

РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 1371/2007 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 23 жовтня 2007 року

про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Союзу і, зокрема, частину I його статті 71;

Беручи до уваги пропозицію Комісії;

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету⁽¹⁾,Беручи до уваги висновок Комітету Регіонів⁽²⁾,Діючи відповідно до процедури, встановленої в статті 251 Договору, з огляду на спільний текст, затверджений погоджувальною Комісією 31 липня 2007 року⁽³⁾.

Оскільки:

- (1) В рамках спільної транспортної політики важливо захистити права користувачів пасажирів залізничного транспорту і покращити якість і ефективність послуг для пасажирів залізничного транспорту з метою допомоги у збільшенні частки залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту.
- (2) Повідомлення Комісії «Стратегія споживчої політики на 2002-2006 роки»⁽⁴⁾ встановлює цілі досягнення високого рівня захисту прав споживачів в транспортній сфері відповідно до частини 2 статті 153 Договору.
- (3) Оскільки пасажирів залізничного транспорту є слабшою частиною транспортного договору, права пасажирів в цьому відношенні повинні бути захищені.
- (4) Права користувачів на послуги залізничного транспорту включають в себе отримання інформації стосовно послуг як перед, так і під час подорожі. В разі можливості залізничні підприємства і продавці квитків повинні надавати цю інформацію заздалегідь і якомога раніше.
- (5) Більш докладні вимоги стосовно надання інформації про подорож, будуть визначні в Технічних умовах експлуатаційної сумісності, передбачених Директивою 2001/16/ЄС

⁽¹⁾ ОВ С 221, 8.9.2005., С. 8⁽²⁾ ОВ С 71, 22.3.2005., С. 26⁽³⁾ Висновок Європейського Парламенту від 28 вересня 2005 року (ОВ С 227 Е, 21.9.2006, С.490), Спільна Позиція Ради від 24 липня 2006 року (ОВ С 289 Е, 28.11.2006, С.1), Позиція Європейського Парламенту від 18 січня 2007 року (ще не опублікована в Офіційному віснику), Законодавча Резолюція Європейського Парламенту від 25 вересня 2007 року та Рішення Ради від 26 вересня 2007 року⁽⁴⁾ ОВ С 137, 8.6.2002., С. 2Європейського Парламенту та Ради від 19 березня 2001 року про сумісність традиційної залізничної системи⁽⁵⁾.

- (6) Посилення прав пасажирів залізничного транспорту повинно ґрунтуватися на існуючій системі міжнародного права стосовно цього, що міститься в Доповненні А – Уніфіковані правила стосовно Контракту про міжнародне перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом (CIV) до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (COTIF) від 9 травня 1980 року, зі змінами, внесеними Протоколом про внесення змін до Конвенції про Міжнародні залізничні перевезення від 3 червня 1999 року (Протокол 1999 року). Однак, бажано поширити сферу застосування цього Регламенту і захистити не лише міжнародних пасажирів, але і внутрішніх також.
 - (7) Залізничні підприємства повинні взаємодіяти для спрощення пересадки пасажирів залізничного транспорту від одного оператора до іншого шляхом продажу квитків прямого сполучення, якщо це можливо.
 - (8) Надання інформації та продаж квитків пасажирам залізничного транспорту має спрощуватися шляхом пристосування комп'ютеризованої системи до загальних вимог.
 - (9) Подальше впровадження систем надання інформації про поїздки та бронювання має виконуватися відповідно до Технічних умов експлуатаційної сумісності.
 - (10) Необхідно, щоб послуги для пасажирів залізничного транспорту були в цілому корисними для всіх громадян. Отже, інваліди, особи з обмеженою рухливістю, спричиноюю інвалідністю, віком чи іншими факторами, повинні мати однакові права, що й усі інші громадяни, на вільний рух, свободу вибору та недискримінацію. Серед іншого, особлива увага має надаватися наданню інформації для інвалідів, осіб з обмеженою рухливістю щодо доступу до послуг залізничного транспорту, правил користування рухомим складом та бортових приміщень. Для якомога кращого повідомлення пасажирам, що страждають на вади органів чуття, інформації стосовно запізнення, необхідно використовувати відповідно візуальні і звукові системи. Інваліди і особи з обмеженою рухливістю повинні мати можливість купувати квитки на борту потягу без додаткової плати.
- ⁽⁵⁾ ОВ L 110, 20.4.2001., С.1 Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2007/32/ЄС (ОВ L 41, 2.6.2007., С. 63)

- (11) Залізничні підприємства і керівництво вокзалів повинні враховувати потреби інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю шляхом дотримання положень Технічних умов експлуатаційної сумісності для осіб з обмеженою рухливістю таким чином, щоб відповідно до норм Співтовариства щодо державних закупівель, всі приміщення і всі рухомий склад робилися доступними за допомогою поступового усунення фізичних і функціональних перешкод при покупці нового обладнання або при виконанні будівельних робіт або капітальних ремонтів.
- (12) Залізничні підприємства повинні бути зобов'язаними страхуватися або вживати еквівалентний дій для покриття своєї відповідальності перед пасажирями залізничного транспорту в разі аварії. Мінімальна сума страхування для залізничних підприємств повинна переглядатися в майбутньому.
- (13) Посилення прав на відшкодування і допомоги в разі запізнення, пропуску пересадки, або відміни рейсу має призвести до збільшення стимулювання ринку залізничних пасажирських перевезень на користь пасажирів.
- (14) Бажано, щоб цей Регламент створив систему відшкодування для пасажирів у випадку запізнення, пов'язаного з відповідальністю залізничного підприємств, на тій же основі, що і міжнародна система, передбачена COTIF, і, зокрема, її доповненням CIV щодо прав пасажирів.
- (15) Якщо держава-член звільняє залізничне підприємство від застосування положень цього Регламенту, вона повинна після проведення консультацій з організаціями, що представляють пасажирів, заохотити зазначене підприємство запровадити механізми по наданню відшкодувань і допомоги в разі основних порушень в процесі обслуговування пасажирів залізничного транспорту.
- (16) Також бажано полегшити короткострокові фінансові труднощі постраждалих від аварій і залежних від них осіб у період одразу після аварії.
- (17) В інтересах пасажирів залізничного транспорту – вжити відповідних заходів за згодою державних органів влади для забезпечення їхньої особистої безпеки на залізничних вокзалах, а також на борту потягів.
- (18) Пасажири залізничного транспорту повинні бути здатні подати до будь-якого відповідного залізничного підприємства скаргу стосовно прав і зобов'язань, передбачених цим Регламентом, і мати право отримувати відповідь в розумні строки.
- (19) Залізничні підприємства повинні визначити, управляти і контролювати стандарти якості обслуговування пасажирів залізничного транспорту.
- (20) Зміст цього Регламенту повинен переглядатися на предмет пристосування грошових сум до інфляції і до вимог щодо якості інформування та обслуговування з урахуванням розвитку ринку, а також впливу цього Регламенту на якість обслуговування.
- (21) Цей Регламент застосовуватиметься без шкоди для Директиви 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист фізичних осіб у зв'язку з обробкою персональних даних і про вільний обіг цих даних⁽¹⁾.
- (22) Держави-члени повинні встановити санкції, що застосовуватимуться в разі порушення положень цього Регламенту і забезпечити застосування цих санкцій. Санкції, які можуть включати в себе сплату відшкодування відповідній особі, повинні бути ефективними, пропорційними і переконливими.
- (23) Оскільки цілі цього Регламенту, а саме розвиток залізничного транспорту в Співтоваристві і запровадження прав пасажирів, не можуть бути в достатній мірі досягнуті державами-членами, а отже можуть бути кращим чином досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, як це зазначено в статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного у вказаній статті, цей Регламент не виходить за рамки заходів, необхідних для досягнення цих цілей.
- (24) Метою цього Регламенту є вдосконалення обслуговування пасажирів залізничного транспорту в Співтоваристві. Тому держави-члени повинні мати можливість надавати тимчасові виключення для послуг в регіонах, в яких значна частина зазначених послуг відбувається за межами Співтовариства.
- (25) В деяких державах-членах залізничні підприємства можуть стикатися з труднощами в процесі впровадження положень цього Регламенту у повному обсязі в момент набрання ним чинності. Отже, держави-члени повинні мати можливість тимчасово звільняти від застосування положень цього Регламенту обслуговування пасажирів залізничного транспорту на внутрішніх перевезеннях на довгі відстані. Проте, тимчасове звільнення не повинно поширюватися на положення цього Регламенту стосовно доступу до залізничних перевезень інвалідів або осіб з обмеженою рухливістю, на положення стосовно права пасажирів, які бажають купити залізничний квиток, на покупку квитка без зайвих складнощів, на положення про відповідальність залізничних підприємств за пасажирів і за їхній багаж, на вимогу щодо зобов'язання підприємств бути застрахованими, а також стосовно вимоги до цих підприємств вживати адекватних заходів для забезпечення особистої безпеки пасажирів на вокзалах і в поїздах, і для управління ризиками.

⁽¹⁾ ОВ L 281, 23.11.1995, С. 31, Директива з останніми змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003, С.1)

- (26) Обслуговування пасажирів залізничного транспорту у міських, приміських і регіональних перевезеннях відрізняється за характером від обслуговування у перевезеннях на довгі відстані. Тому, за виключенням певних положень, що повинні застосовуватися до всіх послуг залізничного перевезення пасажирів в усьому Співтоваристві, держави-члени повинні мати право тимчасово звільняти послуги з міських, приміських і регіональних залізничних перевезень пасажирів від застосування положень цього Регламенту.
- (27) Необхідно ухвалити заходи, необхідні для виконання цього Регламенту відповідно до Рішення 1999/468/ЄС Ради від 28 червня 1999 року, що встановлює порядок використання імплементаційних повноважень, наданих Комісії⁽¹⁾.
- (28) Зокрема, Комісія повинна мати право ухвалювати імплементаційні заходи. Оскільки ці заходи мають загальну сферу застосування і призначені для внесення змін до неістотних елементів цього Регламенту, або для його доповнення новими неістотними елементами, вони повинні бути ухвалені відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, передбаченої в пункті (а) статті 5 Рішення 1999/468/ЄС.

