

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

від 23 жовтня 2007 року

про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту

Європейський Парламент і Рада Європейського Союзу

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Союзу, і, зокрема його статтю 71(1);

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, ухвалений погоджувальною Комісією 31 липня 2007 року⁽³⁾.

ОСКІЛЬКИ:

- (1) В рамках спільної транспортної політики, важливо зберегти права користувачів пасажирів залізничного транспорту, і покращити якість і ефективність транспортних залізничних послуг для того, щоб допомогти збільшити частку залізничного транспорту у порівнянні з іншими транспортними засобами.
- (2) Повідомлення Комісії „Стратегія споживчої політики на 2002-2006 роки”⁽⁴⁾ встановлює цілі досягнення високого рівня захисту споживачів в транспортній сфері відповідно до статті 153(2) Договору.
- (3) Оскільки пасажирів залізничного транспорту є найслабшою частиною транспортного договору, права пасажирів в цьому відношенні повинні бути збережені.
- (4) Права користувачів на залізничні послуги включають отримання інформації стосовно послуг як перед, так і під час подорожі. В разі можливості, залізничні підприємства і продавці білетів повинні надавати цю інформацію заздалегідь і якомога раніше.
- (5) Більш докладні вимоги стосовно надання інформації про подорож, повинні бути викладені в Технічних умовах експлуатаційної сумісності, передбачених Директивою 2001/16/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 19 березня 2001 року про сумісність традиційної залізничної системи⁽⁵⁾.
- (6) Посилення прав пасажирів громадського транспорту повинно ґрунтуватися на існуючій системі міжнародного права стосовно цього, що міститься в Додатку А – Уніфіковані правила стосовно Контракту про міжнародне перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом (CIV) до конвенції стосовно Міжнародних залізничних перевезень (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 пасажирів.
- (7) Залізничні підприємства повинні взаємодіяти для спрощення перевезення залізничних пасажирів тим чи іншим оператором шляхом прямого продажу квитків, якщо це можливо.
- (8) Надання інформації і продаж квитків пасажирам залізничного транспорту повинно спрощуватися шляхом пристосування комп'ютеризованої системи до загальних вимог.
- (9) Подальше впровадження інформації про подорож і системи бронювання повинно виконуватися відповідно до Технічних умов експлуатаційної сумісності.
- (10) Необхідно, щоб пасажирські залізничні послуги були в цілому корисними для всіх громадян. Отже, особи з фізичними вадами, з обмеженими можливостями внаслідок фізичного ушкодження, віку або з інших причин, повинні мати доступ до послуг залізничного транспорту в порівнянних умовах з іншими громадянами. Особи з фізичними вадами і з обмеженими можливостями мають такі ж права, що і інші громадяни, не обмежені здатністю рухатися, мають свободу вибору і захист від дискримінації. Крім іншого, зокрема необхідно стежити за тим, щоб особи з фізичними вадами і з обмеженими можливостями мали можливість отримувати інформацію про доступ до послуг залізничного транспорту, про умови доступу до рухомого складу потягу і можливість користування обладнанням на потязі. Для якомога найкращого повідомлення пасажирам, що страждають на вади органів зору та слуху, інформації стосовно запізнення, необхідно використовувати належні візуальні і чутні системи повідомлення. Інваліди і особи з обмеженими можливостями руху повинні мати можливість купувати квитки на борту потяга без необхідності сплати додаткових витрат.
- (11) Підприємства залізничного транспорту і керівництво вокзалів повинні враховувати потреби осіб з фізичними вадами або з обмеженими можливостями, у дотримання положень Технічних умов експлуатаційної сумісності для осіб з обмеженими можливостями

⁽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. 2

⁽⁵⁾ ОВ L 110, 20.4.2001., С. 1 Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2007/32/ЄС (ОВ 141, 2.6.2007., С. 63)

