17.8 Mesazhi “Linja e rezervuar nuk është më e disponueshme”

Administratori i infrastrukturës përdor këtë mesazh për t'i bërë të ditur PQ-ja se një linjë e rezervuar nuk është më e disponueshme. Linja ka pushuar së qeni e disponueshme për një arsye të rëndësishme, p.sh. një ndërprerje e madhe. Përmbajtja e mesazhit:

- numri i linjës;
- numri i trenit të planifikuar për të cilin linja nuk është më e disponueshme (nëse tashmë është i njohur për administratorin e infrastrukturës);
- pika e nisjes së linjës origjinal: pika e nisjes së trenit në linjë;
- pika e destinacionit të linjës;
- koha e nisjes nga pika fillestare e linjës: koha për të cilën u kërkua linja;
- pika fillestare e fundit e linjës: destinacioni i trenit në linjën e kërkuar;
- koha e mbërritjes në pikën fillestare të fundit të linjës: koha kur treni i propozuar do të mbërrinte në destinacionin e tij;
- tregimi i shkakut.

Procesi i mësipërm dhe informacioni i përdorur për të do të jenë në përputhje të paktën me “Mesazhi linja e rezervuar nuk është më e disponueshme” të dokumentit(ve) teknike:

- B.30 (shih aneksin III).

Për më tepër, standarde të tjera ekzistuese mund të përdoren për të njëjtin qëllim nëse ekziston një marrëveshje specifike midis palëve të përfshira që lejon përdorimin e këtyre standardeve.

4.2.18 Cilësia e të dhënave dhe informacionit në lidhje me këtë TSI

4.2.18.1 Kërkesat

Për të përmbushur kërkesat e kësaj TSI, zbatohet sa më poshtë për sa i përket cilësisë së të dhënave dhe informacionit në të gjithë TSI-në.

Të gjithë ata të cilëve u drejtohet kjo TSI janë përgjegjës për vënien në dispozicion të të dhënave të përditësuara, koherente, të sakta dhe të plota në kohën e duhur dhe në formatin e duhur për sipërmarrjet e tjera hekurudhore, për administratorët e infrastrukturës, ose për një palë të tretë. Çdo

aktor i adresuar nga kjo TSI është përgjegjës për publikimin e informacionit të përditësuar, koherent, të saktë dhe të plotë në kohën e duhur dhe në përmbajtjen e duhur për klientët (udhëtarët), ose për sipërmarrjet e tjera hekurudhore, ose për administratorët e infrastrukturës, ose të një palë e tretë.

Kur të dhënat ose informacioni përdoren për të përmbushur kërkesat e disa parametrave bazë të kësaj TSI në të njëjtën kohë, aktorët të cilëve u drejtohet kjo TSI sigurojnë që të dhënat ose informacioni i ndarë midis këtyre parametrave bazë të përdoret në mënyrë koherente. (p.sh. koherenca i) ndërmjet informacionit të orarit dhe tarifës ose ii) ndërmjet tarifës dhe informacionit të rezervimit).

Kur informacioni ose të dhënat ofrohen nga disa aktorë të adresuar nga kjo TSI, aktorët së bashku sigurojnë që pjesët e të dhënave ose informacionit të përbashkët të ofruar të jenë të përditësuara, koherente, të sakta, të plota dhe të pajtueshme (shembull: dhënia e informacionit të orarit për sipërmarrjen hekurudhore A dhe sipërmarrjen hekurudhore B duhet të jetë koherente për të siguruar që ato të përputhen etj.).

Kur të dhënat e referencës ose informacioni i referencës përdoren për të përmbushur kërkesat e kësaj TSI, aktorët e adresuar nga kjo TSI garantojnë koherencën midis të dhënave të referencës ose informacionit të referencës dhe të dhënave ose informacionit të përdorur në parametrat bazë të kësaj TSI (shembull: duhet të sigurohet koherencaL (i) ndërmjet kodeve të referencës së vendndodhjes dhe informacionit të lëvizjes të trenave; ose (ii) ndërmjet kodeve të referencës së sipërmarrjes hekurudhore dhe përmbushjes së tyre etj.).

Cilësia e të dhënave ose informacionit të dhënë nga aktorët për qëllimet e kësaj TSI u mundëson aktorëve të cilëve u drejtohet kjo TSI të lëshojnë bileta siç përcaktohet në rregulloren për të drejtat dhe detyrimet e udhëtarëve hekurudhorë.

4.2.19 Skedarë dhe baza të të dhënave të ndryshme referimi

4.2.19.1 Skedarët e referencës

Për funksionimin e trenave të udhëtarëve në rrjetin evropian, dosjet e mëposhtme të referencës duhet të jenë të disponueshme dhe të aksesueshme për të gjithë ofruesit e shërbimeve (administratorët e infrastrukturës, sipërmarrjet hekurudhore, palët e treta të autorizuar dhe administratorët e stacioneve). Të dhënat duhet të përfaqësojnë statusin aktual në çdo kohë.

Agjencia Evropiane e Hekurudhave ruan dhe mban në mënyrë qendrore kode unike për të dhënat e mëposhtme të referencës:

- skedari i referencës së kodimit për të gjithë administratorët e infrastrukturës, sipërmarrjet hekurudhore, administratorët e stacioneve, kompanitë që ofrojnë shërbime;
- skedari i referencës së kodimit të vendndodhjeve;
- dosje referimi të të gjitha sistemeve ekzistuese të kontrollit të trenave;
- dosje referimi të të gjitha llojeve të ndryshme të lokomotivave;
- skedari i referencës së të gjitha punëtorive evropiane të mirëmbajtjes;
- dosje referimi për sistemet evropiane të rezervimeve;
- skedari i referencës së kodeve për qëllime të shkëmbimit të orarit;
- skedari i referencës së kodeve për qëllime të shkëmbimit të tarifave;
- katalogu i grupit të të dhënave të mesazheve;
- drejtorja e listës së kodeve;
- çdo skedar tjetër dhe lista kodesh që nevojiten për përdorimin e dokumenteve teknike në anekse (këto do të përcaktohen gjatë fazës së parë).

Kur një skedar referencë është në përdorim të përbashkët me TSI TAF, zhvillimi dhe përdorimi i tij duhet të jetë sa më afër që të jetë e mundur me TSI TAF të zbatuar për të arritur sinergjitë optimale.

4.2.19.2 Kërkesa shitesë në lidhje me bazat e të dhënave

Kërkesat shitesë që duhet të mbështeten nga bazat e ndryshme të të dhënave janë renditur më poshtë. Ata janë:

1. Autentifikimi

Një bazë të dhënash duhet të mbështesë vërtetimin e përdoruesve të sistemeve përpara se ata të kenë akses në bazën e të dhënave.

2. Siguria

Një bazë të dhënash duhet të mbështesë aspektet e sigurisë në drejtim të kontrollit të aksesit në bazën e të dhënave. Enkriptimi i mundshëm i vetë përmbajtjes së bazës së të dhënave nuk kërkohet.

3. ACIDI

Një bazë të dhënash e përzgjedhur do të mbështesë parimin ACID [*atomiciteti* (transaksioni ekzekutohet plotësisht ose aspak, *konsistenca* (transaksioni ruan konsistencën e brendshme të bazës së të dhënave), *izolimi* (transaksioni ekzekutohet sikur të ishte i vetëm), *qëndrueshmëria* (rezultatet e transaksionit nuk do të humbasin gjatë një gabimi të mundshëm.)].

4. Kontrolli i aksesit

Një bazë të dhënash duhet të lejojë aksesin në të dhënat nga përdoruesit ose sistemet të cilëve u është dhënë leja. Kontrolli i aksesit mbështetet në një atribut të vetëm të një regjistrimi të dhënash. Baza e të dhënave mbështet kontrollin e aksesit të konfigurueshëm, të bazuar në role për futjen, përditësimin ose fshirjen e të dhënave.

5. Gjurmimi

Një bazë të dhënash mbështet regjistrimin e të gjitha veprimeve të aplikuara në bazën e të dhënave për të lejuar gjurmimin e detajeve të futjes së të dhënave (kush, çfarë, kur ndryshoi përmbajtja?).

6. Strategjia e mbylljes

Një bazë të dhënash zbaton një strategji bllokimi e cila lejon aksesin në të dhëna edhe kur përdoruesit e tjerë janë të angazhuar në redaktim të të dhënave.

7. Qasje e shumëfishtë

Baza e të dhënave siguron që të dhënat të mund të aksesohen njëkohësisht nga disa përdorues dhe sisteme.

8. Besueshmëria

Besueshmëria e një baze të dhënash mbështet disponueshmërinë e kërkuar.

9. Disponueshmëria

Baza e të dhënave ka nivelin e nevojshëm të disponueshmërisë për natyrën e të dhënave dhe rastet e biznesit të bazuara në të.

10. Mirëmbajtja

Mirëmbajtja e bazës së të dhënave mbështet disponueshmërinë e kërkuar.

11. Siguria

Bazat e të dhënave në vetvete nuk kanë të bëjnë me sigurinë. Prandaj, aspektet e sigurisë nuk janë relevante. Kjo nuk duhet të ngatërrohet me faktin se të dhënat – p.sh. të dhëna të pasakta ose jo të përditësuara – mund të kenë ndikim në funksionimin e sigurt të një treni.

12. Përputhshmëria

Një bazë të dhënash duhet të mbështesë një gjuhë të manipulimit të të dhënave që pranohet gjerësisht, si SQL ose XQL.

13. Objekt importi

Baza e të dhënave duhet të sigurojë një lehtësi që lejon importimin e të dhënave të formatuara që mund të përdoren për të mbushur bazën e të dhënave në vend të hyrjes manuale.

14. Objekti i eksportit

Baza e të dhënave duhet të sigurojë një lehtësi që lejon që përmbajtja e bazës së të dhënave të plotë ose pjesë e saj të eksportohet si të dhëna të formatuara.