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Предмет

Цей Регламент встановлює правила стосовно:

- інформації, яку повинні надати залізничні підприємства, укладання транспортних договорів, видачі квитків і впровадження комп'ютеризованої системи передачі інформації і бронювання для залізничного транспорту;
- відповідальності залізничних підприємств і їхніх страхових обов'язків щодо пасажирів і їхнього багажу;
- зобов'язань залізничних підприємств перед пасажирами в разі запізнення;
- захисту і допомоги інвалідам та особам з обмеженою рухливістю, що подорожують залізницею;
- визначення і нагляду за дотриманням стандартів якості обслуговування, управління ризиками для особистої безпеки подорожуючих, а також обробки скарг, і
- загальних правил щодо впровадження.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999, С.23, Рішення зі змінами, внесеними до Рішення 2006/512/ЄС (ОВ L 200 від 22.7.2006, С. 11)

Стаття 2

Сфера застосування

- Цей Регламент застосовується на всій території Співтовариства до всіх залізничних подорожей і послуг, що надаються одним або кількома залізничними підприємствами, які отримали ліцензію відповідно до Директиви 95/18/ЄС Ради від 19 червня 1995 року про ліцензії, що видаються залізничним підприємствам⁽²⁾.
- Цей Регламент не застосовується до транспортних послуг і до залізничних підприємств, які не отримали ліцензію в значенні Директиви 95/18/ЄС.
- Після вступу в силу цього Регламенту статті 9, 11, 12, 19, частина 1 статті 20 і стаття 26 будуть застосовуватися до всіх послуг з перевезення пасажирів залізничного транспорту.
- За винятком положень, зазначених в частині 3, держава-член може, на прозорій і недискримінаційній основі, надавати звільнення на період, що не перевищуватиме п'ять років, що може поновлюватися двічі на максимальний період п'ять років кожного разу, від застосування положень цього Регламенту стосовно обслуговування пасажирів залізничного транспорту при внутрішніх перевезеннях.
- За винятком положень, зазначених в частині 3, держава-член може надавати звільнення від застосування положень цього Регламенту для послуг з міських, приміських і регіональних перевезень пасажирів залізничного транспорту. Для розмежування послуг з міських, приміських і регіональних перевезень пасажирів залізничного транспорту держави-члени застосовують визначення, що містяться в Директиві 91/440/ЄЕС Ради від 29 липня 1991 року про розвиток залізничного транспорту в Співтоваристві⁽³⁾. Для застосування цих визначень держави-члени використовують такі критерії: відстань, частота надаваних послуг, кількість передбачених зупинок, використовуваний рухомий склад, системи продажу квитків, зміна кількості пасажирів в часи пік і в часи найменшого завантаження транспорту, коди потягів і розклади їх руху.
- Протягом максимум п'яти років держава-член може, на основі прозорості і недискримінаційні, надавати звільнення, що може поновлюватися, від застосування положень цього Регламенту для окремих послуг і подорожей, в зв'язку з тим, що значна частина послуг з перевезення пасажирів залізничного транспорту, в тому числі, як мінімум одна передбачена зупинка на вокзалі, здійснюється за межами Співтовариства.
- Держави-члени повідомляють Комісії про звільнення, надані відповідно до частин 4, 5 і 6. Комісія вживає відповідних заходів в разі, якщо звільнення вважається таким, що не відповідає положенням цієї статті. Не пізніше 3 грудня 2014 року Комісія передає Європейському Парламенту і Раді звіт про надані звільнення від застосування цього Регламенту відповідно до частин 4, 5 і 6.

⁽²⁾ ОВ L 143 від 27.6.1995, С.70, Директива зі змінами, внесеними Директивою 2004/49/ЄС Європейського Парламенту і Ради (ОВ L 164, 30.4.2004, С. 44)

⁽³⁾ ОВ L 237, 24.8.1991, С.25 Директива зі змінами, внесеними Директивою 2006/103/ЄС (ОВ L 363, 20.12.2006, С. 344).

Стаття 3

Визначення

Для цілей цього Регламенту будуть застосовуватися такі визначення:

1. «Залізничні підприємства» означає залізничні підприємства, як це визначено в статті 2 Директиви 2001/14/ЄС ⁽¹⁾, і будь-які інші державні або приватні підприємства, діяльність яких полягає в наданні послуг з перевезення товарів і/або пасажирів залізницею, на тій основі, що тяга повинна забезпечуватися цим підприємством. Це поняття також включає підприємства, які забезпечують лише тягу.
2. «Перевізник» означає залізничне підприємство учасник договору, з яким пасажир уклав угоду на перевезення, або група послідовних залізничних підприємств, які несуть відповідальність за перевезення на основі цього договору.
3. «Заступник перевізника» означає залізничне підприємство, яке не уклало договір з пасажиром, але якому залізничне підприємство, сторона договору, частково або повністю довірила виконання залізничного перевезення.
4. «Адміністратор інфраструктури» означає будь-який орган або підприємство, яке несе відповідальність за організацію і утримання залізничної інфраструктури, або її частини, як це зазначено в статті 3 Директиви 91/440/ЄЕС, що також може включати в себе управління системою контролю і безпеки інфраструктури, функції керівника інфраструктури в мережі або в частині мережі можуть надаватися різними органами або підприємствам.
5. «Адміністратор вокзалу» означає організаційне підприємство в державі-члені, яке відповідає за управління залізничними вокзалами і яке може бути адміністратором інфраструктури.
6. «Туроператор» означає організатор або роздрібний продавець послуг залізничного перевезення, інший ніж залізничне підприємство у значенні пунктів 2 та 3 статті 2 Директиви 90/314/ЄЕС ⁽²⁾;
7. «Продавець квитків» означає будь-який роздрібний продавець залізничних послуг, який укладає транспортні договори і продає квитки від імені залізничного підприємства або самостійно.
8. «Транспортний договір» означає договір про перевезення, що укладається на платній або безоплатній основі між залізничним підприємством або продавцем квитків та пасажиром для надання однієї або кількох транспортних послуг.

⁽¹⁾ Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2001 року стосовно розподілу можливостей залізничної інфраструктури і тарифікації залізничної інфраструктури (ОВ L 75, 15.3.2001, С. 29). Директива зі змінами, внесеними Директивою 2004/49/ЄС.

⁽²⁾ Директива 90/314/ЄЕС Ради від 13 червня 1990 року щодо поїздок у подорожі, відпочинку під час відпустки і пакетних поїздок (ОВ L 158, 23.6.1990, С. 59).

9. «Бронювання» означає дозвіл, на паперовому або на електронному носії, що надає право на перевезення на основі попередньо підтверджених персоналізованих домовленостей про перевезення.
10. «Квиток прямого сполучення» означає один або кілька квитків, який представляє собою договір на перевезення на надання послідовних послуг залізничного транспорту, що здійснюються одним або кількома залізничними підприємствами.
11. «Послуги з внутрішніх перевезень пасажирів залізничного транспорту» означає послуги з перевезення пасажирів залізницею, що не виходять за кордони держави-члена.
12. «Запізнення» означає різницю між часом, коли пасажир повинен був прибути до місця призначення згідно з опублікованим розкладом, і часом його/її фактичного або очікуваного прибуття.
13. «Проїзний квиток» або «Абонемент» означає квиток на необмежену кількість поїздок що надає уповноваженому володільцю право на поїздки залізницею за певним маршрутом або в рамках певної мережі протягом визначеного періоду.
14. «Комп'ютеризована система інформування та бронювання для залізничного транспорту (CIRSRT)» означає комп'ютеризовану систему, що містить інформацію про залізничні послуги, що надаються залізничними підприємствами. Інформація про пасажирські послуги, що зберігається в CIRSRT, містить таку інформацію:
 - (a) переліки і розклади пасажирських послуг,
 - (b) доступність місць для пасажирів,
 - (c) тарифи і особливі умови,
 - (d) доступність потягів для інвалідів та для осіб з обмеженою рухливістю,
 - (e) пристрої, за допомогою яких можна здійснювати бронювання або видання звичайних квитків або квитків прямого сполучення тією мірою, якою частина або всі такі пристрої доступні для користувачів,
15. «Інвалід» або «особа з обмеженою рухливістю» означає будь-яку особу, рухливість якої під час користування послугами транспорту є обмеженою через будь-які фізичні вади (органів чуттів або органів рухів, постійні або тимчасові), через розумові вади або розлади або з будь-яких інших причин, або через вік, і стан якої вимагає належної уваги і пристосування до його або її особливих потреб в обслуговуванні, яке доступне для всіх пасажирів.
16. «Загальні умови перевезення» означає умови перевізника, які представлені в формі загальних умов або тарифів, чинні на законних підставах в кожній державі-члені і які, шляхом укладення договору на перевезення, стали її невід'ємною частиною.
17. «Транспортний засіб» означає автотранспортний засіб або причеп, що перевозиться в зв'язку з перевезенням пасажирів.

ГЛАВА II

**ДОГОВОРИ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ,
ІНФОРМУВАННЯ І КВИТКИ***Стаття 4***Договори на перевезення**

За умови дотримання положень цієї Глави, укладання і виконання договору на перевезення, а також надання інформації і продаж квитків підпорядковуються положенням Розділу II і Розділу III Додатку I.

*Стаття 5***Велосипеди**

Залізничні підприємства дозволяють пасажиром брати на борт поїзду велосипеди, якщо їх легко розмістити, і якщо це не впливає негативно на надання особливих залізничних послуг та якщо рухомий склад потягу надає таку можливість, у разі необхідності за оплату.

*Стаття 6***Заборона відмови і обмежувальні умови**

1. Зобов'язання перед пасажирами, що виникають внаслідок застосування цього Регламенту, не можуть бути предметом обмеження або відмови, особливо шляхом відступу або обмежувальних застережень, що можуть міститися в договорі на перевезення.

2. Залізничні підприємства можуть пропонувати більш вигідні договірні умови для пасажирів, ніж умови, закріплені в цьому Регламенті.

*Стаття 7***Зобов'язання щодо інформування про припинення надання послуг**

Залізничні підприємства або в разі необхідності компетентні органи, відповідальні за виконання договору про державні залізничні перевезення, повинні оприлюднювати відповідними засобами інформацію про рішення щодо припинення надання послуг, до такого припинення.

*Стаття 8***Інформація про поїздки**

1. За запитом і без шкоди статті 10 залізничні підприємства і продавці квитків, які пропонують договори на перевезення від імені одного або кількох залізничних підприємств, надають пасажирам принаймні інформацію, зазначену в частині I Додатку III, щодо поїздок, які пропонує договір на перевезення відповідне залізничне підприємство. Продавці квитків, які пропонують договори на перевезення за власний рахунок, а також туроператори надають цю інформацію в разі її доступності.

2. Залізничні підприємства протягом поїздки надають пасажирів принаймні інформацію, зазначену в Частині II Додатку II.

3. Інформація, зазначена в частинах 1 і 2, повідомляється в найбільш придатній формі. Особлива увага приділяється потребам пасажирів, які мають порушення слуху і/або зору.

*Стаття 9***Доступність квитків, квитки прямого сполучення і бронювання**

1. Залізничні підприємства і продавці квитків пропонують, в разі наявності, квитки, квитки прямого сполучення і бронювання квитків.

2. Без шкоди застосуванню частини 4, залізничні підприємства розповсюджують квитки для пасажирів, застосовуючи принаймні один із нижченаведених каналів:

- (a) квиткова каса або автомат з продажу квитків,
- (b) Інтернет, телефон або шляхом застосування будь-якої іншої широко доступної інформаційної технології,
- (c) на борту потягу.

3. Без шкоди застосуванню частин 4 та 5, залізничні підприємства розповсюджують квитки на послуги, передбачені в рамках договорів на державні перевезення, застосовуючи принаймні один із нижченаведених каналів:

- (a) квиткова каса або автомат з продажу квитків,
- (b) на борту потягу.

4. Залізничні підприємства надають можливість отримати квитки на відповідні послуги на борту потягу, за виключенням випадків, коли ця можливість обмежується або забороняється з причин, пов'язаних з безпекою або з боротьбою з шахрайством, або з причин обов'язкового бронювання або обґрунтованих комерційних причин.

5. За відсутності квиткової каси або автомату з продажу квитків на вокзалі відправлення, пасажири на вокзалі повинні бути поінформовані про:

- (a) можливість придбати квиток по телефону, по Інтернету, на потязі, а також про порядок здійснення такої покупки,
- (b) найближче розташування залізничного вокзалу або місця, де є квиткові каси / автомат з продажу квитків.

*Стаття 10***Система інформування про поїздки і бронювання**

1. Для надання інформації і видачі квитків, зазначених в цьому Регламенті, залізничні підприємства і продавці квитків використовують систему CIRSRT, що повинна бути організована відповідно до процедур, зазначених в цій статті.

2. Для цілей цього Регламенту мають застосовуватися Технічні умови експлуатаційної сумісності, зазначені в Директиві 2001/16/ЄС.