- для забезпечення того, щоб відповідно до норм Співтовариства щодо державних підприємств, всі приміщення і всі рухомі состави потягів відповідали встановленим нормам, поступово вилучивши фізичні і функціональні перешкоди при покупці нового обладнання або при виконанні будівельних робіт або капітальних ремонтів.
- (12) Підприємства залізничного транспорту повинні бути зобов'язаними вжити заходи, пов'язані зі страхуванням, або еквівалентні дії для покриття відповідальності перед пасажирями залізничного транспорту в разі аварії. Мінімальна сума страхування для підприємств залізничного транспорту повинна в майбутньому переглядатися.
- (13) Посилення прав на відшкодування і страхування в разі запізнення, перебоїв у повідомленні між пунктами підправлення і призначення, або анулювання послуг повинно призводити до збільшення стимулювання на користь ринку залізничних пасажирських послуг, на користь пасажирів.
- (14) Було б бажаним, щоб цей Регламент створив систему відшкодування для пасажирів у випадку запізнення, що буде пов'язано з відповідальністю підприємств залізничного транспорту, на тій же основі, що і міжнародна система, передбачена СОТІФ, і, зокрема, її додатком СІV щодо прав пасажирів.
- (15) Якщо держава-член надає підприємству залізничного транспорту виключення з застосування положень цього Регламенту, вона повинна, після проведення консультацій з організаціями, представниками пасажирів, сприяти зазначеному підприємству в уживанні заходів з метою надання компенсацій і допомоги в разі найбільших порушень в процесі надання послуг залізничних пасажирських перевезень.
- (16) Також було б бажаним допомагати постраждалим від аварій і залежним від них особам в забезпеченні їх короткострокових фінансових потреб безпосередньо в період після аварійного випадку.
- (17) В інтересах пасажирів залізничного транспорту – прийняття відповідних заходів, після узгодження з державними органами влади, для забезпечення їх особистої безпеки на залізничних вокзалах, а також на борту потягів.
- (18) Пасажири залізничного транспорту повинні бути здатні подати до будь-якого відповідного підприємства залізничного транспорту скаргу стосовно прав і зобов'язань, передбачених цим Регламентом, і мати право отримувати відповідь в обґрунтовані строки.
- (19) Підприємства залізничного транспорту повинні визначити, управляти і контролювати норми якості послуг залізничних пасажирських перевезень.
- (20) Зміст цього Регламенту повинен повторно вивчатися на предмет пристосування грошових сум до інфляції і до вимог щодо інформування і якості послуг в світі розвитку ринку, а також впливу цього Регламенту на якість послуг.
- (21) Необхідно, щоб цей Регламент застосовувався без перешкод для Директиви 95/46/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 24 жовтня 1995 року стосовно захисту фізичних осіб щодо обробки особистих даних і вільного обігу цих даних⁽¹⁾.
- (22) Держави-члени повинні визначити санкції, що застосовуватимуться в разі порушення положень цього Регламенту і слідкувати за застосуванням цих санкцій. Зазначені санкції, які можуть включати сплату відшкодування відповідній особі, повинні бути ефективними, пропорційними і переконливими.
- (23) Беручи до уваги, що основні задачі цього Регламенту, а саме розвиток залізничного транспорту в Співтоваристві і визначення прав пасажирів, не можуть бути в достатній мірі реалізовані державами-членами і таким чином можуть бути найкращим чином виконані на рівні Співтовариства, Співтовариство повинно вжити заходи, відповідно до принципу делегування повноважень, як це зазначено в статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного в цій статті, цей Регламент не виходить за рамки заходів, необхідних для досягнення цих задач.
- (24) Метою цього Регламенту є покращити послуги залізничних перевезень пасажирів в Співтоваристві. Відповідно, держави-члени повинні мати можливість надавати виключення для послуг в регіонах, в яких значна частина зазначених послуг відбувається за межами Співтовариства.
- (25) В деяких державах-членах підприємства залізничного транспорту можуть стикатися з труднощами в процесі впровадження комплексу положень цього Регламенту в момент його вступу в силу. Отже, держави-члени повинні мати можливість надавати тимчасові виключення з застосування положень цього Регламенту для внутрішніх пасажирських залізничних перевезень на довгі відстані. Тимчасове звільнення, однак, не повинно поширюватися на положення цього Регламенту стосовно доступу до залізничних перевезень пасажирів з фізичними вадами і осіб з обмеженими можливостями, на положення стосовно права пасажирів, які бажають купити залізничний квиток, на покупку квитка без зайвих складнощів, на положення щодо відповідальності підприємств залізничного транспорту перед пасажирями і за багаж пасажирів, на положення щодо зобов'язання підприємств мати необхідні страховки, а також стосовно вимоги до цих підприємств вживати необхідні заходи 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) Міські, приміські і регіональні залізничні перевезення пасажирів відрізняються за характером від перевезень на довгі відстані. Відповідно, за виключенням деяких положень, що повинні застосовуватися до всіх послуг перевезення пасажирів залізницею в усьому Співтоваристві, держави-члени повинні мати право тимчасово звільняти міські, приміські і регіональні пасажирські перевезення пасажирів від застосування положень цього Регламенту.
- (27) Необхідно визначити заходи, необхідні для впровадження цього Регламенту відповідно до Рішення 1999/468/ЄС Ради від 28 червня 1999 року про встановлення процедур для використання права на впровадження, наданого Комісії⁽¹⁾.
- (28) Зокрема, Комісія повинна мати право впроваджувати заходи, необхідні для імплементації. Оскільки ці заходи мають загальну сферу застосування і розроблені для внесення змін до неістотних елементів цього Регламенту, або для його доповнення неістотними елементами, вони повинні бути ухвалені відповідно до регуляторної процедури з ретельною перевіркою, передбаченою в статті 5(а) Рішення 1999/468/ЄС.