15. Fushat e detyrueshme

Një bazë të dhënash duhet të mbështesë fushat e detyrueshme që kërkohet të plotësohen përpara se regjistrimi përkatës të pranohet si hyrje në bazën e të dhënave.

16. Kontrollat e besueshmërisë

Një bazë të dhënash duhet të mbështesë kontrole të besueshme të konfigurueshme përpara se të pranojë futjen, përditësimin ose fshirjen e të dhënave.

17. Kohët e përgjigjes

Një bazë të dhënash duhet të ketë kohë përgjigjesh që i lejojnë përdoruesit të futin, përditësojnë ose fshijnë të dhënat në kohën e duhur.

18. Aspektet e performancës

Skedarët e referencës dhe bazat e të dhënave mbështesin në një mënyrë me kosto efektive kërkesat e nevojshme për të lejuar funksionimin efektiv të të gjitha drejtimeve përkatëse të trenave që mbulohen nga dispozitat e kësaj TSI.

19. Aspektet e kapacitetit

Një bazë të dhënash mbështet ruajtjen e të dhënave përkatëse për të gjitha vagonët e udhëtarëve dhe/ose rrjetin. Do të jetë e mundur të zgjerohet kapaciteti me mjete të thjeshta (d.m.th. duke shtuar më shumë kapacitet ruajtjeje dhe kompjuterë). Zgjerimi i kapacitetit nuk kërkon zëvendësim të nënsistemit.

20. Të dhëna historike

Baza e të dhënave mbështet menaxhimin e të dhënave historike duke vënë në dispozicion të dhënat që janë transferuar tashmë në një arkiv.

21. Strategjia rezervë

Duhet të krijohet një strategji rezervë për të siguruar që përmbajtja e plotë e bazës së të dhënave për një periudhë deri në 24 orë mund të rikuperohet.

22. Aspekte komerciale

Sistemi i bazës së të dhënave të përdorur do të jetë i disponueshëm në treg jashtë raftit (COTS-produkt) ose i disponueshëm në domenin publik (*Open Source*).

23. Aspektet e privatësisë

Baza e të dhënave duhet të plotësojë kërkesat e politikës së privatësisë sipas ligjeve në fuqi.

4.2.20 Transmetimi elektronik i dokumenteve

Përshkrimi në seksionin 4.2.21 “Rrjeti dhe komunikimi” paraqet rrjetin e komunikimit që do të përdoret për shkëmbimin e të dhënave. Ky rrjet dhe trajtimi i përshkruar i siguron lejojnë çdo lloj transmetimi të rrjetit, si e-mail, transferim skedari (Ftp, Http) etj. Palët e përfshira në shkëmbimin e informacionit mund të vendosin më pas për llojin që do të zgjedhin, duke siguruar kështu elektronik transmetimi i dokumenteve, për shembull, përmes FTP.

4.2.21 Rrjetëzimi dhe komunikimi

4.2.21.1 Arkitektura e përgjithshme

Me kalimin e kohës ky nënsistem do të shohë rritjen dhe ndërveprimin e një komuniteti të madh dhe kompleks të ndërveprimit hekurudhor telematik me mijëra aktorë pjesëmarrës (sipërmarrjet hekurudhore, administratorët e infrastrukturës, palët e treta si shitësit me pakicë dhe autoritetet publike etj.), të cilët do të konkurrojnë dhe/ose bashkëpunojnë në shërbim të nevojave të tregut.

Rrjeti dhe infrastruktura e komunikimit që mbështet një komunitet të tillë të ndërveprimit hekurudhor bazohet në një “Arkitekturë të Shkëmbimit të Informacionit” të përbashkët, të njohur dhe të miratuar nga të gjithë ata që marrin pjesë në të.

“Arkitektura e shkëmbimit të informacionit” e propozuar:

- është projektuar për të harmonizuar modelet heterogjene të informacionit duke transformuar në mënyrë semantike të dhënat që shkëmbehen midis sistemeve dhe duke harmonizuar ndryshimet në proceset e biznesit dhe protokollet e nivelit të aplikimit,

- ka një ndikim minimal në arkitekturat ekzistuese të IT-së të zbatuara nga secili aktor;
- mbron investimet e bëra tashmë në IT.

Arkitektura e shkëmbimit të informacionit favorizon një lloj ndërveprimi kryesisht *Peer-to-Peer* midis të gjithë aktorëve, ndërkohë që garanton integritetin dhe qëndrueshmërinë e përgjithshme të komunitetit të ndërveprimit hekurudhor duke ofruar një sërë shërbimesh të centralizuara.

Një model i ndërveprimit *Peer-to-Peer* lejon shpërndarjen më të mirë të kostove ndërmjet aktorëve të ndryshëm, bazuar në përdorimin aktual dhe, në përgjithësi, paraqet më pak probleme të shkallëzimit.

4.2.21.2 Rrjeti

Rrjeti duhet të sigurojë nivelin e nevojshëm për sigurinë, tepricën, kontrollin e trafikut, mjetet statistikore, rritjen e brezit, aksesin e përdoruesit dhe menaxhimin efikas.

“Rrjeti” në këtë kontekst nënkupton metodën dhe filozofinë e komunikimit dhe nuk i referohet rrjetit fizik.

Ndërveprueshmëria hekurudhore bazohet në një “Arkitekturë të shkëmbimit të informacionit” të përbashkët, të njohur dhe të miratuar nga të gjithë pjesëmarrësit, duke inkurajuar dhe ulur kështu barrierat për hyrjet e reja, veçanërisht klientët.

Së pari, serveri qendror afrohet për të marrë meta-informacion, si për shembull identitetin e personit në të cilin ruhet informacioni, ose për të verifikuar kredencialet e sigurisë. Më pas, komunikimi *Peer-to-Peer* zhvillohet ndërmjet aktorëve të përfshirë.

4.2.21.3 Protokollat

Për zhvillime mund të përdoren vetëm protokollat që i përkasin paketës së protokollit të internetit (të njohura zakonisht si TCP/IP, UDP/IP etj.).

4.2.21.4 Siguria

Në krye të nivelit të sigurisë të garantuar në nivelin e rrjetit (shih seksionin 4.2.21.2 “Rrjeti”), mund të arrihet një nivel shtesë sigurie për të dhënat e ndjeshme duke përdorur një kombinim të enkriptimit, skemës së certifikimit dhe teknologjive VPN.

4.2.21.5 Enkriptimi

Kriptimi asimetrik ose simetrik mund të përdoret për transmetimin dhe ruajtjen e të dhënave, në varësi të kërkesave të biznesit. Për këtë qëllim duhet të zbatohet një infrastrukturë e çelësit publik (PKI).

4.2.21.6 Serveri qendror

Serveri qendror duhet të jetë në gjendje të trajtojë:

- metadata – të dhëna të strukturuar që përshkruajnë përmbajtjen e mesazheve;
- listën e adresave elektronike ku aktorët e adresuar nga kjo TSI lejojnë aktorët e tjerë të marrin informacion ose të dhëna sipas dispozitave të kësaj TSI;
- enkriptimi;
- vërtetimi;
- numërorator telefonik – përmban të gjithë informacionin e nevojshëm për ata që marrin pjesë në shkëmbimin e mesazheve dhe të dhënave.

Kur serveri qendror është në përdorim në lidhje me TSI TAF, zhvillimi dhe ndryshimet do të kryhen sa më afër që të jetë e mundur me TSI të zbatuar TAF për të arritur sinergjitë optimale.

4.2.21.7 Ndërfaqe e përbashkët për komunikimin RU/IM

Ndërfaqja e përbashkët është e detyrueshme për çdo aktor në mënyrë që të bashkohet me komunitetin e ndërveprimit hekurudhor.

Ndërfaqja e përbashkët duhet të jetë në gjendje të trajtojë:

- formatimi i mesazheve të mesazheve dalëse sipas meta të dhënave;
- nënshkrimi dhe kriptimi i mesazheve dalëse;
- adresimi i mesazheve dalëse;

- verifikimi i autenticitetit të mesazheve në hyrje;
- deshifrimi i mesazheve në hyrje;
- kontrollet e konformitetit të mesazheve hyrëse sipas meta të dhënave;
- trajtimi i qasjes së vetme të përbashkët në bazat e të dhënave të ndryshme.

Çdo instancë e ndërfaqes së përbashkët do të ketë akses në të gjitha të dhënat e kërkuara sipas TSI brenda çdo ndërmarrje hekurudhore, menaxher infrastrukture etj., pavarësisht nëse bazat e të dhënave përkatëse janë qendrore apo individuale. Bazuar në rezultatet e verifikimit të autenticitetit të mesazheve hyrëse, mund të zbatohet një nivel minimal i njohjes së mesazhit:

- pozitive: dërgo ACK;
- negative: dërgo NACK.

Ndërfaqja e përbashkët përdor informacionin në serverin qendror për të menaxhuar detyrat e mësipërme.

Nëse një aktor zbaton një “pasqyrë” lokale të serverit qendror, atëherë ai aktor duhet me mjetet e veta të sigurojë që “pasqyra” lokale të jetë një kopje e saktë dhe e përditësuar e serverit qendror.

Kur ndërfaqja e përbashkët është në përdorim të përbashkët me TSI TAF, zhvillimi dhe ndryshimet do të ndodhin sa më afër që të jetë e mundur me TSI të zbatuar TAF, në mënyrë që të arrihen sinergjitë optimale.