3. Не пізніше 3 грудня 2010 року Комісія за пропозицією, що подається Європейською залізничною агенцією (ERA), ухвалює Технічні умови експлуатаційної сумісності для інтегрованих засобів обробки і передачі даних для пасажирів. Технічні умови експлуатаційної сумісності дозволяють надання інформації, зазначеної в Додатку II, і видачу квитків відповідно до цього Регламенту.

4. Залізничні підприємства ухвалюють свою комп'ютерну систему CIRSRT згідно зі встановленими вимогами і Технічними умовами експлуатаційної сумісності, відповідно до плану впровадження, визначеного в Технічних умовах на експлуатаційну сумісність.

5. За умови дотримання положень Директиви 95/46/ЄС, жодне залізничне підприємство або продавець квитків не розголошують персональні дані по індивідуальним бронюванням іншим залізничним підприємствам і продавцям квитків.

ГЛАВА III

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗА ПАСАЖИРІВ І БАГАЖ

Стаття 11

Відповідальність за пасажирів та багаж

За умови дотримання положень цієї Глави, і без шкоди застосовному національному праву про надання пасажиром подальших відшкодувань за завдану шкоду, відповідальність залізничних підприємств за пасажирів та їхній багаж регулюється Главами I, III і IV Розділу IV, а також розділами VI і VII Додатку I.

Стаття 12

Страховання

1. Зобов'язання, визначені в статті 9 Директиви 95/18/ЄС, оскільки це пов'язано з відповідальністю за пасажирів, має розумітися як вимога до залізничного підприємства бути належним чином застрахованим або вживати еквівалентних заходів для того, щоб мати можливість покрити свою відповідальність, що виникає на підставі цього Регламенту.

2. Не пізніше 10 грудня 2010 року Комісія подає до Європейського Парламенту та Ради звіт про встановлення мінімальної страхової суми для залізничних підприємств. В разі необхідності цей звіт супроводжується відповідними пропозиціями або рекомендаціями з цього питання.

Стаття 13

Сплата авансових платежів

1. В разі смерті або поранення пасажирів залізничне підприємство, зазначене в частині 5 статті 26 Додатку I, сплачує невідкладно і в жодному разі не пізніше п'ятнадцяти днів після ідентифікації фізичної особи, що має право на відшкодування збитків, будь-які авансові платежі, необхідні для покриття

нагальних економічних потреб, пропорційно шкоди, якої зазнали.

2. Без шкоди частині 1 авансовий платіж не може бути меншим за 21 000 євро на пасажирів у випадку смерті.

3. Сплата авансового платежу не є сама по собі визнанням відповідальності, і він може бути повністю вирахований з суми, сплаченої раніше на підставі цього Регламенту, але вона не повертається, за виключенням випадків, коли шкода була завдана внаслідок недбалості або з вини пасажирів, або якщо особа, якій було виплачено авансовий платіж, не мала права на його отримання.

Стаття 14

Заперечення відповідальності

Навіть якщо залізничне підприємство заперечує свою відповідальність за травму, нанесену пасажирів під час перевезення, воно намагається, в межах розумного, допомогти пасажирів, який вимагає відшкодування шкоди від третіх осіб.

ГЛАВА IV

ЗАПІЗНЕННЯ, ПРОПУЩЕНІ ПЕРЕСАДКИ АБО СКАСУВАННЯ РЕЙСІВ

Стаття 15

Відповідальність за запізнення, п пропущені пересадки та скасування рейсу

За умови дотримання умов цієї Глави, відповідальність залізничних підприємств за запізнення, пропущені пересадки і скасування рейсів врегульовується Главою II Розділу IV Додатку I.

Стаття 16

Відшкодування і зміна маршруту

Якщо обгрунтовано можна очікувати на те, що запізнення прибуття на станцію кінцевого призначення становитиме понад шістьдесят хвилин від часу, передбаченого в договорі на перевезення, пасажирів одразу ж матимуть можливість обрати:

- відшкодування повної вартості квитка за тарифом його покупки, за не здійснену частину або частини подорожі, що не відбулася, і за частину або частини подорожі, що відбулася, якщо вона більше не відповідає своєму призначенню по відношенню до первинного плану подорожі пасажирів, а також, в разі необхідності, сплату зворотної поїздки до місця первинного відправлення, за першої ж можливості. Відшкодування відбувається на тих же умовах, що і оплата відшкодування, зазначеного в статті 17, або
- продовження подорожі або зміну маршруту до місця кінцевого призначення на схожих умовах перевезення і за найближчої можливості, або
- продовження подорожі або на зміну маршруту до місця кінцевого призначення на схожих умовах перевезення в більш пізню дату, на розсуд пасажирів.

*Стаття 17***Відшкодування вартості квитка**

1. Не втрачаючи права на перевезення, пасажир може вимагати від залізничного підприємства відшкодування за запізнення, якщо він або вона запізнюються між місцем відправки та місцем прибуття, зазначеними у квитку, за що немає відшкодування суми вартості квитка відповідно до статті 16. Мінімальні відшкодування з причини запізнення є такими:

(a) 25% вартості квитка в разі запізнення потягу на час від 60 хвилин до 119 хвилин.

(b) 50% вартості квитка в разі запізнення потягу на 120 хвилин та більше.

Пасажири, що є власниками проїзного квитка або абонементу і стикаються з неодноразовими запізненням або зі скасуванням протягом строку дії їхнього квитка, можуть вимагати відповідного відшкодування згідно з домовленостями з залізничними підприємствами щодо відшкодування. Ці домовленості встановлюють критерії, що застосовуються до запізнень і до розрахунку відшкодування.

Відшкодування за запізнення розраховується по відношенню до ціни, фактично сплаченої пасажиром за послуги, які були надані із запізненням.

Якщо договір на перевезення стосується поїздки в обидва кінця, сума відшкодування, що підлягає сплаті в разі затримання при поїздки в один чи в інший бік, розраховується по відношенню до половини сплаченої вартості квитка. Так само, сума відшкодування, що підлягає сплаті в разі надання послуги з запізненням в рамках будь-якого іншого типу транспортного договору, що дозволяє здійснювати кілька послідовних поїздок, розраховується пропорційно загальній вартості квитка.

Розрахунок тривалості запізнення не враховує жодне запізнення, стосовно якого залізничне підприємство може довести, що вони відбулися за межами територій, на яких застосовується Договір про заснування Європейського Співтовариства.

2. Відшкодування вартості квитку сплачується протягом наступного місяця після подання заяви про відшкодування. Воно може сплачуватися в формі ваучерів і/або інших послуг, якщо умови є гнучкими (зокрема стосовно строку дії та напрямку призначення). За вимогою пасажирів відшкодування сплачується грошима.

3. Відшкодування вартості квитка не скорочується на суму операційних витрат, таких як збори, витрати на телефонні переговори або поштові марки. Залізничні підприємства можуть встановлювати мінімальний поріг сплачуваного відшкодування. Цей поріг не перевищуватиме 4 євро.

4. Пасажир не має права на жодне відшкодування, якщо він був проінформований про запізнення до покупки квитка, або якщо запізнення через

продовження іншого перевезення або зміну маршруту є меншим за 60 хвилин.

*Стаття 18***Допомога**

1. У разі запізнення відправлення або прибуття залізничне підприємство або адміністратор вокзалу повідомляє пасажирів про ситуацію, а також про приблизний час відправлення і прибуття, як тільки ця інформація стає їм відомою.

2. У разі будь-якого запізнення, зазначеного в частині 1, на понад 60 хвилин пасажирів безкоштовно надають:

(a) їжу і напої в достатньому у розумному відношенні до часу очікування, в разі їх доступності на потязі або на вокзалі, або якщо існує обгрунтована можливість їх постачання.

(b) проживання в готелі або в іншому місці розташування, а також перевезення від вокзалу до місця розташування, якщо виявляється необхідним перебування протягом однієї ночі або протягом кількох ночей, або якщо необхідно додаткове перебування, якщо та коли це можливо практично.

(c) якщо потяг заблоковано в дорозі, перевезення між місцезнаходженням потягу і вокзалом, іншим пунктом відправлення або кінцевого призначення, якщо це можливо практично.

3. Якщо надання залізничних послуг не можуть більше продовжуватися, залізничні підприємства якомога скоріше організують перевезення пасажирів іншими транспортними засобами.

4. За проханням пасажирів, залізничні підприємства засвідчують на квитку, що залізничні послуги були надані з запізненням, призвели до пропущення пересадки або що рейси були скасовані, в залежності від випадку.

5. При застосуванні частин 1, 2 і 3, відповідне залізничне підприємство приділяє особливу увагу потребам інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю, а також осіб, які їх супроводжують.

ГЛАВА V

ІНВАЛІДИ ТА ОСОБИ З ОБМЕЖЕНОЮ РУХЛИВІСТЮ*Стаття 19***Право на перевезення**

1. Залізничні підприємства і адміністратори вокзалів встановлюють або запроваджують правила недискримінаційного користування транспортом для інвалідів або осіб з обмеженою рухливістю, за активною участю організацій, що представляють інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю.

2. Інваліди та особи з обмеженою рухливістю бронюють і купують квитки без додаткових доплат. Залізничне підприємство, продавці квитків або туроператори не можуть відмовити інваліду або особі з обмеженою рухливістю у бронюванні або в продажі квитків, або вимагати, щоб така особа супроводжувалася іншою особою, за винятком, коли це абсолютно необхідно для дотримання правил користування, зазначених в частині 1.

Стаття 20

Повідомлення інформації інвалідам та особам з обмеженою рухливістю

1. За запитом залізничні підприємства, продавці квитків або туроператори надають інвалідам та особам з обмеженою рухливістю інформацію про доступність залізничних послуг, а також про умови користування рухомим складом потягу відповідно до правил, зазначених в частині 1 статті 19, і повідомляють інвалідам і особам з обмеженими можливостями інформацію про обладнання, доступне на потязі.

2. Якщо залізничне підприємство, продавець квитків і/або туроператор користуються звільненнями, передбаченими частиною 2 статті 19, вони, на запит, повідомляють у письмовій формі інваліду та особі з обмеженою рухливістю про причини протягом п'яти робочих днів, після дати відмови у бронюванні або в продажі квитку, або з дня пред'явлення вимоги про супроводження пасажира іншою особою.

Стаття 21

Доступність

1. Залізничні підприємства і адміністратори вокзалів через дотримання Технічних умов експлуатаційної сумісності для осіб з обмеженою рухливістю забезпечують доступ для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю до вокзалів, перонів, рухомого складу потягів і іншого обладнання.

2. За відсутності супроводжуючого персоналу на борту потягу або персоналу на вокзалі залізничні підприємства і адміністрація вокзалів вживають усіх необхідних заходів для того, щоб надати інвалідам або особам з обмеженою рухливістю можливість користуватися залізничним транспортом.

Стаття 22

Допомога на вокзалах

1. Якщо інвалід або особа з обмеженою рухливістю від'їжджає з вокзалу, на якому працює спеціальний персонал, або проїжджає такий вокзал транзитом, або прибуває на такий вокзал, адміністратор вокзалу надає такій особі безкоштовно необхідну допомогу, пов'язану з посадкою в потяг, що відбуває, або з виходом із потягу, що прибув і на який було придбано квиток, без шкоди правилам користування, зазначеним в частині 1 статті 19.

2. Держави-члени можуть передбачати звільнення від застосування частини 1 для пасажирів, які подорожують транспортним засобом, що є предметом договору на надання державних послуг наданого відповідно до законодавства Співтовариства, за умови, що компетентний орган влади запровадив альтернативні пристрої або положення, які гарантують еквівалентний або вищий рівень користування транспортними послугами.