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Предмет вивчення

Цей Регламент встановлює правила стосовно:

- інформації, яку повинні надати підприємства залізничного транспорту, підписання транспортних договорів, видачі квитків і впровадження комп'ютеризованої системи передачі інформації і бронювання для залізничних перевезень;
- відповідальності залізничних підприємств і їх обов'язків щодо страхування пасажирів і їх багажу;
- зобов'язань залізничних підприємств перед пасажирами в разі запізнення;
- захисту осіб з фізичними вадами і осіб з обмеженими можливостями, що подорожують залізницею, і допомоги цим пасажирам;
- визначення і нагляду за дотриманням норм якості надання послуг, управління ризиками для особистої безпеки подорожуючих, а також обробки скарг, і
- загальних правил щодо впровадження.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цей Регламент застосовується на всій території Співтовариства до всіх подорожей і залізничних послуг,

що надаються одним або кількома підприємствами залізничних перевезень, які отримали ліцензію відповідно до Директиви 95/18/ЄС Ради від 19 червня 1995 року стосовно ліцензій, що видаються підприємствам залізничного транспорту⁽²⁾.

2. Цей Регламент не застосовується до транспортних послуг і до підприємств залізничних перевезень, які не отримали ліцензію в значенні Директиви 95/18/ЄС.

3. Після вступу в силу цього Регламенту, статті 9, 11, 12, 19, 20(1) і 26 будуть застосовуватися до всіх послуг залізничних пасажирських перевезень в усьому Співтоваристві.

4. Крім положень, зазначених в частині 3, держава-член може, на прозорій і недискримінаційній основі, надавати виключення на період, що не перевищуватиме п'ять років, з правом на поновлення два рази на максимальний період п'ять років кожного разу, від застосування положень цього Регламенту стосовно внутрішніх послуг перевезення пасажирів залізничного транспорту.

5. Крім положень, зазначених в частині 3, держава-член може надавати виключення з застосування положень цього Регламенту стосовно міських, приміських і регіональних перевезень пасажирів залізницею. Для розмежування міських, приміських і регіональних перевезень пасажирів залізничним транспортом, держави-члени застосовують визначення термінів, зазначені в Директиві 91/440/ЄС Ради від 29 липня 1991 року стосовно розвитку залізничного транспорту в Співтоваристві⁽³⁾. Для застосування цих визначень термінів держави-члени використовують наступні критерії: відстань, частота запропонованих послуг, кількість передбачених зупинок, використуваних рухомий склад потягу, системи продажу квитків, зміна кількості пасажирів, що користуються послугами в часи пік і в часи найменшого завантаження транспорту, коди потягів і розклади їх руху.

6. Протягом максимум п'яти років, держава-член може, на основі прозорих і недискримінаційних принципів, надавати звільнення від застосування деяких положень цього Регламенту щодо особливих послуг і подорожей, з правом поновлення, оскільки значена частина залізничних послуг транспортних пасажирських перевезень, в тому числі, як мінімум одна зупинка, передбачена на вокзалі, здійснюється за межами Співтовариства.

7. Держави-члени повідомляють Комісії про звільнення, надані відповідно до частин 4, 5 і 6. Комісія вживає відповідні заходи в разі, якщо звільнення 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).