4.2.22 Menaxhimi i lidhjes me mënyrat e tjera të transportit

Për të menaxhuar lidhjen me mënyra të tjera transporti, duhet të zbatohet standardi i mëposhtëm për sigurimin e informacionit dhe shkëmbimin e informacionit me mënyra të tjera të transportit:

- Për shkëmbimin e informacionit të orarit ndërmjet sipërmarrjeve hekurudhore dhe mënyrave të tjera të transportit: normat EN 12896, “Transmodel” dhe EN TC 278 WI 00278207, “IFOPT – Identifikimi i objekteve fikse në transportin publik”,
- Për shkëmbimin e të dhënave specifike të orarit, standardet dhe protokollet teknike XML bazuar në Transmodel, në veçanti norma EN 15531 (‘SIRI’) për shkëmbimin e orareve në kohë reale dhe norma EN TC 278 WI 00278207 (‘IFOPT’) për shkëmbimi i të dhënave “stop/stacion”.
- Për shkëmbimin e të dhënave tarifore: ky standard është ende një pikë e hapur (shih shtojcën II “Lista e pikave të hapura”).

4.3 Specifikimet funksionale dhe teknike të ndërfaqeve

Nga pikëpamja e përputhshmërisë teknike, ndërfaqet e nënsistemit “aplikacione telematike për shërbimet e udhëtarëve” me nënsistemet e tjera janë siç përshkruhen në paragrafët e mëposhtëm.

4.3.1 Ndërfaqet me nënsistemin e mjeteve lëvizëse

Tabela 1. Ndërfaqet me nënsistemin e mjeteve hekurudhore

Ndërfaqja	Referenca e Aplikacioneve Telematike për udhëtarët TSI	Referenca TSI-të e mjeteve hekurudhore konvencionale hekurudhore
Ekrani i pajisjes në tabelë	4.2.13 Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e automjetit	4.2.5 Informacioni i klientit (PRM)
Zëri dhe njoftimi automatik	4.2.13 Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e automjetit	4.2.5 Informacioni i klientit (PRM) 4.2.5.2 Sistemi i adresave publike

4.3.2 Ndërfaqet me aplikacionet telematike për nënsistemin e mallrave

Tabela 2. Ndërfaqet me nënsistemin e aplikacioneve telematike për mallra

Ndërfaqja	Referenca e Aplikacioneve Telematike për udhëtarët TSI	Referenca e Aplikacioneve Telematike Konvencionale Hekurudhore për TSI të mallrave
Treni gati	4.2.14.1 Mesazh gatishmërie për trenat për të gjithë trenat	4.2.3.5 Mesazh treni gati
Parashikimi i lëvizjes së	4.2.15.2 Mesazhi Parashikimi i	4.2.4.2 Mesazhi i parashikimit të lëvizjes të trenit

trenave	lëvizjes së trenave' për të gjithë trenat	
Informacion për lëvizjen e trenit	4.2.15.1 Mesazhi 'Informacion për lëvizjen e trenit' për të gjithë trenat	4.2.4.3 Informacion për lëvizjen e trenit
Udhëtimi i trenit u ndërpre për në RU	4.2.16.2 Mesazhi "Treni u ndal" për të gjithë trenat	4.2.5.2 Lëvizja e trenit është ndërprerë
Trajtimi i të dhënave afatshkurtër të orarit	4.2.17 Trajtimi i të dhënave të orarit afatshkurtër për trenat	4.2.2 Kërkesa për linjë
Ndërfaqja e përbashkët	4.2.21.7 Ndërfaqja e përbashkët për komunikimin RU/IM	4.2.14.7 Ndërfaqja e përbashkët për komunikimin RU/IM
Serveri qendror	4.2.21.6 Serveri qendror	4.2.14.6 Serveri qendror
Skedarët e referencës	4.2.19.1 Skedarët e referencës	4.2.12.1 Skedarët e referencës

4.4 Rregullat e funksionimit

Në dritën e kërkesave thelbësore në kapitullin 3, rregullat e funksionimit specifike për nënsistemin në fjalë nga kjo TSI janë si më poshtë:

4.4.1 Cilësia e të dhënave

Për qëllime të sigurimit të cilësisë së të dhënave, përdoruesi i çdo mesazhi TSI është përgjegjës për korrektësinë e përmbajtjes së të dhënave të mesazhit në kohën kur mesazhi dërgohet. Kur të dhënat burimore për qëllime të sigurimit të cilësisë së të dhënave janë të disponueshme nga bazat e të dhënave të ofruara si pjesë e TSI-së, të dhënat e përfshira brenda këtyre bazave të të dhënave duhet të përdoren për sigurimin e cilësisë së të dhënave.

Kur të dhënat burimore për qëllime të sigurimit të cilësisë së të dhënave nuk sigurohen nga bazat e të dhënave të ofruara si pjesë e kësaj TSI, përdoruesi i mesazhit duhet të kryejë kontrollin e sigurimit të cilësisë së të dhënave nga burimet e veta.

Sigurimi i cilësisë së të dhënave përfshin krahasimin me të dhënat nga bazat e të dhënave të ofruara si pjesë e kësaj TSI siç përshkruhet më sipër, plus, aty ku është e zbatueshme, kontrolle logjike për të siguruar afatin kohor dhe vazhdimësinë e të dhënave dhe mesazheve.

Të dhënat janë të cilësisë së lartë nëse janë të përshtatshme për përdorimet e synuara, që do të thotë se ato:

- janë pa gabime: të arritshme, të sakta, në kohë, të plota, në përputhje me burime të tjera, etj.,
- zotërojnë veçoritë e dëshiruara: relevante, gjithëpërfshirëse, niveli i duhur i detajeve, i lehtë për t'u lexuar, i lehtë për t'u interpretuar etj.

Karakteristikat kryesore të cilësisë së të dhënave janë:

- saktësi;
- plotësia;
- përputhje;
- kohore.

Saktësia

Informacioni (të dhënat) e kërkuara duhet të merren sa më ekonomikisht të jetë e mundur. Kjo është e realizueshme vetëm nëse të dhënat primare regjistrohen vetëm, nëse është e mundur, në një rast të vetëm. Prandaj, të dhënat primare duhet të futen në sistem sa më afër burimit të tyre, në mënyrë që ato të integrohen plotësisht në çdo operacion të mëpasshëm përpunimi.

Plotësia

Para se të dërgoni mesazhe, plotësia dhe sintaksa duhet të kontrollohen duke përdorur Metadata. Kjo gjithashtu shmang trafikun e informacionit të panevojshëm në rrjet.

Të gjitha mesazhet hyrëse duhet gjithashtu të kontrollohen për plotësinë duke përdorur Metadata.

Përputhja

Rregullat e biznesit duhet të zbatohen për të garantuar përputhje. Duhet të shmangët futja e dyfishtë dhe duhet të identifikohet qartë pronari i të dhënave.

Lloji i zbatimit të këtyre rregullave të biznesit varet nga kompleksiteti i tyre. Për rregulla të thjeshta, kufizimet dhe shkaktarët e bazës së të dhënave janë të mjaftueshme. Në rastin e rregullave më komplekse, të cilat kërkojnë të dhëna nga tabela të ndryshme, duhet të zbatohen procedura të vërtetimit të cilat kontrollojnë përputhjen e versionit të të dhënave përpara se të gjenerohen të dhënat e ndërfaqes dhe versioni i ri i të dhënave të bëhet funksional. Duhet të sigurohet që të dhënat e transferuara të vërtetohen në përputhje me rregullat e përcaktuara të biznesit.

Kohëzgjatja

Sigurimi i informacionit në kohë është i rëndësishëm. Përderisa nxitësi për ruajtjen e të dhënave ose për dërgimin e mesazheve drejtohet drejtpërdrejt nga sistemi i IT-së, afati kohor nuk është problem nëse sistemi është projektuar siç duhet dhe sipas nevojave të proceseve të biznesit. Megjithatë, në shumicën e rasteve, dërgimi i një mesazhi inicohet nga një operator ose të paktën bazohet në të dhëna shtesë nga një operator. Për të përmbushur kërkesat e afateve kohore, të dhënat duhet të përditësohen sa më shpejt që të jetë e mundur, gjithashtu për të garantuar që përmbajtja aktuale e të dhënave të mesazheve është aktuale kur këto mesazhe dërgohen automatikisht nga sistemi.

Koha e përgjigjes për pyetjet duhet të adresohet për aplikacionet e ndryshme dhe llojet e përdoruesve brenda specifikimeve të detajuara të IT. Të gjitha përditësimet dhe shkëmbimet e të dhënave do të kryhen sa më shpejt që të jetë e mundur.

Metrikat e cilësisë së të dhënave

Specifikimet e detajuara të IT-së do të përcaktojnë përqindjet e duhura për:

- plotësia e të dhënave (përqindja e fushave të të dhënave që kanë vlera të futura në to) dhe përputhja e të dhënave (përqindja e vlerave që përputhen nëpër tabela/skedarë/regjistra);
- afatin kohor të të dhënave (përqindja e të dhënave të disponueshme brenda një kufiri kohor të caktuar);
- saktësinë e kërkuar (përqindja e vlerave të ruajtura që janë të sakta kur krahasohen me vlerën aktuale).

4.4.2 Funksionimi i serverëve qendrorë

Funksionet e serverëve qendrorë janë përcaktuar në seksionin 4.2.21.6 Server qendror. Për qëllime të sigurimit të cilësisë së të dhënave, subjekti që operon serverin qendror është përgjegjës për përditësimin dhe cilësinë e Meta të dhënave dhe drejtorisë, si dhe për administrimin e kontrollit të aksesit. Cilësia e meta të dhënave për sa i përket plotësisë, përputhjes, afatit kohor dhe saktësisë mundëson funksionimin e duhur për qëllimet e kësaj TSI.

4.5 Rregullat e mirëmbajtjes

Në zbatim të kërkesave thelbësore në kapitullin 3, rregullat e mirëmbajtjes specifike për nënsistemin në fjalë nga kjo TSI janë si më poshtë:

Cilësia e shërbimit të transportit duhet të garantohet, edhe nëse të dhënat janë të dëmtuara ose nëse pajisjet e përpunimit të të dhënave pësojnë një prishje të plotë ose të pjesshme. Prandaj, këshillohet instalimi i sistemeve ose kompjuterëve dupleks me një shkallë veçanërisht të lartë besueshmërie dhe për të cilët sigurohet funksionimi i pandërprerë gjatë mirëmbajtjes.