3. На вокзалах, штат яких не укомплектованих персоналом, залізничні підприємства і адміністратори вокзалів забезпечують легку доступність інформації відповідно до правил доступу, зазначених у частині 1 статті 19, про найближчі вокзали, укомплектовані персоналом, та про допомогу, яка надається безпосередньо інвалідам та особам з обмеженою рухливістю.

Стаття 23

Допомога на борту потягу

Без шкоди положенням, передбаченим частиною 1 статті 19 (1), залізничні підприємства надають безкоштовну допомогу інвалідам та особам з обмеженою рухливістю на борту потягу і під час посадки і висадки з потягу.

Для цілей цієї статті під допомогою на борту потягу слід розуміти необхідні заходи, вжиті для того, щоб дозволити інвалідам або особам з обмеженою рухливістю мати доступ до послуг на борту потягу, які надаються іншим пасажиром, якщо фізичні вади або обмеженість рухливості особи не дозволяють здійснювати доступ до зазначених послуг незалежно та безпечно.

Стаття 24

Умови, на яких надається допомога

Залізничні підприємства, адміністратори вокзалів, продавці квитків і туроператори взаємодіють між собою для надання інвалідам та особам з обмеженою рухливістю допомоги відповідно до статей 22 і 23 відповідно до нижченаведених пунктів:

- допомога надається за умови, що залізничне підприємство, адміністрацію вокзалів, продавця квитків або туроператора, у яких придбано квиток, поінформовано, принаймні за сорок вісім годин, про необхідність такої допомоги. Якщо квиток передбачає можливість кількох поїздок, достатньо одного повідомлення, за умови надання відповідної інформації під час таких поїздок.
- залізничні підприємства, адміністрація вокзалів, продавці квитків або туроператори вживають усіх необхідних заходів для прийому повідомлень.
- якщо не надано жодного повідомлення відповідно до пункту (а), залізничне підприємство і адміністрація вокзалів вживають усіх необхідних заходів для того, щоб надати допомогу в такий спосіб, який дозволить подорожувати інвалідам та особам з обмеженою рухливістю.

- (d) без шкоди повноваженням інших організацій у зонах, розташованих поза межами вокзалу, адміністрація вокзалів або будь-яка інша уповноважена особа зазначає зони в межах або поза межами вокзалу, в яких інваліди або особи з обмеженою рухливістю можуть попередити про свій приїзд на вокзал і, у разі необхідності, звернутися по допомогу;
- (e) допомога надається за умови, що інвалід або особа з обмеженою рухливістю з'явиться до зазначеного місця в час, визначений залізничним підприємством або адміністратором вокзалу, які надають послуги. Зазначений час не перевищує шістдесят хвилин до об'явленого часу відправлення або часу, коли всі пасажирів запрошуються на реєстрацію. Якщо інваліду або особі з обмеженою рухливістю не встановлено часу, коли він/вона повинен(-на) з'явитися до зазначеного місця, така особа повинна з'явитися у призначене місце не пізніше ніж за тридцять хвилин до об'явленого часу відправлення або часу запрошення пасажирів на реєстрацію.

Стаття 25

Відшкодування за обладнання для пересування або за інше спеціальне обладнання

Якщо залізничне підприємство несе відповідальність за втрату або за часткове або повне пошкодження обладнання для пересування або іншого спеціального обладнання, яким користується інваліди або особи з обмеженою рухливістю, не застосовується ніяких фінансових обмежень.

ГЛАВА VI

БЕЗПЕКА, СКАРГИ ТА ЯКІСТЬ ПОСЛУГ

Стаття 26

Особиста безпека пасажирів

Залізничні підприємства, адміністратори інфраструктури і адміністрація вокзалів, спільно з державними органами влади, вживають відповідних заходів у відповідних сферах їхньої відповідальності й пристосовують їх відповідно до рівня безпеки, визначеного державними органами влади, для забезпечення особистої безпеки пасажирів на вокзалах і на борту потягів, а також для управління ризиками. Вони співпрацюють та обмінюються інформацією стосовно найкращої практики щодо попередження дій, що могли б підірвати безпеку.

Стаття 27

Скарги

1. Залізничні підприємства встановлюють механізм роботи зі скаргами щодо прав і обов'язків, передбачених цим Регламентом. Вони широко інформують пасажирів про свої контактні дані та про свою робочу мову (мови).
2. Пасажири мають право подавати скарги до будь-якого причетного залізничного підприємства.

Протягом одного місяця одержувач скарги надає обґрунтовану відповідь або, якщо це виправдано ситуацією, повідомляє пасажирів про дату, коли він може очікувати на отримання відповіді, у межах періоду, що не перевищує три місяці від дати отримання скарги.

3. Залізничне підприємство публікує в щорічному звіті, зазначеному в статті 28, кількість і типи отриманих скарг, оброблених скарг, строк надання відповіді і вжиті для можливого покращення ситуації заходи.

Стаття 28

Норми якості послуг

1. Залізничні підприємства визначають норми якості надання послуг і запроваджують систему контролю якості для підтримки якості послуг. Норми якості надання послуг повинні покривати принаймні пункти, перелічені в Додатку III.
2. Залізничні підприємства контролюють свою власну діяльність за нормами якості надання послуг. Кожного року вони разом з їхнім річним звітом публікують звіт про якість надання ними послуг. Звіти про якість надання послуг публікуються на Інтернет сайтах залізничних підприємств. Крім того, ці звіти доступні на Інтернет сайті Європейської залізничної агенції.

ГЛАВА VII

ІНФОРМУВАННЯ ТА ВИКОНАННЯ

Стаття 29

Інформування пасажирів про їхні права

1. Коли залізничні підприємства, адміністрації вокзалів і туроператори продають квитки на залізничний транспорт, вони повинні інформувати пасажирів про їхні права і обов'язки, передбачені цим Регламентом. Для дотримання цього зобов'язання про надання інформації залізничні підприємства, адміністрації вокзалів і туроператори можуть використовувати стислий виклад положень цього Регламенту, підготовлений Комісією на всіх офіційних мовах установ Європейського Союзу і оприлюднений для них.
2. Залізничні підприємства і адміністрація вокзалів належним чином повідомляють пасажирів, на вокзалі або на борту потягу, контактні дані, що дозволяють зв'язатися з органом або органами, призначеними державами-членами на підставі статті 30.

Стаття 30

Виконання

1. Кожна держава-член визначає орган або органи, відповідальні за виконання цього Регламенту. Кожен орган вживає необхідних заходів для забезпечення дотримання прав пасажирів.

Кожен орган є незалежним від будь-якого адміністратора інфраструктури, органу з встановлення тарифів, органу розподілу або залізничного підприємства стосовно своєї організації, фінансування, юридичної структури і прийняття рішень.

Держави-члени повідомляють Комісії про призначення одного або кількох органів відповідно до цієї частини та про його відповідні обов'язки.

2. Кожен пасажир може подавати скаргу до відповідного компетентного органу, призначеного на підставі частини 1, або до будь-якого іншого компетентного органу, призначеного державою-членом, щодо стверджуваного порушення цього Регламенту.

Стаття 31

Взаємодія між органами, відповідальними за виконання Регламенту

Органи, відповідальні за виконання Регламенту, зазначені в статті 30, обмінюються інформацією про принципи своєї роботи і прийняття рішень в усьому Співтоваристві. Комісія надає їм свою підтримку у здійсненні цієї задачі.

ГЛАВА VIII

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 32

Санкції

Держави-члени повинні встановлювати правила про санкції, що застосовуються при порушенні положень цього Регламенту, і повинні вживати всіх заходів, необхідних для забезпечення їх виконання. Передбачені санкції повинні бути ефективними, пропорційними і переконливими. Держави-члени повідомляють про ці правила і заходи Комісії до 3 червня 2010 року і невідкладно повідомляють про будь-які подальші зміни, що впливають на них.

Стаття 33

Додатки

Заходи, призначені для внесення змін до несуттєвих положень цього Регламенту шляхом адаптування Додатків до нього, окрім Додатку I, ухвалюються

відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 2 статті 35.

Стаття 34

Положення про внесення змін

1. Заходи, що призначені для внесення змін до несуттєвих положень цього Регламенту шляхом доповнень і необхідні для виконання статей 2, 10 і 12, повинні ухвалюватися відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 2 статті 35.

2. Заходи, призначені для внесення змін до несуттєвих положень цього Регламенту шляхом коригування грошових сум, зазначених в цьому Регламенті, крім передбачених Додатком I, з огляду на інфляцію, ухвалюються відповідно до підконтрольної регуляторної процедури, зазначеної в частині 2 статті 35.

Стаття 35

Регламент Комітету

1. Комісії допомагатиме Комітет, створений на підставі статті 11а Директиви 91/440/ЄЕС.

2. В разі посилення на цю частину застосовуються частини 1 – 4 статті з 5а і стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС з урахуванням положень статті 8 цього Рішення.

Стаття 36

Звітування

Комісія подає звіт Європейському Парламенту та Раді стосовно виконання і результатів застосування цього Регламенту до 3 грудня 2012 року і, зокрема, звіт про норми якості надання послуг.

Звітування подається на основі інформації, яка повинна надаватися відповідно до цього Регламенту і пункту (b) статті 10 Директиви 91/440/ЄЕС. В разі необхідності звіт супроводжується відповідними пропозиціями.

Стаття 37

Набрання чинності

Цей Регламент набирає чинності через 24 місяці після дати його опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Цей Регламент є зобов'язальним у повному обсязі та має пряму дію в усіх державах членах.

Вчинено в Страсбурзі 23 жовтня 2007 року.

За Європейський Парламент
Голова
H.-G.PÖTTERING

За Раду
Голова
M.LOBO ANTUNES

*ДОДАТОК I***Витяг з Єдиних Правил щодо договору на міжнародне перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом (CIV)***Доповнення А*

до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (COTIF) від 9 травня 1980 року, зі змінами, внесеними Протоколом про внесення змін до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення від 3 липня 1999 року.

РОЗДІЛ II

УКЛАДЕННЯ І ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ*Стаття 6***Договір на перевезення**

1. Договором на перевезення перевізник бере на себе зобов'язання по перевезенню пасажира, а також, в разі необхідності, багажу і транспортних засобів до місця призначення і доставці багажу і транспортних засобів до місця призначення.
2. Договір на перевезення підтверджується існуванням одного або кількох квитків, виданих пасажиру. Однак, на підставі статті 9, відсутність, неправильне оформлення або втрата квитку не впливають на існування або чинність договору, який, як і раніше, регулюється цими Єдиними Правилами.
3. Квиток є доказом укладання і змісту договору на перевезення

*Стаття 7***Квиток**

1. Загальні умови перевезення визначають форму і зміст квитків, а також мову і шрифт для його оформлення і друкування.
2. Квиток повинен принаймні містити таку інформацію:
 - (a) найменування перевізника або перевізників,
 - (b) зазначення того, що перевезення, навіть за наявності застережень про протилежне, підлягає застосуванню цих Єдиних Правил, що може позначатися за допомогою аббревіатури CIV,
 - (c) будь-яка інша інформація, необхідна для підтвердження укладання і змісту договору на перевезення, і яка надає пасажиру можливість підтвердити свої права, що впливають з такого договору.
3. Після отримання квитка пасажир повинен переконатися у тому, що цей квиток було виписано відповідно до його вказівок.
4. Квиток може передаватися іншій особі, якщо він не виписаний на прізвище пасажира і якщо подорож ще не почалася.
5. Квиток може бути оформлений у вигляді електронного запису, який може бути перетворений на розбірливий письмовий запис даних. Засоби, використані для реєстрації і обробки даних повинні бути еквівалентними з точки зору функціональності, зокрема що стосується доказової сили квитку, представленого цими даними.