⁽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 3***Визначення**

З метою застосування цього Регламенту будуть застосовуватися такі визначення

1. „Підприємства залізничного транспорту” означає підприємства залізничного транспорту, 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, при цьому тяжіння повинно обов’язково забезпечуватися цим підприємством. Це поняття також включає підприємства, які забезпечують лише послугами тяжіння.
2. „Перевізник” означає залізничне підприємство учасник договору, з яким пасажир уклав угоду на перевезення, або група залізничних підприємств, які несуть відповідальність за перевезення на основі цього договору.
3. „Перевізник-заступник” означає залізничне підприємство, яке не уклало договір з пасажиром, але якому залізничне підприємство, сторона за договором, довірила частково або повністю, 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 управління системою контролю і безпеки інфраструктури, функції керівника інфраструктури в мережі або в частині мережі можуть надаватися різним органам або підприємствам.
5. „Адміністратор вокзалу” означає організаційне підприємство в державі-члені, якому довірено управління залізничними вокзалами і яке може бути адміністратором інфраструктури.
6. „Тур оператор” означає організатор або роздрібний продавець, крім залізничного підприємства, в значенні статті 2, підрозділи (2) і (3) Директиви 90/314/ЄЕС⁽²⁾.
7. „Продавець квитків” означає будь-яке роздрібне підприємство продажу залізничних транспортних послуг, яке укладає транспортні договори і продає квитки за рахунок залізничного підприємства або за власний рахунок.
8. „Транспортний договір” означає транспортний договір, що укладається на оплатній або безоплатній основі між залізничними підприємствами для надання однієї або кількох транспортних послуг.
9. „Бронювання” означає дозвіл, на паперовому або на електронному носії, що надає право на перевезення в залежності від обраного способу перевезення, після отримання попереднього підтвердження.
10. „Прямий квиток” означає один або кілька квитків, який представляє собою договір на перевезення на надання послідовних послуг залізничного транспорту одним або кількома залізничними підприємствами.
11. „Внутрішні залізничні пасажирські перевезення” означає послуги з перевезення пасажирів залізницею, в рамках яких потяг не перетинає кордони держави-члена.
12. „Запізнення” означає різниця між часом, коли пасажир повинен був приїхати в місце призначення згідно з опублікованим розкладом, і часом його фактичного або передбачуваного прибуття.
13. „Карта подорожі” або „Проїзний квиток” означає квиток на необмежену кількість поїздок на певному маршруті або в певній мережі протягом визначеного періоду.
14. „Комп’ютеризована система бронювання і обміну інформацією для залізничних перевезень (CIRSRT)” означає комп’ютеризовану систему, що містить інформацію про залізничні послуги, що пропонуються підприємствами залізничного транспорту. Інформація про пасажирські послуги, що зберігається в CIRSRT, містить наступну інформацію:
 - (a) переліки і розклади пасажирських послуг,
 - (b) доступність місць для пасажирів,
 - (c) тарифи і особливі умови,
 - (d) доступність потягів для осіб з фізичними вадами і для осіб з обмеженими можливостями,
 - (e) пристрої, за допомогою яких існує можливість здійснювати бронювання або виписування квитків, або друкування квитків, якщо частина, або всі таких пристроїв доступна для користувачів,
15. „Особа з фізичними вадами” або „особа з обмеженими можливостями” означає будь-яку особу, чие пересування під час користування послугами залізничного транспорту є обмеженим через будь-які фізичні вади (органів почуттів або органів рухів, постійні або тимчасові), через інтелектуальні вади або ушкодження, або з будь-яких інших причин, або через вік, і чий стан вимагає окремої уваги і пристосування до його або її особливих потреб під час надання послуг, доступних для всіх пасажирів.
16. „Загальні умови перевезення” означає умови перевізника, які представлені в формі загальних умов або тарифів, що по праву застосовуються в кожній державі-члені і які, шляхом укладення договору на перевезення, стали його невід’ємною частиною.

⁽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 путівок (ОВ L 158, 23.6.1990, С. 59).