Aspektet e mirëmbajtjes së bazave të të dhënave të ndryshme përmenden në seksionin 4.2.19.2 “Kërkesa shtesë për bazat e të dhënave”, pikat 10 dhe 21.

4.6 Kualifikimet profesionale

Kualifikimet profesionale të personelit të nevojshëm për funksionimin dhe mirëmbajtjen e nënsistemit dhe për zbatimin e TSI-së janë si më poshtë:

Zbatimi i kësaj TSI nuk kërkon një sistem të ri të plotë për sa i përket harduerit dhe softuerit me staf të ri. Përmbushja e kërkesave të TSI-së rezulton vetëm në ato ndryshime, përmirësime apo zgjerime funksionale të funksionimit që po bëhen tashmë nga stafi ekzistues. Prandaj, nuk ka kërkesa përveç rregullave ekzistuese kombëtare dhe evropiane për kualifikimet profesionale.

Nëse është e nevojshme, trajnimi shtesë i stafit nuk duhet të konsistojë vetëm në tregimin e tyre se si të përdorin pajisjet. Anëtarët e stafit duhet të dinë dhe kuptojnë rolin specifik që duhet të luajnë në procesin e përgjithshëm të transportit. Stafi duhet, në veçanti, të jetë i vetëdijshëm për kërkesën për të mbajtur një nivel të lartë të performancës së punës, pasi kjo është vendimtare për besueshmërinë e informacionit që do të përpunohet në një fazë të mëvonshme.

Kualifikimet profesionale të nevojshme për përbërjen dhe funksionimin e trenave përcaktohen në TSI për operimin dhe menaxhimin e trafikut.

4.7 Kushtet e shëndetit dhe sigurisë

Kushtet e shëndetit dhe sigurisë së personelit të kërkuara për funksionimin dhe mirëmbajtjen e nënsistemit në fjalë dhe për zbatimin e TSI-së janë si më poshtë:

Nuk ka kërkesa përveç rregullave ekzistuese kombëtare për shëndetin dhe sigurinë.

4.8 Regjistrat e llojeve të autorizuarra të automjeteve dhe të infrastrukturës

Agjencia do të krijojë dhe do të mbajë një regjistrë të llojeve të mjeteve të autorizuarra nga Shtetet Anëtare për vënien në shërbim në rrjetin hekurudhor të Komunitetit dhe çdo Shtet Anëtar siguron që një regjistrë i infrastrukturës publikohet dhe përditësohet.

Për shkak të përditësimit dhe publikimit vjetor të këtyre regjistrave, ato nuk mund të përdoren për nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarë. Prandaj, kjo TSI nuk ka asnjë lidhje me këta regjistra.

5. Përbërësit e ndërveprueshmërisë

5.1 Përkufizimi

Përbërës të ndërveprueshmërisë nënkupton çdo komponent elementar, grup përbërësish, nënbashkim ose montim të plotë të pajisjeve të inkorporuara ose të destinuara për t'u përfshirë në një nënsistem, mbi të cilin ndërveprueshmëria e sistemi hekurudhor varet drejtpërdrejt ose indirekt. Koncepti i një "përbërësi" mbulon si objektet e prekshme ashtu edhe objektet e paprekshme, si p.sh. softueri.

5.2 Lista e përbërësve

Përbërësit e ndërveprueshmërisë mbulohen nga dispozitat përkatëse të kreut 3, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, "Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë".

Asnjë përbërës i ndërveprimit nuk është përcaktuar për sa i përket nënsistemit "Aplikacionet telematike për udhëtarët".

Për të përmbushur kërkesat e kësaj TSI nevojiten vetëm pajisje standarde të IT-së, pa asnjë aspekt specifik për ndërveprim në mjedisin hekurudhor. Kjo është e vlefshme si për komponentët e harduerit ashtu edhe për softuerin standard të përdorur, siç janë sistemi operativ dhe bazat e të dhënave. Softueri i aplikacionit është individual për çdo përdorues dhe mund të përshtatet dhe përmirësohet sipas funksionalitetit dhe nevojave aktuale të individit. "Arkitektura e integritetit të aplikacionit" e propozuar supozon se aplikacionet mund të mos kenë të njëjtin model informacioni të brendshëm. Integrimi i aplikacioneve përkufizohet si procesi i bërjes së funksionimit të përbashkët të sistemeve të aplikacioneve të dizajnuara në mënyrë të pavarur.

5.3 Performanca dhe specifikimet e përbërësve

Shih seksionin 5.2, jo relevant për aplikacionet telematike TSI për shërbimet e udhëtarëve.

6. Vlerësimi i konformitetit dhe/ose përshtatshmërisë për përdorim të përbërësve dhe verifikimi i nënsistemit

6.1 Përbërësit e ndërveprueshmërisë

6.1.1 Procedurat e vlerësimit

Jo relevante për aplikacionet telematike TSI për shërbimet e udhëtarëve.

6.1.2. Moduli

Jo relevante për aplikacionet telematike TSI për shërbimet e udhëtarëve.

6.2 Aplikacionet e nënsistemit të telematikës për shërbimet e udhëtarëve

Nënsistemet ndahen në zona strukturore dhe operative. Vlerësimi i konformitetit është i detyrueshëm për TSI-të në zonën strukturore. Nënsistemi i aplikacioneve telematike për shërbimet e udhëtarëve i përket zonës funksionale dhe kjo TSI nuk përcakton asnjë modul për vlerësimin e konformitetit.

7. Zbatimi

7.1 Prezantimi

Kjo TSI ka të bëjë me aplikacionet telematike të nënsistemit për shërbimet e udhëtarëve prandaj, zbatimi i kësaj TSI nuk mbështetet në nocionin e nënsistemit të ri, të rinovuar ose të përmirësuar, siç është zakon në rastin e TSI-ve që lidhen me nënsistemet strukturore, përveç rasteve kur është specifikuar në TSI.

TSI do të zbatohet në faza:

- faza e parë: specifikimet e detajuara të TI-së, drejtimi dhe masterplani;
- faza e dytë: zhvillimi;
- faza e tretë: vendosja.

Të gjithë aktorët e interesuar Agjencia Evropiane e Hekurudhave, Komisioni BE-së, organet përfaqësuese të sektorit hekurudhor evropian do të vendosin sistemin pas ndryshimit të këtij TSI.

7.2 Raste specifike

7.2.1 Prezantimi

Dispozitat e mëposhtme të veçanta lejohen në rastet specifike të mëposhtme:

- a) rastet 'P': rastet e përhershme;
- b) rastet 'T': raste të përkohshme, ku rekomandohet që sistemi i synuar të arrihet deri në vitin 2025.

7.2.2. Lista e rasteve specifike

Nuk ka raste specifike të treguara për këtë TSI.

7.3 Zhvillimi

Sipërmarrjet hekurudhore, administratorët e infrastrukturës, administruesit e stacioneve, shitësit e biletave dhe Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore do të zhvillojnë sistemin si më poshtë:

- a) Drejtimi i projektit

Për të garantuar zhvillimin e duhur të sistemit, struktura e drejtimit siç përshkruhet në dokumentin teknik B.61 (shih shtojcën V) do të zbatohet në mënyrë progresive nga aktorët.

Rolet dhe përgjegjësitë e të gjithë aktorëve do të evoluojnë me zbatimin e strukturës së re të drejtimit siç përshkruhet në dokumentin teknik B.61.

Komiteti drejtues i ngritur sipas fazës 1 do të mbahet në fazën 2 derisa struktura e qeverisjes e përshkruar në dokumentin teknik B.61 të jetë plotësisht funksionale. Rregullat e tij të procedurës do të përditësohen gjithashtu për të marrë parasysh rolin e tij të ri që është të monitorojë progresin e zbatimit të strukturës së re të qeverisjes, arkitekturën e zhvilluar në fazën 1 dhe zhvillimin e sistemit nga kompanitë individuale duke marrë veçanërisht parasysh respektimin e udhëzuesit e aplikimit të publikuara dhe të mirëmbajtura nga ERA. Përpara se të njohë fundin e fazës 2, Komiteti Drejtues do të nxjerrë një opinion mbi statusin ligjor dhe pronësinë e udhëzuesve të aplikimit.

Pajtueshmëria e plotë me dokumentin teknik B.61 do të konsiderohet si supozim i konformitetit të strukturës së re të drejtimit me kërkesat e kësaj rregulloreje. Megjithatë, për shkak të natyrës së dokumentit dhe nevojës së vazhdueshme për përafrimin e strukturës drejtuese me nevojat reale të tregut, çdo devijim nga dispozitat e tij duhet t'i raportohet menjëherë Komitetit Drejtues i cili do të

vlerësojë devijimin dhe do të vendosë nëse dokumenti teknik dhe/ose statusi i tij ligjor duhet të zhvillohet në fund të fazës 2.

b) Plani kryesor

Për të garantuar zhvillimin e duhur të sistemit, të gjithë aktorët e interesuar do të bashkëpunojnë dhe zbatojnë sistemin në përputhje të plotë me masterplanin siç specifikohet në dokumentin teknik të ERA-s B.62 (shih aneksin V).

c) Zhvillimi i sistemit

Të gjithë aktorët e interesuar do të bashkëpunojnë dhe zhvillojnë arkitekturën e sistemit të shitjes me pakicë sipas dispozitave të arkitekturës siç përshkruhet në dokumentin teknik të ERA-s B.60 (shih aneksin V).

Të gjithë aktorët e interesuar do të bashkëpunojnë dhe zhvillojnë sistemin dhe pjesët e tij në mënyrë që të jenë sa më shumë të jetë e mundur në përputhje me udhëzuesit e aplikimit siç përshkruhet në dokumentet teknike:

B.50 (shih shtojcën III)

B.51 (shih shtojcën III)

B.52 (shih aneksin III)

B.53 (shih aneksin III)

B.54 (shih shtojcën III)

B.55 (shih shtojcën III)

B.56 (shih aneksin III).