*Стаття 8***Сплата і відшкодування плати за перевезення**

1. Якщо між пасажиром і перевізником немає інших домовленостей, плата за перевезення сплачується заздалегідь.
2. Загальні Умови перевезення визначають умови відшкодування плати за перевезення.

*Стаття 9***Право на перевезення. Виключення з перевезення**

1. Пасажир, з самого початку його подорожі, повинен мати дійсний квиток і пред'являти його при перевірці квитків. Загальні Умови перевезення можуть передбачати:

- (a) що пасажир, який не пред'являє дійсний квиток, повинен сплатити, окрім плати за перевезення, додаткову плату,
- (b) що від пасажирів, який відмовляється сплачувати плату за перевезення або доплату за вимогою, може вимагатися припинити його подорож,
- (c) чи може і на яких умовах здійснюється доплата.

2. Загальні Умови перевезення можуть передбачати, що від пасажирів, які:

- (a) представляють загрозу для безпеки і належного функціонування транспортної системи або для безпеки інших пасажирів,
- (b) спричиняють у неприпустимий спосіб незручності для інших пасажирів

може вимагатися припинити їхню подорож, і що такі особи не матимуть права на відшкодування їхньої плати за перевезення, або будь-якої плати за перевезення зареєстрованого багажу, яку вони сплатили.

*Стаття 10***Виконання адміністративних формальностей**

Пасажир повинен дотримуватися всіх формальностей, виконання яких вимагається митними або іншими адміністративними органами.

*Стаття 11***Скасування і запізнення потягу. Пропуск пересадки**

Перевізник повинен, в разі необхідності, засвідчити на квитку, що потяг було скасовано або що пересадка була пропущена.

*РОЗДІЛ III***ПЕРЕВЕЗЕННЯ РУЧНОЇ ПОКЛАЖІ, ТВАРИН,
ЗАРЕЄСТРОВАНОВОГО БАГАЖУ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ.**

Глава I

Загальні положення*Стаття 12***Дозволені до перевезення речі і тварини**

1. Пасажири можуть перевозити з собою речі, що можуть легко переноситися в руках (кучна поклажа), а також живих тварин, відповідно до Загальних Умов перевезення. Крім того, пасажири також можуть перевозити з собою громіздкі предмети, відповідно до спеціальних положень, що містяться в Загальних Умовах перевезення. Речі і тварини, що можуть завважати або спричинити незручності чи ушкодження іншим пасажирам, не дозволяються для перевезення в якості ручної поклажі.

2. Пасажири можуть відправляти речі та тварин як зареєстрований багаж відповідно до Загальних Умов перевезення.

3. При перевезенні пасажирів перевізник може дозволяти перевезення транспортних засобів відповідно до спеціальних положень, що містяться в Загальних Умовах перевезення.

4. Перевезення небезпечних вантажів як ручної поклажі, зареєстрованого багажу, а також в або на транспортних засобах, які, відповідно до цього Розділу перевозяться залізницею, повинно відповідати положенням Регламенту про перевезення небезпечних вантажів залізницею (RID).

*Стаття 13***Перевірка**

1. В разі існування обґрунтованих причин для підозр у недотриманні умов перевезення, перевізник має право перевіряти чи речі (ручна поклажа, зареєстрований багаж, транспортні засоби, в тому числі їхні вантажі), або тварини, що перевозяться, відповідають умовам перевезення, за виключенням, якщо закони і приписи держави, в якій повинна відбуватися перевірка, не забороняють проведення такої перевірки. Пасажир повинен запрошуватися для присутності під час проведення такої перевірки. Якщо пасажир не з'являється під час проведення перевірки, або з ним немає можливості зв'язатися, перевізник повинен вимагати присутності двох незалежних свідків.
2. Якщо встановлено, що умов перевезення не було дотримано, перевізник може вимагати від пасажирів відшкодування витрат, пов'язаних з такою перевіркою.

*Стаття 14***Виконання адміністративних формальностей**

1. При перевезенні пасажир повинен дотримуватися формальностей, виконання яких вимагається митними або іншими органами влади у зв'язку з його перевезенням, перевезенням речей (ручної поклажі, зареєстрованого багажу, транспортних засобів, разом з їхнім вантажем) або тварин. Він повинен бути присутнім під час перевірки цих речей, за виключенням, коли законами і приписами кожної держави передбачено інше.

Глава II

Ручна поклажа і тварини*Стаття 15***Нагляд**

Нагляд за ручною поклажею і за тваринами, які перевозить пасажир, здійснюється самим пасажиром.

Глава III

Зареєстрований багаж*Стаття 16***Перевезення зареєстрованого багажу**

1. Договірні зобов'язання щодо перевезення зареєстрованого багажу визначаються багажною квитанцією, виданою пасажиру.
2. Згідно зі статтею 22, відсутність, невірне оформлення або втрата багажної квитанції не впливає на існування або на дійсність угоди про перевезення зареєстрованого багажу, що регулюється Єдиними Правилами.
3. Багажна квитанція вважається доказом реєстрації багажу і умов його перевезення.
4. Якщо не доведено протилежне, вважається, що в момент реєстрації багажу, він був ззовні у нормальному стані, і що кількість і об'єм одиниць багажу відповідає записам, внесеним до багажної квитанції.

*Стаття 17***Багажна квитанція**

1. Загальні Умови перевезення визначають форму і зміст багажної квитанції, а також мову і шрифт для її оформлення і друкування. Частина 5 статті 7 застосовується з відповідними змінами і доповненнями.
2. У багажну квитанцію повинна бути внесена, принаймні, така інформація:
 - (a) найменування перевізника або перевізників,
 - (b) зазначення того, що перевезення, навіть якщо існує застереження про протилежне, регулюється цими Єдиними Правилами, що може позначатися за допомогою абрєвіатури CIV,

- (с) будь-яка інша інформація, необхідна для підтвердження договірних зобов'язань щодо перевезення зареєстрованого багажу, і яка надає пасажиру можливість підтвердити його права, що впливають з такого договору.
3. Після отримання багажної квитанції пасажир повинен впевнитися в тому, що квитанцію оформлено відповідно до його вказівок.

Стаття 18

Ресстрація і перевезення

1. За виключеннями випадків, коли Загальними Умовами перевезення передбачено інше, ресстрація багажу відбувається лише при пред'явленні квитка, дійсного принаймні до місця призначення багажу. Разом з цим, ресстрація багажу повинна здійснюватися відповідно до норм, чинних в місці відправлення.
2. Якщо Загальними умовами перевезення передбачено, що багаж може прийматися до перевезення без пред'явлення квитку, положення цих Єдиних Правил, що визначають права і обов'язки пасажирів щодо його зареєстрованого багажу, застосовуються з відповідними змінами до відправника зареєстрованого багажу.
3. Перевізник може перевозити зареєстрований багаж іншим потягом, або іншим транспортним засобом і іншим шляхом, ніж шлях поїздки пасажирів.

Стаття 19

Плата за перевезення зареєстрованого багажу

Якщо між пасажиром і перевізником немає інших домовленостей, оплата перевезення зареєстрованого багажу здійснюється при ресстрації.

Стаття 20

Маркування зареєстрованого багажу

Пасажир повинен зазначити на кожній одиниці зареєстрованого багажу, на видному місці, чітко і зрозуміло:

- (а) своє прізвище і адресу;
- (б) місце призначення.

Стаття 21

Право розпоряджатися зареєстрованим багажем

1. Якщо дозволяють обставини і якщо це не суперечить митним вимогам, або вимогам будь-яких інших адміністративних органів, пасажир може вимагати повернення багажу в місце відправлення, після здачі багажної квитанції і, якщо це передбачено Загальними умовами перевезення, після пред'явлення квитка.
2. Загальні Умови перевезення можуть передбачати інші положення стосовно права розпоряджатися зареєстрованим багажем, при певних змінах місця призначення і можливих фінансових наслідках, що можуть виникнути для пасажирів.

Стаття 22

Доставка

1. Доставка зареєстрованого багажу відбувається після здачі багажної квитанції, і, в разі необхідності, після сплати платежу, що стягується за транспортування.
Перевізник має право, але не зобов'язаний, перевіряти чи володілець квитанції має право на отримання багажу.
2. До доставки багажу володільцю багажної квитанції, , прирівнюється, за умови дотримання діючих у місці призначення приписів:
 - (а) передача багажу митним або податковим органам у їхніх спеціальних приміщеннях або складах, якщо такі не знаходяться під контролем перевізника,
 - (б) передача живих тварин в руки третіх осіб.

3. Володілець багажної квитанції може вимагати здійснення доставки багажу на місце призначення одразу по закінченні узгодженого часу, а також, в разі необхідності, по закінченні часу, необхідного для здійснення операцій на митниці або в інших адміністративних органах,
4. При не здачі багажної квитанції, перевізник зобов'язаний лише доставити багаж особі, яка підтвердить своє право на нього. Якщо підтвердження є недостатнім, перевізник може вимагати надання застави.
5. Багаж доставляється за встановленим місцем призначення.
6. Володілець багажної квитанції, чий багаж не було доставлено, може вимагати зазначення на квитанції дати та часу, коли він вимагав отримання доставки відповідно до частини 3.
7. Уповноважена особа може відмовитися від прийому багажу, якщо перевізник не виконує його вимогу щодо здійснення перевірки багажу на наявність ймовірних пошкоджень.
8. В усіх інших відношеннях, доставка багажу здійснюється відповідно до чинних норм за місцем призначення.

Глава IV

Транспортні засоби

Стаття 23

Умови перевезення

Спеціальні положення, що містяться в Загальних умовах перевезення і регулюють перевезення транспортних засобів, визначають, зокрема, умови прийому, реєстрації, завантаження і перевезення, розвантаження і доставки транспортних засобів, а також обов'язки пасажирів.

Стаття 24

Квитанція про доставку вантажу

1. Договірні умови стосовно перевезення транспортних засобів визначаються квитанцією про доставку вантажу, яка видається пасажиру. Квитанція про доставку вантажу може бути включена до пасажирського квитка.
2. Спеціальні положення, які регулюють перевезення транспортних засобів, що містяться в Загальних умовах перевезення, визначають форму і зміст квитанції про доставку вантажу, а також мову і шрифт для її оформлення і друку. Частина 5 статті 7 застосовується з відповідними змінами і доповненнями.
3. Квитанція про доставку вантажу повинна містити, принаймні, таку інформацію:
 - (а) найменування перевізника або перевізників,
 - (б) зазначення того, що перевезення, навіть якщо існує застереження щодо протилежного, регулюється цими Єдиними Правилами, що може позначатися за допомогою абрєвіатури CIV,
 - (в) будь-яка інша інформація, необхідна для підтвердження договірних зобов'язань щодо перевезення транспортного засобу, і яка надає пасажиру можливість підтвердити його права, що впливають з такого договору на перевезення.
4. Після отримання квитанції про отримання вантажу пасажир повинен переконатися в тому, що її оформлено відповідно до його інструкцій.

Стаття 25

Застосовне право

Відповідно до положень цієї Глави, до перевезення транспортних засобів застосовуватимуться положення Глави III пов'язані з перевезенням багажу.