17. „Транспортний засіб” означає механічний транспортний засіб або причеп, що перевозиться

ГЛАВА II

ДОГОВОРИ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ПОВІДОМЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЇ І КВИТКИ

Стаття 4

Договори на перевезення

При умові дотримання положень цієї глави, підписання 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 перевозити свої велосипеди в поїзді, якщо ними легко управляти, і якщо вони не перешкоджають надавати особливі залізничні послуги, якщо рухомий склад потягу надає таку можливість, за умови сплати окремої суми за перевезення.

Стаття 6

Скасування звільнень і обмежувальні умови

1. Зобов'язання перед пасажирами, що виникають внаслідок застосування цього Регламенту, не можуть бути предметом обмеження або виключення, особливо шляхом відступу або обмеження, що можуть зазначатися в договорі про надання послуг з перевезення.
2. Залізничні підприємства можуть пропонувати більш вигідні договірні умови своїм пасажирам, ніж умови, закріплені в цьому Регламенті.

Стаття 7

Зобов'язання про інформування щодо припинення надання послуг

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

Стаття 8

Інформація про перевезення

1. За запитом, і без перешкод для статті 10, залізничні підприємства і продавці квитків, які пропонують договори на перевезення від імені одного або кількох залізничних підприємств, надають пасажирам як мінімум інформацію, зазначену в Додатку III, частина I стосовно перевезення, на які відповідне залізничне підприємство пропонує договір на перевезення. Продавці квитків, які пропонують договори на перевезення від власного імені, а також тур оператори, надають цю інформацію в разі її доступності.

в зв'язку з перевезенням пасажирів.

2. Залізничні підприємства протягом поїздки надають пасажиру як мінімум інформацію, зазначену в Додатку II, частина II.

3. Інформація, зазначена в частинах 1 і 2, повідомляється в найбільш придатній формі. Особлива увага приділяється потребам пасажирів, що страждають на недостатність органів слуху і/або очей.

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 перешкод для застосування частини 4, залізничні підприємства видають пасажирам квитки як мінімум з застосуванням одного із наступних каналів:

- (a) Квиткова каса або автомат з продажу квитків,
- (b) Інтернет, телефон або шляхом застосування будь-якої іншої широко доступної системи обміну інформацією,
- (c) Безпосередньо на борту потягу.

3. Без перешкод для застосування частин 4 і 5, залізничні підприємства видають квитки на послуги, передбачені в рамках договорів на надання державних послуг, як мінімум з застосуванням одного із наступних каналів:

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

4. Залізничні підприємства надають можливість отримати квитки шляхом надання відповідної 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, пасажирам на вокзалі повинно повідомлятися про:

- (a) Можливість придбати квиток по телефону, по Інтернету, на потязі, і також про різновиди такої покупки,
- (b) Найбільш близьке розташування залізничного вокзалу, або квиткової каси / автомату з продажу квитків, якими пасажир може скористатися.

Стаття 10

Система інформування пасажирів і бронювання

1. Для надання інформації і видачі квитків, зазначених в цьому Регламенті, залізничні підприємства і продавці квитків використовують комп'ютерну систему передачі інформації і бронювання, розроблену для залізничного транспорту,

що повинна бути організована відповідно до процедур, зазначених в цій статті.

2. З метою застосування цього Регламенту будуть застосовуватися Технічні умови експлуатаційної сумісності, зазначені в Директиві 2001/16/ЄС.

3. Не пізніше 3 грудня 2010 року Комісія, за пропозицією Європейської залізничної агенції (ERA), ухвалює Технічні умови експлуатаційної сумісності для інтегрованих засобів обробки і передачі даних на користь пасажирів. Технічні умови експлуатаційної сумісності дозволяють надання інформації, зазначеної в Додатку II і видачі квитків, відповідно до цього Регламенту.

4. Залізничні підприємства ухвалюють свою комп'ютерну систему передачі інформації і бронювання залізничних транспортних послуг згідно з вимогами, встановленими і Технічних умовах експлуатаційної сумісності, відповідно до плану впровадження, визначеного в Технічних умовах на експлуатаційну сумісність.

5. При у мові дотримання положень Директиви 95/46/ЄС, залізничне підприємство, а також продавці квитків, не розголошують ніяку інформацію особистого характеру іншим залізничним підприємствам і продавцям квитків про бронювання.