Pajtueshmëria e plotë me këto dokumente teknike do të konsiderohet si supozim i konformitetit të sistemit me kërkesat teknike të kësaj rregulloreje. Çdo devijim nga udhëzuesit e aplikimit do t'i raportohet Komitetit Drejtues i cili do ta vlerësojë atë në kontekstin e rolit të tij të përshkruar në pikën

a). Megjenëse udhëzuesit e aplikimit B.50 deri B.56 të përmendura në shtojcën III nuk janë specifikime të detyrueshme, ato nuk i nënshtrohen Menaxhimit të Kontrollit të Ndryshimit.

8. Fjalor

Përkufizimet në këtë fjalor i referohen përdorimit të termave në këtë TSI.

Afati	Përshkrim
Palët e angazhimit	Nënkupton ose një sipërmarrje hekurudhore e licencuar ose, në masën e autorizuar nga Autoriteti Sigurisë Hekurudhore, një palë tjetër që kërkon të prokurojë një linjë treni në orarin e punës për operimin e shërbimit hekurudhor në territorin e tij me qëllim komercial ose shërbimi publik. Shembuj të palëve të tilla të autorizuar mund të jenë autoritetet publike ose çdo palë tjetër që ka një kontratë aksesi, ose një grup ndërkombëtar i palëve të tilla, i cili njihet gjithashtu si një grup aplikant ose grup i palëve të aksesit.
ACIDI	Qëndron për atomicitetin, konsistencën, izolimin, qëndrueshmërinë Këto janë katër atributet kryesore të përbashkëta për çdo transaksion: Atomiciteti. Në një transaksion që përfshin dy ose më shumë pjesë të veçanta të informacionit, ose të gjitha pjesët janë kryer ose nuk është kryer asnjë, Konsistenca. Një transaksion ose krijon një gjendje të re dhe të vlefshme të të dhënave ose, nëse ndodh ndonjë dëmtim, i kthen të gjitha të dhënat në gjendjen para fillimit të transaksionit. Izolim. Një transaksion në proces dhe i pa kryer ende duhet të mbetet i izoluar nga çdo transaksion tjetër. Qëndrueshmëria. Të dhënat e përkushtuara ruhen nga sistemi në mënyrë që, edhe në rast të dëmtimit dhe rinisjes së sistemit, të dhënat të jenë të disponueshme në gjendjen e tyre të saktë Koncepti ACID përshkruhet në ISO/IEC 10026-1:1992 Seksioni 4. Secili prej këtyretributeve mund të matet kundrejt një standardi. Në përgjithësi, megjithatë, një administrator

	ose monitor transaksioni është caktuar për të zbatuar konceptin ACID. Në një sistem të shpërndarë, një mënyrë për të arritur ACID është përdorimi i një angazhimi dyfazor (2PC), i cili siguron ose që të gjitha faqet e përfshira duhet të angazhohen për të përfunduar transaksionin ose se asnjë nuk e bën, dhe transaksioni kthehet prapa.
Data/ora e mbërritjes, aktuale	Nënkupton datën (dhe kohën) aktuale të mbërritjes së mjeteve të transportit.
Data/ora e mbërritjes, e parashikuar	Nënkupton datën (dhe orën) e mbërritjes së mjeteve të transportit bazuar në parashikimin aktual.
Data/ora e mbërritjes, e planifikuar	Nënkupton datën (dhe orën) e mbërritjes së mjeteve të transportit në orar.
Vonesë e mbërritjes, pritjet	Do të thotë diferenca kohore midis datës/kohës së parashikuar të mbërritjes dhe datës/kohës së planifikuar të mbërritjes.
Vonesë e mbërritjes, aktuale	Do të thotë diferenca kohore midis datës/kohës aktuale të mbërritjes dhe datës/kohës së planifikuar të mbërritjes.
Në diskrecionin e	Do të thotë që sipërmarrja hekurudhore mund të vendosë bazuar në përvojën dhe nevojat e saj.
Sistemi i atributimit	Do të thotë një sistem elektronik që pret katalogun e shërbimeve të transportit për të cilin një ofrues i shërbimit të transportit autorizon shpërndarësit të lëshojnë dokumente udhëtimi.
Atributor	Do të thotë një kompani që administron një sistem atributues. Mund të jetë një transportues.
Organi publik i autorizuar	Nënkupton një autoritet publik që ka një detyrim ligjor ose të drejtë t'i ofrojë publikut informacione për udhëtimin hekurudhor.
Disponueshmëria	Nënkupton informacionin (shërbimin e transportit, llojin e ofertës, tarifën, shërbimin tjetër) që realisht mund të merret nga një udhëtar në një moment të caktuar kohor, për një tren të caktuar. Të mos ngatërrohet me ofertën, që tregon se një (shërbim transporti, lloji i ofertës, tarifa, shërbimi tjetër) ofrohet në planifikimin fillestar, por mund të shitet dhe për këtë arsye nuk mund të merret nga një udhëtar në një moment të caktuar kohor, për një tren specifik.
Parametri bazë	Nënkupton çdo kusht rregullator, teknik ose operacional që është kritik për ndërveprueshmërinë dhe kërkon një vendim në përputhje me procedurën e përcaktuar në nenin 21(2) përpara çdo zhvillimi të projekt-TSI-ve nga organi i përbashkët përfaqësues.
Rezervim (shitje)	Nënkupton shitjen e një bilete me ose pa rezervim.
Transportuesi	Nënkupton sipërmarrjen kontraktuale hekurudhore me të cilën udhëtarit ka lidhur një kontratë transporti ose një sërë sipërmarrjesh hekurudhore të njëpasnjëshme të cilat janë përgjegjëse në bazë të një kontrate të tillë.
Transportues, i përbashkët	Nënkupton një transportues i lidhur me një marrëveshje bashkëpunimi me një ose më shumë transportues të tjerë për operimin e një shërbimi transporti.
Transportues, i vetëm	Nënkupton një transportues që operon një shërbim transporti në mënyrë të pavarur nga transportuesit e tjerë.
Kanal	Nënkupton metodën (siç është makina e biletave, media në tren, shërbimet publike të internetit, teleshitja, biletat celulare) me anë të së cilës një shërbim (informacion, shitja e biletave, rimbursimi i biletave, përgjigja ndaj ankesave etj.) i ofrohet udhëtarit nga një ndërmarrje hekurudhore.
ID e trajnerit	Nënkupton numri unik i identifikimit të një trajneri.
Komisioni	Nënkupton Komisioni Evropian.
COTS-produkt	Nënkupton një produkt softuerësh dhe/ose harduerësh që është i gatshëm komercialisht dhe i disponueshëm për shitje, dhënie me qira ose licencë për publikun e gjerë.
Klienti	Nënkupton një person që synon të blejë, blen ose ka blerë një produkt hekurudhor për veten e tij ose për një person/a tjetër. Prandaj mund të jetë i ndryshëm nga udhëtarit.
Deshifrimi	Nënkupton kthimi i të dhënave të koduara përsëri në formën e tyre origjinale.

Vonesa	Nënkupton diferenca kohore midis kohës që udhëtari ishte planifikuar të mbërrinte sipas orarit të publikuar dhe kohës së mbërritjes së tij/saj aktuale ose të pritshme.
Devijimi i deltës	Nënkupton “vonesa ose hershmëria” operationale në lidhje me kohën e planifikuar të rezervuar.
Data/ora e nisjes, aktuale	Nënkupton datën (dhe kohën) aktuale të nisjes së mjeteve të transportit.
Data/ora e nisjes, e parashikuar	Nënkupton data (dhe ora) e nisjes së mjeteve të transportit bazuar në parashikimin aktual.
Data/ora e nisjes, e planifikuar	Nënkupton datën (Dhe orën) e nisjes së mjeteve të transportit në orar.
Vonesa e nisjes, aktuale	Nënkupton diferencën kohore ndërmjet datës/kohës aktuale të nisjes dhe datës/kohës së planifikuar të nisjes.
Vonesa e nisjes, e pritshme	Nënkupton diferencën kohore nga data/ora e nisjes dhe data/ora e pritshme e nisjes.
Ekrani	Nënkupton çdo pajisje vizuale dinamike e vendosur ose në stacione ose në brendësi/jashtë trenave me qëllim të informimit të udhëtarëve.
Distributor	Nënkupton një sipërmarrje që ofron kapacitete ligjore dhe teknike për emetuesit për të shitur produkte hekurudhore ose për t'u ofruar klientëve lehtësira në linjë për të blerë produkte hekurudhore. Përveç kësaj, distributori mund të ofrojë shërbime për emetuesit duke montuar O-Ds të kryera nga transportues të ndryshëm në udhëtime të plota siç kërkohet nga udhëtari. Distributori mund të jetë një transportues.
Udhëtim brenda vendit	Nënkupton një udhëtim udhëtarësh me hekurudhë ku një udhëtar nuk kalon kufirin e një shteti .
Shërbimi i udhëtarëve hekurudhor të brendshëm	Nënkupton një shërbim hekurudhor udhëtarësh që nuk kalon kufirin e një shteti.
Enkriptimi	Nënkupton kodimin e të dhënave.
ERA	Shih Agjencinë Evropiane të Hekurudhave.
Kërkesat thelbësore	Nënkupton të gjitha kushtet e përcaktuara në aneksin III të direktivës 2008/57/EC të cilat duhet të plotësohen nga sistemi hekurudhor trans-evropian, nënsistemet dhe përbërësit e ndërveprueshmërisë duke përfshirë ndërfaqet.
ETA	Nënkupton koha e parashikuar e mbërritjes (e trenit në stacion).
ETH	Nënkupton koha e parashikuar e dorëzimit (të një treni nga një menaxher infrastrukture në tjetrin).
ETI	Nënkupton koha e parashikuar e ndërrimit (të trenit nga një ndërmarrje hekurudhore në tjetrën).
Agjencia Evropiane e Hekurudhave	Nënkupton Agjencinë Evropiane të Hekurudhave.
Tarifa	Nënkupton një tarifë që duhet paguar për transportin ose shërbimin.
Parashikim	Nënkupton vlerësimi më i mirë i një ngjarjeje (p.sh. koha e mbërritjes, nisjes ose kalimit të një treni).
Pika e parashikimit	Nënkupton një pikë e synuar për të cilën krijohet parashikimi. Mund të lidhet me mbërritjen, nisjen, kalimin ose dorëzimin.
Shërbimi i udhëtarëve hekurudhor të huaj	Nënkupton një shërbim hekurudhor udhëtarësh i cili është blerë në një vend, por kryhet në një vend të ndryshëm nga vendi i blerjes.
Shitje e huaj	Nënkupton shitjen e një bilete treni nga një lëshues i cili nuk është (një nga) transportuesit që operojnë trenin ku do të përdoret biletat. Emetuesi ndodhet në një vend të ndryshëm nga vendi i transportuesit.
FTP	Nënkupton Protokolli i Transferimit të Skedarit