*РОЗДІЛ IV***ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА**

Глава I

Відповідальність у випадку загибелі, або тілесних ушкоджень пасажирів*Стаття 26***Основа відповідальності**

1. Перевізник несе відповідальність за втрату або шкоду в результаті смерті, тілесних ушкоджень або будь-якої іншої фізичної або психічної шкоди, завданих пасажиру внаслідок аварії, пов'язаних з роботою залізниці, під час перебування пасажирів на борту залізничного рухомого складу, в момент його посадки або висадки, незалежно від залізничної інфраструктури, що використовується.
2. Перевізник звільняється від цієї відповідальності:
 - (a) якщо нещасний випадок був спричинений обставинами, які не пов'язані з роботою залізниці, і яких, не зважаючи на необхідні зусилля, вжиті у відповідних обставинах, перевізник не міг уникнути, і наслідки яких він не міг попередити.
 - (b) якщо нещасний випадок спричинений помилкою пасажирів,
 - (c) якщо нещасний випадок був спричинений поведінкою третіх осіб, яких, не зважаючи на необхідні зусилля, вжиті у відповідних обставинах, перевізник не міг уникнути. Інше залізничне підприємство, яке користується цією ж залізничною інфраструктурою, не вважається третьою особою. Це правило не впливає на право регресу.
3. Якщо нещасний випадок відбувся внаслідок дій третьої особи і якщо, не зважаючи на це, перевізник не звільняється повністю від його відповідальності відповідно до пункту (c) частини 2, він несе повну відповідальність в межах, встановлених цими Єдиними Правилами, але без шкоди будь-яким правам регресу, яке перевізник може мати по відношенню до третьої сторони.
4. Ці Єдині Правила не впливають на будь-яку відповідальність, що може виникати у перевізника у випадках, не передбачених частиною 1.
5. Якщо перевезення, яке регулюється єдиним договором на перевезення, виконується кількома послідовними перевізниками, перевізник, який згідно з договором на перевезення зобов'язаний надати послуги по перевезенню, в ході якого відбувся нещасний випадок, несе відповідальність у випадку смерті або тілесних ушкоджень пасажирів. Якщо ця послуга надавалася не перевізником за договором, а заступником перевізника, відповідно до цих Єдиних Правил, обидва перевізники солідарно несуть відповідальність.

*Стаття 27***Відшкодування шкоди в разі загибелі (смерті)**

1. В разі загибелі пасажирів, відшкодування шкоди включатиме в себе:
 - (a) будь-які необхідні витрати, пов'язані зі смертю, зокрема, перевезення тіла загиблого і витрати на поховання,
 - (b) якщо смерть не була негайною, відшкодування, передбачене в статті 28.
2. Якщо, внаслідок смерті пасажирів, особи, по відношенню до яких він мав або мав би в майбутньому правові зобов'язання з матеріального утримання, залишаються без такої матеріальної допомоги, таким особам також відшкодовують таку шкоду. Право на відшкодування осіб, яких загиблий пасажир утримував, не будучи юридично зобов'язаним робити це, регулюються національним законодавством.

*Стаття 28***Відшкодування шкоди в разі тілесних ушкоджень**

В разі тілесних ушкоджень або будь-яких інших фізичних або психічних ушкоджень пасажирів, відшкодування шкоди включає в себе:

- (a) усі необхідні витрати, зокрема витрати, пов'язані з лікуванням і перевезенням,
- (b) відшкодування фінансових збитків через часткову або повну непрацездатність, або через збільшення потреб.

*Стаття 29***Відшкодування шкоди за інші тілесні ушкодження**

Питання надання та обсягів відшкодувань перевізниками шкоди, завданої внаслідок інших тілесних ушкоджень, ніж передбачених положеннями статей 27 і 28, визначається національним законодавством.

*Стаття 30***Форма і сума відшкодування шкоди у випадку загибелі (смерті) і тілесних ушкоджень**

1. Шкода, передбачена частиною 2 статті 27 і пунктом (b) статті 28, повинна відшкодуватися в формі одночасної виплати. Однак, якщо національне законодавство дозволяє здійснення платежу у вигляді щорічної допомоги, відшкодування присуджується в цій формі, якщо цього вимагає пасажир, який отримав тілесні ушкодження, або особи, які мають на це право, зазначені в частині 2 статті 27.

2. Сума відшкодування, що сплачується відповідно до частини 1, визначається згідно з національним законодавством. Однак, для цілей цих Загальних Правил, верхня межа на одного пасажирів встановлюється на рівні 175 000 розрахункових одиниць в формі одночасної виплати або в формі щорічної допомоги, що відповідає цій сумі, в разі, якщо національне законодавство передбачає верхню межу нижчу, ніж ця сума.

*Стаття 31***Інші види транспорту**

1. Відповідно до частини 2 положення стосовно відповідальності перевізника у випадку загибелі або завдання тілесних ушкоджень пасажирам не застосовуватимуться в разі, якщо йдеться про шкоду, яка виникла у ході перевезення, що, відповідно до договору на перевезення, здійснювалося не залізничним транспортом.

2. Однак, якщо потяг перевозиться поромом, положення стосовно відповідальності у випадку смерті або тілесних ушкоджень пасажирів, застосовуються до шкоди і відшкодування шкоди, зазначених в пункті 1 статті 26 і пункті 1 статті 33, спричинених внаслідок роботи залізниці, під час перебування у, посадки на або висадки з потягу.

3. Якщо, внаслідок виключних обставин, роботу залізниці тимчасово припинено і пасажири перевозяться іншим видом транспорту, перевізник несе відповідальність на підставі цих Єдиних Правил.

Глава II

Відповідальність в разі недотримання розкладу*Стаття 32***Відповідальність в разі скасування, запізнення або пропущеної пересадки**

1. Перевізник несе відповідальність перед пасажирами за шкоду, спричинену внаслідок того, що через скасування, запізнення або пропущені пересадки, подорож не може продовжитися цього ж дня, або продовження подорожі цього ж дня не може обґрунтовано вимагатися через зазначені обставини. Відшкодування шкоди включає в себе відповідні витрати на проживання, а також інші обґрунтовані витрати, обумовлені тим, що доведеться повідомити про запізнення осіб, які очікують на приїзд пасажирів.

2. Перевізник звільняється від цього зобов'язання в разі, якщо скасування, запізнення або пропущена пересадка відбулися через одну з нижченаведених причин:

- (a) обставини, які не пов'язані з роботою залізниці, і яких, не зважаючи на необхідну турботу, проявлену за відповідних обставин, перевізник не міг уникнути, і наслідки які було неможливо попередити.
- (b) помилка пасажирів,
- (c) поведінка третіх осіб, якої, не зважаючи на необхідні турботу, проявлену за відповідних обставин, перевізник не міг уникнути і наслідки якої він не міг передбачити. Інше залізничне підприємство, яке користується цією ж залізничною інфраструктурою, не вважається третьою особою. Це правило не впливає на право регресу.

3. Питання відшкодування і обсягів відшкодування перевізниками шкоди, іншої, ніж передбаченої положеннями частини 1, визначається національним законодавством. Ці положення не шкодять застосуванню статті 44.

Глава III

Відповідальність за ручну поклажу, тварин, зареєстрований багаж і за транспортні засоби*РОЗДІЛ 1***Ручна поклажа і тварини***Стаття 33***Відповідальність**

1. В разі смерті або тілесних ушкоджень пасажирів, перевізник також несе відповідальність за втрату або пошкодження в результаті повної або часткової втрати чи пошкодження предметів, які пасажир мав при собі або тримав поруч з собою в якості ручної поклажі. Це також стосується тварин, яких пасажир перевозив з собою. Стаття 26 застосовується з відповідними змінами та доповненнями.
2. В інших випадках перевізник не нестиме відповідальність за часткову або повну втрату, або пошкодження речей, ручної поклажі або тварин, нагляд за якими здійснювався пасажиром відповідно до статті 15, якщо така втрата або пошкодження не спричинені діями перевізника. Інші статті Розділу IV, за винятком статті 51, а також Розділу VI, не застосовуватимуться в такому випадку.

*Стаття 34***Межі відшкодування шкоди в разі втрати або пошкодження речей**

Коли перевізник несе відповідальність відповідно до частини 1 статті 33, він повинен сплатити відшкодування шкоди в розмірі 1400 розрахункових одиниць на пасажира.

*Стаття 35***Звільнення від відповідальності**

Перевізник не несе відповідальність перед пасажиром за втрату або шкоду, спричинену внаслідок недотримання пасажиром формальностей, передбачених митницею і іншими адміністративними органами.

*РОЗДІЛ 2***Зареєстрований багаж***Стаття 36***Основа відповідальності**

1. Перевізник несе відповідальність за шкоду через повну або часткову втрату, або через пошкодження зареєстрованого багажу з моменту прийняття його до перевезення перевізником і до моменту доставки, а також через затримку доставки.
2. Перевізник звільняється від відповідальності в разі, якщо втрата, пошкодження або запізнення доставки були спричинені з вини пасажира, внаслідок його розпорядження, що не є виною перевізника, внаслідок внутрішнього дефекту зареєстрованого багажу або обставин, яким перевізник не міг запобігти і наслідки яких він не міг передбачити.
3. Перевізник звільняється від відповідальності в разі, якщо втрата або пошкодження є результатом особливих ризиків, притаманних одній чи кільком з нижченаведених обставин:
 - (a) відсутність упаковки, або її неналежний стан,
 - (b) особливий характер багажу,
 - (c) відправлення в якості багажу предметів, недозволених для перевезення.

*Стаття 37***Тягар доказування**

1. Тягар доказування того, що втрата, пошкодження або запізнення доставки виникли через одну або кілька причин, зазначених в частині 2 статті 36, лежить на перевізнику.

2. Якщо перевізником встановлено, що, враховуючи обставини конкретної справи, втрата, або пошкодження, могли виникнути внаслідок одного або кількох особливих ризиків, передбачених частиною 3 статті 36, слід вважати, що вони дійсно є наслідком зазначених обставин. Однак, уповноважена особа зберігає за собою право доводити, що, частково або повністю, причиною ушкодження не був один з зазначених ризиків.

Стаття 38

Послідовні перевізники

Якщо перевезення, що регулюється єдиним договором на перевезення, здійснюється кількома послідовними перевізниками, кожен перевізник, який приймає до перевезення багаж відповідно до багажної квитанції, або транспортні засоби відповідно до квитанції про доставку транспортних засобів, стає стороною договору на перевезення у зв'язку з транспортуванням багажу або перевезенням транспортних засобів відповідно до умов зазначених у багажній квитанції або квитанції про доставку і бере на себе зобов'язання, що випливають із цього. В цьому випадку кожен перевізник несе відповідальність за перевезення протягом всього маршруту до моменту доставки.

Стаття 39

Заступник перевізника

1. Коли перевізник доручає заступнику повне або часткове перевезення, не залежно від того, чи він робить це відповідно до його прав за договором на перевезення, перевізник залишається особою, що несе відповідальність за повний маршрут перевезення.
2. Всі положення Єдиних Правил, які регулюють відповідальність перевізника, також застосовуватимуться до відповідальності заступника перевізника за здійснювані ним перевезення. Статті 48 і 52 застосовуються в разі подання позову до службовців і будь-яких інших осіб, до послуг яких звертається заступник перевізника для виконання перевезення.
3. Будь-яка спеціальна угода, згідно з якою перевізник бере на себе відповідальність, не передбачену цими Єдиними Правилами, або відмовляється від права, закріпленого за ним цими Єдиними Правилами, не впливає на заступника перевізника, який не погодився з нею явно і в письмовій формі. Незалежно від того, чи погодився заступник перевізника зі спеціальною угодою чи ні, сам перевізник залишається зв'язаним зобов'язаннями або відмовою, що є результатом такої спеціальної угоди.
4. Якщо та тією мірою, якою відповідальність несе як перевізник, так і його заступник, їхня відповідальність є солідарною.
5. Сукупна сума відшкодування, що сплачується перевізником, заступником перевізника і їхніми службовцями або іншими особами, послугами яких вони можуть користуватися при здійсненні перевезень, не перевищуватимуть межі, передбачені Єдиними Правилами.
6. Ця стаття не шкодить використанню права регресу, що може існувати між перевізником і його заступником.