ГЛАВА III

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗА ПАСАЖИРІВ І ЇХ БАГАЖ

Стаття 11

Відповідальність перед пасажирами і за їх багаж

За умов дотримання положень цієї глави, і без перешкод для застосування національного права про надання пасажирам найбільшого відшкодування понесених збитків, відповідальність залізничних підприємств перед пасажирами і за їх багаж врегульовується Розділом IV, Главами I, III і IV, а також розділами VI і VII Додатку I.

Стаття 12

Страховання

1. Зобов'язання, викладені в статті 9 Директиви 95/18/ЄС, в разі якщо йдеться про відповідальність перед пасажирами і за їх багаж, поширюються на зобов'язання залізничного підприємства бути належним чином застрахованим або вживати еквівалентні заходи для того, щоб мати можливість виконати свої зобов'язання, що виникають на підставі цього Регламенту.

2. Не пізніше 10 грудня 2010 року Комісія представляє Європейському Парламенту в Раді звіт про встановлення мінімальної страхової суми для залізничних підприємств. В разі необхідності, цей звіт доповнюється відповідними положеннями або рекомендаціями.

Стаття 13

Сплата авансових платежів

1. В разі смерті або поранення пасажирів, залізничне підприємство, зазначене в статті 26(5) Додатку I сплачує негайно, і не пізніше п'ятнадцяти днів після ідентифікації фізичної особи, що має право на відшкодування збитків, будь-які авансові платежі, необхідні для покриття негайних економічних потреб, пропорційно понесеному збитку.

2. Без перешкод для частини 1, аванс не може бути нижчим, ніж 21 000 євро на пасажира, у випадку його смерті.

3. Сплата авансу не є сама по собі визнанням відповідальності, і він може бути повністю відрахований з суми, сплаченої раніше на підставі цього регламенту, але вона не повертається, за виключенням випадків, коли ушкодження було нанесено внаслідок недбалості або з вини пасажира, або якщо особа, якій було сплачено авансове відшкодування, не мала права на його отримання.

Стаття 14

Заперечування відповідальності

Навіть якщо залізничне підприємство заперечує свою відповідальність щодо тілесного ушкодження, понесеного пасажиром під час перевезення, воно намагається, в межах розумного, допомогти пасажиру, що вимагає виплати компенсації від третіх осіб.

ГЛАВА IV

ЗАПІЗНЕННЯ, ПЕРЕБОЇ У ПОВІДОМЛЕННІ АБО АНУЛЮВАННЯ ПОСЛУГ

Стаття 15

Відповідальність за запізнення, за перебої в транспортному повідомленні і за анулювання послуг

За умов дотримання умов цієї глави, відповідальність залізничних підприємств стосовно запізнення, перебоїв в транспортному повідомленні і анулювання послуг врегульовується Розділом IV, Главою II Додатку I.

Стаття 16

Відшкодування і зміна маршруту

Якщо, за логікою, можна очікувати, що потяг приїде на станцію кінцевого призначення на шістьдесят хвилин пізніше часу, передбаченому в договорі на перевезення, пасажири автоматично і негайно можуть зробити вибір між:

(а) Повним відшкодуванням вартості квитка за тарифом його покупки, за не здійснену частину або частини подорожі і за здійснену частину або частини подорожі, якщо поїздка не представляє ніякого інтересу по відношенню до первісного плану подорожі пасажирів, а також, в разі необхідності, сплату зворотної поїздки до місця первісного відправлення, і це в найкращі строки. Відшкодування відбувається на тих же умовах, що і оплата відшкодування, зазначеного в статті 17, або

(b) На продовження подорожі або на зміну маршруту до місця кінцевого призначення в порівнянних умовах перевезення і в найкращі строки, або

(c) продовження подорожі або на зміну маршруту до місця кінцевого призначення в порівнянних умовах перевезення в більш пізню дату, за вибором.

продовження подорожі або зміну маршруту є меншим 60 хвилин.

Стаття 17

Відшкодування вартості квитка

1. Якщо запізнення не було відшкодоване в сумі вартості квитку відповідно до статті 16, пасажир, не втрачаючи право на перевезення, може вимагати від залізничного підприємства компенсації за запізнення, якщо він запізнівся на відстані від місця відправлення до місця прибуття, зазначених в квитку. Мінімальні відшкодування з причини запізнення є наступними:

- (a) 25% вартості квитка в разі запізнення на час, від 60 хвилин до 119 хвилин.
- (b) 50% вартості квитка в разі запізнення потягу на 120 або більше хвилин.