	Një protokoll për transferimin e skedarëve midis sistemeve kompjuterike në rrjetin TCP/IP.
Përmbushja	Nënkupton procesi i cili i dorëzon produktin klientit pas blerjes së tij.
Kushtet e Përgjithshme të Transportit	Nënkupton kushtet e transportuesit në formën e kushteve të përgjithshme ose tarifave që janë ligjërisht në fuqi dhe që janë bërë pjesë përbërëse e tij nëpërmjet lidhjes së kontratës së transportit.
Treni me çmim global	Nënkupton një tren ku një udhëtar mund të hipë vetëm pasi të ketë blerë një biletë me çmim global.
Pika e dorëzimit	Nënkupton pika ku përgjegjësia ndryshon nga një administrator infrastrukture në tjetrin.
HTTP	Nënkupton Protokollin e Transferimit të Hipertekstit Protokolli klient/server i përdorur për t'u lidhur me serverët në ueb.
IM	Nënkupton çdo organ apo sipërmarrje që është përgjegjëse në veçanti për ngritjen dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore. Kjo mund të përfshijë gjithashtu menaxhimin e kontrollit të infrastrukturës dhe sistemeve të sigurisë. Funksionet e administratorit të infrastrukturës në një korridor ose pjesë të një korridori mund t'u ndahen organeve ose sipërmarrjeve të ndryshme.
Administrator i infrastrukturës (IM)	Shihni IM.
Biletat e integruara të rezervimit – IRT	Nënkupton një lloj bilete treni e kufizuar në një tren të caktuar në një datë/orë të caktuar. Një biletë IRT mund të shitet vetëm me anë të një transaksioni online ndërmjet terminalit të shitjes dhe sistemit atributues ku ndodhet treni përkatës.
Shkëmbimi ndërmjet transportuesve	Nënkupton transferimin e kontrollit nga një sipërmarrje hekurudhore në tjetrën për arsye praktike operacionale, sigurie dhe përgjegjësie. Shembuj janë: - sipërmarrjet e njëpasnjëshme hekurudhore, - trenat me transportues zëvendësues, - transferimi i informacionit ndërmjet sipërmarrjeve të ndryshme hekurudhore.
Pika e shkëmbimit	Nënkupton vendndodhjen ku kontrolli i trenit transferohet nga një sipërmarrje hekurudhore në një tjetër. Në lidhje me një tren që qarkullon, treni merret nga një sipërmarrje hekurudhore nga sipërmarrja tjetër hekurudhore, e cila tani zotëron linjën për pjesën tjetër të udhëtimit.
Pika e ndërmjetme	Nënkupton vendndodhjen që përcakton pikën e fillimit ose të përfundimit të një seksioni udhëtimit. Kjo për shembull mund të jetë një pikë shkëmbimi, dorëzimi ose trajtimi.
Shërbimi hekurudhor ndërkombëtar i udhëtarëve	Nënkupton një shërbim hekurudhor udhëtarësh që kalon kufirin e të paktën një shteti anëtar.
Udhëtim ndërkombëtar	Nënkupton një udhëtim udhëtarësh me hekurudhë që kalon kufirin e të paktën një shteti anëtar.
Shitje ndërkombëtare	Nënkupton shitjen e një bilete treni për një udhëtim ndërkombëtar.
Përbërësi i ndërveprueshmërisë	Nënkupton çdo komponent elementar, grup përbërësish, nën-montim ose montim të plotë të pajisjeve të inkuorpuara ose të destinuara për t'u përfshirë në një nënsistem nga i cili varet drejtpërdrejt ose indirekt ndërveprueshmëria e sistemit hekurudhor trans-evropian. Koncepti i një përbërësi mbulon si objektet e prekshme ashtu edhe objektet e paprekshme, siç është softueri.
IP	Nënkupton Protokollin e Internetit.
Shitësi	Nënkupton një sipërmarrje që shet biletën dhe merr pagesë. Mund të jetë një transportues dhe/ose një shpërndarës. Shitësi është sipërmarrja e treguar në biletë me kodin e saj dhe ndoshta logon e saj.
Udhëtim	Nënkupton lëvizjen e një udhëtari (ose të disa udhëtarëve që udhëtojnë së bashku) nga një vendndodhje A në një vendndodhje B
Planifikues udhëtimesh	Nënkupton një sistem IT në gjendje të propozojë zgjidhje udhëtimi. Një zgjidhje udhëtimi është një grup i një ose më shumë shërbimeve të transportit tregtar që i përgjigjen të paktën

	pyetjes “Si mund të shkoj nga vendndodhja A në vendndodhjen B në një datë dhe orë të caktuar nisje/mbërritje?”. Pyetja mund të përmbajë kritere shtesë më komplekse, si “në mënyrën më të shpejtë”, “në mënyrën më të lirë”, “pa ndryshime” etj. Udhëtari mund të ndërtojë zgjidhjet e udhëtimit vetë, duke u konsultuar me burime të ndryshme informacioni, ose zgjidhja mund t’i ofrohet atij/asaj nga një planifikues udhëtimi.
Zotërues	Nënkupton personin i cili duke qenë pronar i një mjeti ose duke pasur të drejtën e përdorimit të tij, e shfrytëzon këtë mjet ekonomikisht në mënyrë të përhershme si mjet transporti dhe është i regjistruar si i tillë në regjistrin e mjeteve lëvizëse.
Në vend të ID	Nënkupton numrin unik të identifikimit të një njësie tërheqëse.
Vënë në dispozicion	Nënkupton publikimi i informacionit ose i të dhënave ku mund të zbatohet kontrolli i aksesit.
Shfaqja në listë	Nënkupton një metodë përmbushjeje ku klienti bën blerjen e tij paraprakisht (p.sh. në shtëpi) dhe merr vetëm një konfirmim, zakonisht me një kod referimi. Sipërmarrja që kryen këtë lloj shitjeje i siguron TCO-së një listë të të gjithë udhëtarëve (dhe kodet e referencës) të pranuar në trenin specifik. Udhëtari thjesht shfaq dëshirën e tij/saj për t’u pranuar në tren para/pas nisjes në TCO. TCO kontrollon nëse udhëtari lejohet të hipë/qëndrojë në tren.
Çmimi i tregut	Shih çmimin global.
Metadata	Ky term thjesht nënkupton të dhëna për të dhënat. Ai përshkruan të dhënat, shërbimet softuerike dhe komponentët e tjerë që gjenden në sistemet e informacionit të ndërmarrjes. Shembuj të llojeve të Metadata përfshijnë përkufizimet standarde të të dhënave, vendndodhjen dhe informacionin e rrugës, dhe menaxhimin e sinkronizimit për shpërndarjen e të dhënave të përbashkëta.
Organet e njoftuara	Nënkupton organet që janë përgjegjëse për vlerësimin e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim të përbërësve të ndërveprueshmërisë ose për vlerësimin e procedurës KE për verifikimin e nënsistemeve.
Treni NRT	Nënkupton një tren në të cilin një udhëtar mund të hipë pasi ka blerë një biletë NRT, në rastin e shitjeve ndërkombëtare ose të huaja.
NRT	Biletat e rezervimit jo të integruara – Kjo është një mënyrë e shitjes së biletave të trenit të destinuara për shitje ndërkombëtare ose të huaja, ku lëshuesi mund të prodhojë biletën në vend, pa ndonjë transaksion në internet me një sistem atributues. Biletat e NRT-së janë gjithmonë bileta të hapura, d.m.th. kontrata e transportit është e vlefshme në çdo tren NRT që shërben në itinerarin e shënuar në biletë, brenda një periudhe të caktuar vlefshmërie. Për të lëshuar një biletë NRT, lëshuesi ka nevojë për një listë të OD-ve (seri) dhe një ose më shumë tabela çmimesh që korrespondojnë me diapazonet e distancës. Rezervimet mund (në disa raste duhet) të blihen së bashku me biletën.
Oferta	Shiko disponueshmërinë.
Faqja zyrtare e internetit	Nënkupton uebsajti publik i kompanisë ku informacioni tregtar i jepet klientit. Faqja e internetit duhet të jetë e lexueshme duke respektuar udhëzimet për aksesueshmërinë e përmbajtjes së internetit.
Dyqan me një ndalesë	Një partneritet ndërkombëtar ndërmjet administratorëve të infrastrukturës hekurudhore duke ofruar një pikë të vetme kontakti për klientët hekurudhor për qëllimet e: -urdhërimi i linjave të specifikuara të trenave në trafikun ndërkombëtar të mallrave, -monitorimi i lëvizjes së të gjithë trenit, -në përgjithësi edhe faturimi i tarifave të aksesit në pistë në emër të administratorëve të infrastrukturës.
Udhëtar	Nënkupton një person që synon të bëjë, ose po bën ose ka bërë një udhëtim duke përdorur shërbimet e transportit dhe shërbimet e tjera të një ose më shumë sipërmarrjeve hekurudhore. Mund të jetë i ndryshëm nga klienti (shih klientin).
Linjë	Nënkupton kapaciteti infrastrukturor i nevojshëm për të drejtuar një tren midis dy vendeve për një periudhë të caktuar kohore (linja e përcaktuar në kohë dhe hapësirë).
Numri i linjës	Nënkupton numri i linjës të përcaktuar të trenit
Pagesa	Nënkupton transferimin e pasurisë nga njëra palë (si p.sh. klienti) tek tjetra (si distributori).