Стаття 40

Припущення втрати

1. Уповноважена особа має право, без надання інших доказів, вважати багаж втраченим, якщо його не було доставлено або надано в її розпорядження протягом чотирнадцяти днів після оформлення заявки на доставку відповідно до частини 3 статті 22.
2. Якщо багаж, що вважався загубленим, буде знайдено протягом одного року після оформлення заявки на його доставку, перевізник повинен повідомити уповноважену особу в разі, якщо її адреса відома або може бути встановлена.
3. Протягом тридцяти днів після отримання повідомлення, зазначеного в частині 2, уповноважена особа може вимагати доставки їй знайденого багажу. В цьому випадку вона повинна сплатити плату за перевезення багажу з місця відправлення до місця доставки і повернути отримане відшкодування, за виключенням, залежно від випадку, витрат, що вже були включені в це відшкодування. Тим не менш, у неї залишається право на отримання відшкодування за затримку доставки, передбаченого статтею 43.
4. Якщо власник не звертається за багажем, який було знайдено, протягом строку, передбаченого в частині 3, або якщо багаж було знайдено більш ніж через рік після оформлення заявки на доставку, перевізник розпоряджається багажем відповідно до законів та приписів, чинних у місці знаходження багажу.

*Стаття 41***Відшкодування в разі втрати**

1. В разі повної або часткової втрати зареєстрованого багажу перевізник повинен сплатити, за виключенням всіх інших відшкодувань:

- (a) повну суму відшкодування, що, однак, не повинна перевищувати 80 розрахункових одиниць за кожен кілограм недоставленої маси брутто або 1200 розрахункових одиниць за одиницю багажу, якщо суму шкоди, якої зазнали, доведено,
- (b) відшкодування фіксованої суми в розмірі 20 розрахункових одиниць за кілограм недоставленої маси брутто, або 300 розрахункових одиниць за місце багажу, якщо суму шкоди, якої зазнали, не доведено.

Спосіб відшкодування, за кілограм або за одиницю багажу, визначається Загальними Умовами перевезення.

2. Перевізник повинен відшкодувати, крім іншого, плату за перевезення багажу та інші витрати, пов'язані з перевезенням багажу, а також вже сплачені мита і акцизи.

*Стаття 42***Відшкодування в разі пошкодження**

1. В разі пошкодження багажу, перевізник повинен сплатити, за виключенням всіх інших відшкодувань, відшкодування, еквівалентне зниженню вартості багажу.

2. Відшкодування не повинно перевищувати:

- (a) суму, яка сплачувалась би в разі повної втрати багажу, якщо внаслідок пошкодження знизилася вартість всього багажу;
- (b) суму, яка сплачувалась би в разі втрати частини багажу, якщо внаслідок пошкодження була знижена вартість лише частини багажу.

*Стаття 43***Відшкодування в разі затримки доставки**

1. В разі затримки доставки зареєстрованого багажу, перевізник повинен сплатити за кожний повний 24-годинний період, починаючи з дати заявки на доставку, але не пізніше 14 днів:

- (a) відшкодування, що дорівнює сумі втрати або пошкодження, в розмірі, що не перевищує 0,80 розрахункових одиниць за кілограм маси брутто багажу, або 14 розрахункових одиниць за одиницю багажу, що був доставлений пізніше, якщо уповноважена особа доведе, що через це вона зазнала втрати або шкоди;
- (b) фіксовану суму відшкодування в розмірі 0,14 розрахункових одиниць за кілограм маси брутто багажу, або 2,80 розрахункових одиниць за місце багажу, що було поставлено з запізненням, якщо уповноважена особа не доведе, що через це вона зазнала втрати або шкоди.

Спосіб відшкодування, за кілограм або за місце багажу, визначається Загальними Умовами перевезення.

2. В разі повної втрати багажу, відшкодування, передбачене частиною 1, не об'єднується з відшкодуванням, передбаченим статтею 41.

3. В разі часткової втрати багажу, відшкодування, передбачена частиною 1, сплачується за невтрачену частину багажу.

4. В разі пошкодження багажу, яке не є результатом затримки доставки багажу, відшкодування, передбачене в частині 1 об'єднується, в разі необхідності, з відшкодуванням, передбаченим статтею 42.

5. У жодному разі загальна сума відшкодування, передбаченого частиною 1, разом з відшкодуванням, передбаченим в статтях 41 і 42, не повинна перевищувати відшкодування, що підлягає сплаті в разі повної втрати багажу.

РОЗДІЛ 3**Транспортні засоби***Стаття 44***Відшкодування за затримку**

1. В разі затримки в завантаженні з вини перевізника, або затримки доставки транспортного засобу, перевізник, якщо уповноважена особа доведе, що через це вона втратила або зазнала шкоди, повинен сплатити відшкодування, сума якого не перевищує вартості перевезення.
2. Якщо, в разі затримки в завантаженні з вини перевізника, уповноважена особа відмовляється від договору на перевезення, їй відшкодовується вартість перевезення. Крім того, така особа може, якщо доведе, що у результаті затримки вона зазнала втрати або шкоди, вимагати відшкодування, що не перевищуватиме вартості перевезення.

*Стаття 45***Відшкодування за втрату**

В разі повної або часткової втрати транспортного засобу, відшкодування, що підлягає сплаті особі, яка має право на відшкодування за доведену втрату або пошкодження, розраховується на основі звичайної вартості транспортного засобу. Відшкодування не перевищуватиме 8 000 розрахункових одиниць. Навантажений або ненавантажений причеп вважається окремим транспортним засобом.

*Стаття 46***Відповідальність за інші речі**

1. Стосовно речей, залишених всередині транспортного засобу або які знаходилися в багажнику (наприклад, в багажнику для багажу або в багажнику для лиж), закріпленому на автомобілі, перевізник несе відповідальність лише за втрату або за пошкодження, спричинене з його вини. Загальне відшкодування, що підлягає сплаті, не перевищуватиме 1 400 розрахункових одиниць.
2. Щодо речей, розміщених зовні транспортного засобу, в тому числі багажники, зазначені в частині 1, перевізник несе відповідальність за речі, розміщені зовні на транспортному засобі, лише якщо буде доведено, що втрата або пошкодження виникли в результаті дії або бездіяльності, вчинених перевізником чи то з наміром спричинити таке ушкодження, чи то через грубу необережність і знаючи, що це може призвести до втрати або пошкодження.

*Стаття 47***Застосоване право**

Відповідно до положень цього Розділу, положення Розділу 2 пов'язані з відповідальністю за багаж також застосовуються і до транспортних засобів.

Глава IV

Загальні положення*Стаття 48***Втрата права на посилення на межі відповідальності**

Межі відповідальності, передбачені цими Єдиними Правилами, а також положення національного законодавства, які обмежують відшкодування фіксованими сумами, не застосовуються, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження виникли внаслідок дії або бездіяльності, вчинених перевізником чи то з наміром спричинити таку втрату або пошкодження, чи то через грубу необережність і знаючи, що це може спричинити втрати або ушкодження.

*Стаття 49***Перерахунок і відсотки**

1. Якщо розрахунок відшкодування вимагає здійснення перерахунку сум, виражених в іноземній валюті, перерахунок здійснюється за обмінним курсом, що застосовується в день і у місці проведення сплати відшкодування.

2. Повноважена особа може вимагати сплати відсотків на відшкодування, з розрахунку у п'ять відсотків на рік, починаючи з дня подання скарги, передбаченої статтею 55, або, за відсутності такої скарги, з дня початку судового провадження.
3. Однак, в разі сплати відшкодування на підставі статей 27 і 28, відсоток нараховується лише з дня, коли відбулися події, пов'язані з оцінкою суми відшкодування, якщо цей день є більш пізньою датою, ніж дата скарги, або день початку судового провадження.
4. Щодо багажу, відсотки підлягають сплаті лише якщо відшкодування перевищує 16 розрахункових одиниць на багажну квитанцію.
5. Щодо багажу, якщо уповноважена особа не надасть перевізнику протягом відведеного розумного періоду часу, необхідні підтверджуючі документи остаточної суми скарги, в період від закінчення відведеного строку і до фактичної передачі документів відсотки не нараховуються.

Стаття 50

Відповідальність в разі аварій, пов'язаних з атомною енергією

Перевізнак звільняється від відповідальності, передбаченої цими Єдиними Правилами, за втрату або пошкодження, спричинені аваріями, пов'язаними з атомною енергією, якщо за втрати або пошкодження відповідальність несе оператор ядерного об'єкту або особа, яка діє замість нього, відповідно до законів і приписів держави, що регулюють відповідальність в сфері ядерної енергії.

Стаття 51

Особи, за яких перевізнак несе відповідальність

Перевізнак несе відповідальність за своїх службовців та інших осіб, послугами яких він користується для виконання перевезень, якщо такі службовці та інші особи діють в межах їхніх функцій. Адміністратори залізничної інфраструктури, якою здійснюється перевезення, вважаються особами, послугами яких користується перевізнак для виконання перевезення.

Стаття 52

Інші позови

1. В усіх випадках застосування Єдиних Правил, проти перевізника на будь-яких підставах можуть бути подані будь-які позови стосовно його відповідальності лише на умовах і з обмеженнями, встановленими цими Єдиними Правилами.
2. Це ж правило застосовується до усіх позовів, поданих проти службовців і інших осіб, за яких перевізнак несе відповідальність відповідно до статті 51.

РОЗДІЛ V

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПАСАЖИРІВ

Стаття 53

Спеціальні принципи відповідальності

Пасажири несуть відповідальність перед перевізником за будь-яку шкоду спричинену:

- (a) внаслідок невиконання обов'язків за
 1. статтями 10, 14 і 20,
 2. спеціальними положеннями стосовно перевезення транспортних засобів, зазначеними в Загальних умовах перевезення,
 3. Регламенту про міжнародні перевезення небезпечних товарів залізницею (RID), або
- (b) речами або тваринами, які пасажири перевозять з собою,

якщо пасажир не доведе, що шкода була спричинена обставинами, яких він не міг уникнути і наслідки яких він не міг передбачити, незважаючи на те, що він поведився достатньо дбайливо, як і вимагається від сумлінного пасажирів. Це положення не впливає на відповідальність перевізника за статтею 26 і частини 1 статті 33.

РОЗДІЛ VI

ПІДТВЕРДЖЕННЯ ПРАВ

Стаття 54

Встановлення часткової втрати або пошкодження

1. В разі, якщо часткова втрата або ушкодження речей, прийнятих до перевезення перевізником (багаж, транспортні засоби) виявляється або припускається перевізником, або заявляється уповноваженою особою, перевізник повинен негайно і, якщо можливо, в присутності уповноваженої особи, скласти акт, в якому, відповідно до природи втрати або ушкодження, зазначається стан речі і, на скільки це можливо, ступінь ушкодження, причина і час виникнення ушкодження.
2. Копія акту має безкоштовно надаватися уповноваженій особі.
3. Якщо уповноважена особа не погоджується з висновками, викладеними в акті, вона може вимагати, щоб стан багажу або транспортного засобу, а також причина і сума втрати або пошкодження були встановлені експертом, чи то призначеним сторонами, визначеним договором на перевезення чи то судом. Відповідний порядок регулюється законами і приписами держави, в якій відбулося встановлення пошкодження.

Стаття 55

Претензії

1. Претензії щодо відповідальності перевізника в разі загибелі або тілесних ушкоджень пасажирів повинні направлятися в письмовій формі перевізнику, проти якого може бути поданий позов. В разі, якщо перевезення регулюється єдиним договором і виконується послідовними перевізниками, претензії також можуть направлятися першому або останньому перевізнику, а також перевізнику, який має свій головний офіс або філію чи агенцію, що уклали договір на перевезення в державі, в якій пасажир постійно або як правило проживає.
2. Інші претензії, що стосуються договору на перевезення, повинні направлятися в письмовій формі перевізнику, зазначеному в частинах 2 та 3 статті 56.
3. Документи, які уповноважена особа вважає за належне пред'явити разом з претензією, повинні подаватися або в оригіналі, або у вигляді копії, і, в разі вимоги перевізника, у вигляді належним чином засвідченої копії. При врегулюванні претензії перевізник може вимагати повернення квитка, багажної квитанції і квитанції про доставку багажу.

Стаття 56

Перевізники, до яких може бути подано позов

1. Позов щодо відповідальності перевізника в разі загибелі або тілесних ушкоджень пасажирів, можуть подаватися лише до перевізника, який несе відповідальність відповідно до частини 5 статті 26.
2. Відповідно до частини 4, інші позови з боку пасажирів на основі договору на перевезення можуть бути подані лише до першого перевізника, до останнього перевізника або до перевізника, який виконував частину перевезення, на якій відбулася подія, що спричинила судове провадження.
3. У разі перевезення, що виконувалося послідовними перевізниками, якщо перевізник, який повинен був доставити багаж або транспортний засіб, занесений за його згодою до багажної квитанції чи квитанції про доставку вантажу, позов може бути поданий проти нього відповідно до частини 2, навіть якщо він не отримував багаж або транспортний засіб.
4. Позов щодо відшкодування суми, сплаченої відповідно до договору на перевезення, може подаватися до перевізника, якому була сплачена сума, або до перевізника, від імені якого ця сума була отримана.
5. Позов може бути подано до іншого перевізника, ніж це зазначено в частинах 2 і 4, якщо він представлений як зустрічний позов або як виняток з провадження щодо основної позовної заяви, що базується на тому ж договорі на перевезення.
6. В разі, якщо ці Єдині Правила застосовуються до заступника перевізника, позов може бути поданий також і до нього.
7. Якщо позивач має вибір між кількома перевізниками, його право вибору припиняється, як тільки він подає позов до одного з них. Це правило також застосовується якщо позивач має вибір між одним або кількома перевізниками і заступником перевізника.

*Стаття 58***Припинення позовного права у випадку загибелі або тілесних ушкоджень**

1. Будь-яке позовне право уповноваженої особи, основане на відповідальності перевізника в разі загибелі або тілесних ушкоджень пасажирів, припиняється, якщо уповноважена особа не повідомить, протягом дванадцяти місяців з моменту, коли їй стало відомо про шкоду, про нещасний випадок, що стався з пасажиром, одному з перевізників, якому, на підставі частини 1 статті 55 може бути пред'явлена претензія. Якщо уповноважена особа повідомляє перевізнику про нещасний випадок усно, перевізник повинен видати їй довідку про отримання такого усного повідомлення.
2. Однак, позовне право не припиняється, якщо:
 - (a) протягом строку, передбаченого частиною 1, уповноважена особа направила претензію одному з перевізників, зазначених в частині 1 статті 55,
 - (b) протягом строку, передбаченого в частині 1, відповідальний перевізник дізнався про нещасний випадок із пасажиром іншими шляхами,
 - (c) про нещасний випадок не було повідомлено, або було повідомлено з запізненням, внаслідок обставин, які не є виною уповноваженої особи,
 - (d) уповноважена особа доведе, що нещасний випадок відбувся внаслідок помилки перевізника.

*Стаття 59***Припинення позовного права, пов'язаного з перевезенням багажу**

1. Прийняття багажу уповноваженою особою припиняє позовне право, що може бути використане проти перевізника у зв'язку з договором на перевезення у разі часткової втрати, пошкодження або запізнення доставки багажу.
2. Однак, позовне право не припиняється:
 - (a) у випадку часткової втрати або пошкодження, якщо:
 1. втрата або пошкодження були встановлені відповідно до статті 54 до отримання багажу уповноваженою особою,
 2. встановлення ушкодження, яке повинно було проводитися відповідно до статті 54, не було проведене винятково з вини перевізника.
 - (b) у випадку неявних ушкоджень, існування яких було встановлено після прийняття багажу уповноваженою особою, якщо вона:
 1. просить про встановлення ушкодження відповідно до статті 54 безпосередньо після виявлення пошкодження, та не пізніше, ніж через три дні після отримання багажу, і
 2. доведе, крім цього, що пошкодження виникло в момент між прийняттям багажу до перевезення і доставкою.
 - (c) у випадку затримки доставки, якщо уповноважена особа протягом двадцяти одного дня підтвердила свої права по відношенню до одного з перевізників, зазначених в частині 3 статті 56,
 - (d) якщо уповноважена особа доведе, що причиною пошкодження є помилка перевізника.

*Стаття 60***Строк позовної давності**

1. Період чинності позову щодо відшкодування шкоди, основаного на відповідальності перевізника в разі загибелі або тілесних ушкоджень пасажирів:
 - (a) для пасажира становить три роки з дня, наступного після нещасного випадку,
 - (b) для інших уповноважених осіб, три роки, починаючи з дня, наступного після смерті пасажира, але за умови, що цей строк не перевищує п'ять років з дня наступного після нещасного випадку.

2. Період чинності інших позовів, пов'язаних з договорами на перевезення, складає один рік. Однак, строк позовної давності становить два роки, якщо йдеться про позов, пов'язаний з шкодою, спричиненою діями або бездіяльністю вчиненою чи то з наміром спричинити таке ушкодження, чи то через грубу необережність і знаючи про можливість завдання втрати або пошкодження.
3. Строк позовної давності, передбачений частиною 2, є чинним для позовів:
 - (a) стосовно відшкодування загальних втрат, починаючи з чотирнадцятого дня після закінчення часу, передбаченого частиною 3 статті 22,
 - (b) стосовно відшкодування часткових втрат, пошкоджень або затримок доставки, починаючи з дня здійснення доставки,
 - (c) в усіх інших випадках, пов'язаних з перевезенням пасажирів, починаючи з дня закінчення строку дійсності квитків.

День, зазначений в якості початку періоду строку позовної давності, не включається в цей період.

2. [...]

3. [...]

4. В інших випадках тимчасове припинення і перерва в строках позовної давності встановлюється національним законодавством.

РОЗДІЛ VII

ВІДНОСИНИ МІЖ ПЕРЕВІЗНИКАМИ

Стаття 61

Розподіл плати за перевезення

1. Будь-який перевізник, який отримав, або який мав отримати плату за перевезення, повинен сплатити причетним перевізникам відповідну частину такої плати. Методи оплати встановлюються угодами між перевізниками.
2. Частина 3 статті 6, частина 3 статті 16 і стаття 25 також застосовуються у відносинах між послідовними перевізниками.

Стаття 62

Право регресу

1. Перевізник, який сплатив відшкодування відповідно до цих Єдиних Правил, має право на відшкодування від перевізників, які брали участь в перевезенні відповідно до нижченаведених положень:
 - (a) перевізник, який спричинив втрату або пошкодження, несе відповідальність самостійно,
 - (b) коли втрата або пошкодження були спричинені кількома перевізниками, кожен з них несе відповідальність за втрату або пошкодження, що були спричинені ним. Якщо таке розмежування неможливе, відшкодування розподіляється пропорційно між ними відповідно до пункту (c),
 - (c) якщо не існує можливості довести, який саме з перевізників спричинив втрату або пошкодження, відшкодування розподіляється пропорційно між всіма перевізниками, що брали участь в перевезенні, за винятком тих перевізників, що довели, що втрата або ушкодження були спричинені не ними. Такий розподіл здійснюється пропорційно до відповідних частин плати за перевезення кожного перевізника.
2. В разі банкрутства будь-якого з перевізників, несплачена частина, яку він повинен сплатити, розподіляється пропорційно між всіма іншими перевізниками, що брали участь в перевезенні, пропорційно до відповідних частин плати за перевезення кожного перевізника.

Стаття 63

Процедура регресу

1. Правомірність оплати, здійсненої перевізником, який користується правом регресу відповідно до статті 62, не може бути оскаржена перевізником, проти якого використано право регресу, якщо відшкодування встановлено в судовому порядку, і якщо цей останній перевізник був належним чином проінформований про проведення судового провадження і скористався можливістю брати участь в провадженні. Суд, що проводить основні дії, визначає час, що відводиться для повідомлення про провадження та участі у провадженні.

2. Перевізник, що користується своїм правом регресу, повинен подати свою заяву в одному і тому самому провадженні щодо всіх перевізників, з якими він не улагодив спір, не зробивши цього він втрачає своє право на регрес від тих осіб, щодо яких ним не було оформлено заяви.
3. Суд виносить єдине рішення стосовно всіх заяв на регрес, поданих до нього.
4. Перевізник, який бажає реалізувати своє право на регрес, може подати свій позов до суду держави, на території якої знаходиться головний офіс одного з перевізників, який брав участь в перевезенні, або за місцезнаходженням філії або агенції, що уклала угоду на перевезення.
5. В разі необхідності подання позову проти кількох перевізників, перевізник-позивач матиме право обирати суд, в якому відбуватиметься судове провадження, серед судів, що мають повноваження відповідно до частини 4.
6. Судове провадження щодо регресу не може об'єднуватися з провадженням щодо відшкодування, яке було розпочато уповноваженою особою за договором на перевезення.

Стаття 64

Угоди про регрес

Перевізники мають право укладати угоди з відступами від положень статей 61 і 62.

*ДОДАТОК II***МІНІМАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ, ЩО НАДАЄТЬСЯ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ І/АБО ПРОДАВЦЯМИ КВИТКІВ****Частина I: Інформація, що надається перед поїздкою**

Загальні умови договору

Розклад і умови найбільш швидкого маршруту

Розклад і умови найбільш дешевого маршруту

Доступність, правила користування і можливість користування на борту потягу обладнанням для інвалідів і осіб з обмеженою рухливістю

Доступність і правила користування для пасажирів з велосипедами

Доступність місць для курців і для некурців, місць першого і другого класу, а також плацкартних і спальних вагонів

Будь-які дії, здатні перервати або затримати надання послуг

Доступність послуг на борту потягу

Процедури з повернення втраченого багажу

Процедури з прийняття скарг

Частина II: Інформація, що надається під час поїздки

Послуги на борту потягу

Наступні зупинки

Запізнення

Основні пункти пересадки

Інформація про безпеку і надійність

*ДОДАТОК III***Мінімальні стандарти якості надання послуг**

Інформація і квитки

Точність надання послуг і основні принципи дій в разі припинення надання послуг

Скасування рейсів

Чистота рухомого складу потягу і вокзальних приміщень (якість повітря в вагонах, гігієна санітарних приміщень і т.д.)

Дослідження рівня задоволеності клієнтів

Обробка скарг, компенсації і відшкодування збитків в разі недотримання норм якості надання послуг

Допомога інвалідам та особам з обмеженою рухливістю