	Një pagesë zakonisht bëhet në këmbim të ofrimit të transportit ose shërbimit.
Peer-to-Peer	Nënkupton një klasë sistemesh dhe aplikacionesh që përdorin burime të shpërndara për të kryer një funksion kritik në një mënyrë të decentralizuar.
Personi me lëvizshmëri të reduktuar (PRM)	Nënkupton çdo person, lëvizshmëria e të cilit gjatë përdorimit të transportit është zvogëluar për shkak të ndonjë paftësie fizike (shqisore ose lokomotore, të përhershme ose të përkohshme), paftësie intelektuale ose dëmtimi, ose ndonjë shkak tjetër paftësie, ose si rezultat i moshës, dhe situata e të cilit kërkon vëmendjen e duhur. dhe përshtatjen ndaj nevojave të veçanta të shërbimit të vënë në dispozicion të të gjithë udhëtarëve.
Platforma	Nënkupton zonën në një stacion për t'u zbritur/e hipur në trena.
Të dhënat primare	Nënkupton të dhënat bazë si të dhëna referuese për mesazhet ose si bazë për funksionalitetin dhe llogaritjen e të dhënave të përfuara.
PRM	Shihni Personin me lëvizshmëri të reduktuar.
Produkt	Nënkupton një lloj treni me lloje të përcaktuara shërbimesh (p.sh. me shpejtësi të lartë, vende magazinimi për biçikleta, akomodim PRM, kanape dhe/ose kamionë për fjetje, vagonë ngrënieje, ambiente transporti etj.) të cilat janë të lidhura me çmimet përkatëse dhe mund të jenë të lidhura. ndaj kushteve specifike.
Publikim	Nënkupton publikimi i informacionit ose i të dhënave ku nuk do të zbatohet kontrolli i aksesit.
Sistemi hekurudhor	Nënkupton (si në “sistemin hekurudhor trans-evropian”) strukturën, e përbërë nga linja dhe instalime fikse, të rrjetit të transportit trans-evropian, të ndërtuar ose të përmirësuar për hekurudhat konvencionale, transportin dhe transportin e kombinuar hekurudhor, plus mjetet lëvizëse të projektuara për të udhëtuar në atë infrastrukturë
Sipërmarrje hekurudhore	Nënkupton çdo ndërmarrje publike ose private, biznesi kryesor i së cilës është të ofrojë shërbime për transportin e mallrave dhe/ose udhëtarëve me hekurudhë, me kusht që ndërmarrja duhet të sigurojë tërheqje; kjo përfshin gjithashtu ndërmarrjet që ofrojnë vetëm tërheqje
Proceset e rregullta dhe afatshkurtra	I rregullt nënkupton një proces kur kryhet brenda një periudhe e cila është e barabartë ose më shumë se 7 ditë. Afatshkurtër nënkupton një proces kur kryhet brenda një periudhe që është më pak se 7 ditë.
Pika e raportimit	Nënkupton ose pika kalimi të përdorura nga një menaxher infrastrukturë për të ofruar informacione për drejtimin e trenave (vetëm) ose pika ku krijohen parashikimet.
Server	Nënkupton ruajtjen e të dhënave të ngjashme me një bazë të dhënash dhe fjalor të të dhënave; megjithatë, ai zakonisht përfshin një mjedis gjithëpërfshirës të sistemit të menaxhimit të informacionit. Ai duhet të përfshijë jo vetëm përshkrimet e strukturave të të dhënave (d.m.th. entitetet dhe elementet), por edhe Metadata me interes për ndërmarrjen, ekranet e të dhënave, raportet, programet dhe sistemet.
Rezervimi	Nënkupton një autorizim në letër ose në formë elektronike që jep të drejtën për një shërbim (transport ose ndihmë) që i nënshtrohet një marrëveshjeje transporti të personalizuar të konfirmuar më parë.
Sistemi i rezervimeve	Nënkupton një sistem të kompjuterizuar që përdoret për të ruajtur dhe marrë informacion dhe për të kryer transaksione në lidhje me udhëtimin. Një sistem rezervimi është i aftë të mbajë inventarin korrekt në kohë reale dhe është i aksesueshëm për agentët/shitësit me pakicë në mbarë botën.
Shitës me pakicë	Nënkupton një person ose një sipërmarrje që i shet klientit një biletë pa ose me rezervim për një shërbim hekurudhor. Një shitës me pakicë mund të jetë një sipërmarrje hekurudhore (agjent) ose një agjent udhëtimi i akredituar.
Itinerari	Nënkupton vijën gjeografike që duhet marrë nga një pikënisje në një pikë të destinacionit.
Seksioni i itinerarit	Nënkupton një pjesë e një rruge.
RU	Shih sipërmarrjen hekurudhore.
Shitja	Shihni rezervimin.

Shërbimi	Shih shërbimi i transportit.
Ofrues shërbimi	Nënkupton subjektin përgjegjës që ofron çdo shërbim të lidhur me transportin e udhëtarëve.
Proceset afatshkurtra	Shih proceset e rregullta kundrejt proceseve afatshkurtra.
Kërkesë për linjë	Nënkupton kërkesën individuale për një linjë për shkak të kërkesave shtesë të transportit ose nevojave operationale.
SQL	Nënkupton gjuhë e strukturuar e pyetjeve Një gjuhë e krijuar nga IBM, më pas e standardizuar nga ANSI dhe ISO, e cila përdoret për krijimin, menaxhimin dhe marrjen e të dhënave në bazat e të dhënave relacionale.
Palët e interesuara	Nënkupton çdo person ose organizatë me një interes të arsyetuar në ofrimin e shërbimit të trenit p.sh. - Sipërmarrja hekurudhore, - Ofruesi i lokomotivave, - Ofruesi i trajnimeve, - Ofruesi i makinistit/ekuipazhit të trenit, - Administratori i infrastrukturës (IM), - Administruesi i trenit, - Operatori i trageteve, - Punëtor, - Shitësi i biletave, - Udhëtar.
Stacioni	Nënkupton një vendndodhje hekurudhore ku një tren udhëtarësh mund të fillojë, të ndalojë ose të përfundojë.
Administratori i stacionit	Nënkupton një ent organizativ, i cili është bërë përgjegjës për administrimin e një stacioni hekurudhor dhe që mund të jetë administratori i infrastrukturës.
Zëvendësues transportues	Nënkupton sipërmarrjen hekurudhore, e cila nuk ka lidhur kontratë transporti me udhëtarin, por të cilës sipërmarrja hekurudhore që është palë në kontratë i ka besuar tërësisht ose pjesërisht kryerjen e transportit hekurudhor.
Tarifa	Nënkupton një grup specifik tarifash të disponueshme në një tren të caktuar, në një ditë të caktuar për një pjesë të caktuar OD të udhëtimit. Tarifat mund të grupohen në kategori të ndryshme (siç janë tarifatat publike, tarifatat në grup etj.).
TCO	Nënkupton organizatën kontrolluese të biletave. Kjo është një organizatë e autorizuar për të inspektuar biletat e udhëtarëve. Kryesisht një transportues. Nëse është e nevojshme, TCO duhet të dorëzojë certifikatat e sigurisë për biletën ndërkombëtare hekurudhore për printimin në shtëpi (IRTHP) të shpërndarësit.
Dokument teknik	Nënkupton çdo dokument teknik i publikuar nga Agjencia Evropiane e Hekurudhave.
Specifikimi Teknik për Ndërveprueshmërinë	Nënkupton një specifikim me të cilin çdo nënsistem ose pjesë nënsistem mbulohet në mënyrë që të plotësojë kërkesat thelbësore dhe të sigurojë ndërveprueshmërinë e sistemit hekurudhor.
TETA	Shikoni trenin koha e parashikuar e mbërritjes.
Pala e tretë	Nënkupton çdo sipërmarrje publike ose private, e cila nuk është një sipërmarrje hekurudhore ose administratore e infrastrukturës dhe ofron shërbime ndihmëse ose në lidhje me shërbimet/shërbimet e transportit.
Biletë fundore	Nënkupton një biletë ose bileta që përfaqësojnë një kontratë transporti për shërbime të njëpasnjëshme hekurudhore të operuara nga një ose më shumë sipërmarrje hekurudhore.
Biletë	Nënkupton një regjistrim material ose jomaterial që i jep të drejtën një udhëtarit të përdorë kontraktualisht një ose më shumë shërbime të transportit tregtar të ofruara nga një ose më shumë sipërmarrje hekurudhore.
Bileta në nisje	Nënkupton një metodë përmbushjeje ku klienti bën blerjen e tij paraprakisht (p.sh. në shtëpi) dhe e merr biletën në stacionin e nisjes, në një sportel biletash ose makinë shitëse.
Shitësi i biletave	Nënkupton çdo shitës me pakicë i shërbimeve të transportit hekurudhor që lidh kontrata transporti dhe shet bileta në emër të një sipërmarrjeje hekurudhore ose për llogari të vet.

Orari	Nënkupton listën e shërbimeve të transportit tregtar të ofruara nga një sipërmarrje hekurudhore gjatë një intervali kohor të caktuar.
TOD	Shihni biletën në nisje.
Operator turistik	Nënkupton një organizator ose shitës me pakicë, i ndryshëm nga një sipërmarrje hekurudhore.
Koha e parashikuar e mbërritjes së trenit	Nënkupton koha e parashikuar e mbërritjes së një treni në një pikë të caktuar, p.sh. pika e dorëzimit, pika e shkëmbimit, destinacioni i trenit.
Linja e trenit	Nënkupton itinerarin e trenit të përcaktuar në kohë dhe hapësirë.
Lëvizja e trenit u ndërpre	Nënkupton se vazhdimi i trenit është i panjohur bazuar në rrethanat lokale në atë kohë dhe sipas mendimit të palëve të përfshira. Nëse dihet vonesa, administratori i infrastrukturës dërgon një mesazh parashikimi për lëvizjen e trenit.
Rrjeti hekurudhor trans-evropian	Nënkupton rrjetin hekurudhor në linjat konvencionale të rrjetit trans-evropian të transportit.
Kontrata e transportit	Nënkupton një kontratë transporti me pagesë ose pa pagesë midis një sipërmarrjeje hekurudhore ose një shitësi biletash dhe udhëtarit për ofrimin e një ose më shumë shërbimeve të transportit.
Mënyra e transportit	Nënkupton një lloj mjeti i aftë për të transportuar udhëtarë (tren, aeroplan, autobus etj.).
Shërbimi i transportit	Nënkupton një shërbim transporti tregtar ose shërbim transporti sipas kontratës së shërbimit publik që lidh dy ose më shumë vendndodhje, të ofruara nga një sipërmarrje hekurudhore sipas një orari të publikuar. Një shërbim transporti zakonisht kryhet me një mënyrë specifike transporti.
Ofruesi i shërbimit të transportit	Nënkupton çdo kompani private ose publike e autorizuar për të transportuar njerëz në trafikun e udhëtarëve të brendshëm ose ndërkombëtar. Një “ofrues shërbimi transporti” pranon dokumente udhëtimi të lëshuara nga pikat e akredituara të shitjes të shpërndarësve të tij. Ai luan rolin e transportuesit kontraktual me të cilin udhëtari ka lidhur një kontratë transporti. Ekzekutimi i shërbimit të transportit mund t'i besohet, pjesërisht ose plotësisht, një transportuesi zëvendësues.
TSI	Shih specifikimet teknike për ndërveprim.
XML	Nënkupton gjuhën e shënimit të zgjeruar.
XQL	Nënkupton gjuhën e pyetësorit të strukturuar të zgjeruar.

ANEKSI II LISTA E PIKAVE TË HAPURA

Nëse disa aspekte teknike që korrespondojnë me kërkesat thelbësore nuk mund të mbulohen në mënyrë eksplicite në një TSI, ato duhet të identifikohen qartë në një aneks të TSI-së si pika të hapura që janë pikat e mëposhtme:

Seksioni	Pikat e hapura
4.2.2.1.	Dokument teknik mbi procesin dhe informacionin e përdorur për të në lidhje me të dhënat tarifore të destinuara për shitjet e

	brendshme.
4.2.10.	Standard për trajtimin e elementeve të sigurisë për shpërndarjen e produktit.
4.2.11.2	Standard për “Biletën në Nisje” evropiane dhe për “Manifestin në listë” evropiane.
4.2.11.3	Dokument teknik ose standard mbi metodat e përmbushjes direkte që lidhen me biletën dhe/ose rezervimin dhe llojin e medias për shitjet e brendshme.
4.2.11.4	Dokument teknik ose standard mbi metodat e përmbushjes indirekte të cilat janë të lidhura me biletën dhe/ose rezervimin dhe me llojin e medias për shitjet e brendshme.
4.2.22	Standard për shkëmbimin e informacionit për tarifat në kontekstin e lidhjes me mënyra të tjera transporti.

ANEKSI III

LISTA E DOKUMENTEVE TEKNIKE

Nr.	Referenca	Titulli
1	B.1	Prodhimi kompjuterik dhe shkëmbimi i të dhënave tarifore të destinuara për shitje ndërkombëtare ose të huaja – bileta NRT.
2	B.2	Prodhimi kompjuterik dhe shkëmbimi i të dhënave tarifore të destinuara për shitje ndërkombëtare dhe të huaja – Biletat e integruara të rezervimit (IRT).
3	B.3	Prodhimi kompjuterik dhe shkëmbimi i të dhënave të destinuara për shitje ndërkombëtare ose të huaja – Oferta speciale.
4	B.4	Udhëzues zbatimi për mesazhet EDIFACT që mbulojnë shkëmbimin e të dhënave të orarit.
5	B.5	Rezervimi elektronik i vendeve/shtrihet dhe prodhimi elektronik i dokumenteve të udhëtimit – Shkëmbimi i mesazheve.
6	B.6	Rezervimi elektronik i sediljeve/vendbanimeve dhe prodhimi elektronik i dokumenteve të transportit (standardet RCT2).
7	B.7	Biletë hekurudhore ndërkombëtare për printim në shtëpi.
8	B.8	Kodimi numerik standard për ndërmarrjet hekurudhore, menaxherët e infrastrukturës dhe kompanitë e tjera të përfshira në zinxhirët e transportit hekurudhor.
9	B.9	Kodimi numerik standard i

		vendndodhjeve.
10	B.10	Rezervimi elektronik i asistencës për personat me lëvizshmëri të reduktuar – Shkëmbimi i mesazheve.
12	B.30	Skema – katalogu i mesazheve/grupeve të të dhënave të nevojshme për komunikimin RU/IM të TAP TSI.

ANEKSI IV

LISTA E TARIFAVE PËR SHITJE NDËRKOMBËTARE APO TË HUAJA

C.1 Tarifat e NRT-së

Përmbajtja kryesore e të dhënave tarifore të NRT-së, do të jetë:

- seri;
- produktet;
- shërbimet;
- kodet e operatorit;
- tabelat e tarifave;
- lista e stacioneve.

Tarifat e NRT-së vihen në dispozicion paraprakisht sipas kushteve të shitjes së tyre.

C.2 Tarifat IRT

Përmbajtja kryesore e të dhënave tarifore IRT do të jetë:

- tarifin,
- diapazoni tarifar,
- kartat e përdorura me çmimet e tregut;
- llojet e përjashtimit;
- kushtet e shitjes;
- kushtet pas shitjes;
- tabelat e tarifave;
- lista e stacioneve/zonave.

Tarifat IRT do të vihen në dispozicion paraprakisht sipas kushteve të shitjes së tyre.

C.3 Tarifa të veçanta

Përmbajtja kryesore e të dhënave të tarifave speciale do të jetë:

- oferta dhe kushtet e saj;
- tarifin;
- suplemente;
- autorizimet;
- numri i udhëtarëve/udhëtarëve shoqërues dhe kategoritë e tyre;
- llojet e reduktimit;
- llojet e përjashtimit;
- kushtet e shitjes;
- kushtet pas shitjes;
- tarifin e rezervimit;
- seri;

- trenat duke përfshirë kategoritë dhe objektet e tyre.
Tarifa të veçanta do të vihen në dispozicion paraprakisht sipas kushteve të shitjes së tij.

ANEKSI V
LISTA E DOKUMENTEVE TEKNIKE PËR ARKITEKTURËN, QEVERISJEN DHE
MASTERPLANIN E SHITJES ME PAKICË

Referenca	Etiketa
B.60 (V1.0)	Arkitektura me pakicë TAP
B.61 (V1.0)	Drejtimi i TAP
B.62 (V1.0)	Masterplani i TAP

ANEKSI VI
DETYRAT QË DO TË NDËRMERREN NGA PIKA KOMBËTARE E KONTAKTIT
TAF/TAP (NCP)

1. Veproni si pikë kontakti midis ERA-s, Komitetit Drejtues TAF/TAP dhe aktorëve hekurudhor (administratorët e infrastrukturës, sipërmarrjet hekurudhore, pronarët e vagonëve, administratorët e stacioneve, shitësit e biletave dhe shoqatat përkatëse) për të siguruar që aktorët hekurudhorë janë të angazhuar me TAF dhe TAP dhe janë të vetëdijshëm për zhvillimet dhe vendimet e përgjithshme të Komitetit Drejtues.
2. Komunikoni shqetësimet dhe çështjet e aktorëve hekurudhor te Komiteti Drejtues TAF/TAP nëpërmjet bashkë kryesuesve, në masën që shqetësimet janë të njohura dhe ekziston dëshira për t'i ngritur ato.
3. Lidhni me anëtarin e Komitetit të Ndërveprimit dhe Sigurisë Hekurudhore (RISC) duke siguruar që anëtari i RISC të informohet mbi çështjet kombëtare në lidhje me TAF/TAP përpara çdo takimi të RISC dhe duke siguruar që vendimet e RISC në lidhje me TAF/TAP të komunikohen siç duhet ndaj aktorëve të prekur të hekurudhave.
4. Ministria e linjës siguron që të gjitha sipërmarrjet hekurudhore të licencuara dhe aktorët e tjerë hekurudhor (administratorët e infrastrukturës, sipërmarrjet hekurudhore, pronarët e vagonëve, administratorët e stacioneve, shitësit e biletave) kontaktohen dhe pajisen me detaje të NCP dhe këshillohen të bëjnë kontakt me NCP nëse ka kontakt nuk është krijuar tashmë.
5. Në masën që aktorët hekurudhor janë të njohur, ndërgjegjësoni ata për detyrimet e tyre sipas rregulloreve TAF dhe TAP dhe se ata duhet të respektojnë.
6. Duhet ngritur një njësi ekonomike që të jetë përgjegjëse për plotësimin e Domenit të Referencës Qendrore me kodet kryesore të vendndodhjes. Identiteti i subjektit të emëruar do t'i raportohet DG MOVE për shpërndarjen e duhur.
7. Lehtësimi i shkëmbimit të informacionit ndërmjet aktorëve hekurudhor tonët me të vendeve të tjera (administratorët e infrastrukturës, sipërmarrjet hekurudhore, pronarët e vagonëve, administratorët e stacioneve, shitësit e biletave dhe shoqatat përkatëse).