Пасажири, що є власниками карти подорожі або проїзного квитку і стикаються з запізненням або з анулюванням протягом строк у чинності їх квитка, можуть вимагати відповідного відшкодування згідно з положеннями залізничних підприємств щодо компенсації. Ці положення встановлюють критерії, що застосовуються до запізнень і до розрахунку відшкодування.

Компенсація за запізнення розраховується по відношенню до ціни, фактично сплаченої паса жиром за послуги, які були надані з запізненням.

Якщо договір на перевезення стосується поїздки в обидва кінця, сума компенсації, 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 компенсації, що підлягає сплаті в разі надання послуги з запізненням в рамках будь-якого іншого типу транспортного договору, що дозволяє здійснювати кілька наступних поїздок, розраховується пропорційно загальній вартості квитка.

Розрахунок тривалості запізнення не враховує 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 наступного місяця після подання заяви про компенсацію. Воно може сплачуватися в формі ваучерів і/або інших паперів, якщо умови є гнучкими (зокрема стосовно періоду чинності і напрямку призначення). За вимогою пасажирів компенсація сплачується готівкою.

3. Компенсація вартості квитка не скорочується на витрати, пов'язані з фінансовими транзакціями, такими як податки, витрати на телефонні переговори або збори. Залізничні підприємства можуть встановлювати мінімальний поріг сплачуваної компенсації. 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

*Стаття 18***Допомога**

1. В разі запізнення відправлення або прибуття, залізничне підприємство або адміністратор вокзалу повідомляє пасажиром про ситуацію, а також про передбачений час відправлення і прибуття, як тільки ця інформація стає їм відомою.
2. В разі запізнення, зазначеного в частині 1, протягом більше 60 хвилин, пасажир безкоштовно отримують:
 - (а) Їжу і охолоджувальні напої в достатньому і розумному обсязі з урахуванням часу очікування, в разі їх доступності на потязі або на вокзалі, або якщо існує можливість їх належного постачання.
 - (б) Проживання в готелі або в іншому місці розташування, а також перевезення від вокзалу до місця продавання, якщо виявляється необхідним перебування протягом однієї ночі або протягом кількох ночей, або якщо необхідно додаткове перебування, в разі існування матеріальних можливостей.
 - (в) Якщо потяг заблоковано в дорозі, перевезення між місцезнаходженням потягу і вокзалом, іншим пунктом відправлення або кінцевого призначення, в разі існування матеріальних можливостей.
3. Якщо надання залізничних послуг не можуть більше продовжуватися, залізничні підприємства використовують, як тільки це виявляється можливим, інші транспортні засоби для перевезення пасажирів.
4. За проханням пасажира, залізничні підприємства засвідчують на квитку, що залізничні послуги були надані з запізненням, що транспортне повідомлення здійснювалося з перебоями або що послуги були анульовані, в залежності від випадку.
5. При застосуванні частин 1, 2 і 3, відповідне залізничне підприємство приділяє особливу увагу потребам осіб з фізичними вадами і осіб з обмеженими можливостями, а також осіб, які їх супроводжують.

ГЛАВА V

ОСОБИ З ФІЗИЧНИМИ ВАДАМИ І ОСОБИ З ОБМЕЖЕНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ*Стаття 19***Право на перевезення**

1. Залізничні підприємства і адміністратори вокзалів встановлюють або впроваджують правила недискримінаційного доступу, що застосовуються до перевезення пасажирів з фізичними вадами або осіб з обмеженими можливостями, за активною участю організацій, що представляють осіб з фізичними вадами і осіб з обмеженими можливостями.

2. Особи з фізичними вадами і особи з обмеженими можливостями руху бронюють і купують квитки на загальних основах, тобто без застосування спеціальної надбавки в ціні. Залізничне підприємство, продавець квитків або тур оператори не можуть відмовити в бронюванні або в продажі квитків особі інваліде або особі з обмеженими можливостями руху, або вимагати, щоб така особа супроводжувалася іншою особою, за виключенням, якщо це явно необхідно для дотримання правил користування, зазначених в частині 1.

Стаття 20

Повідомлення інформації особам з фізичними вадами і особам з обмеженими можливостями

1. За запитом, залізничні підприємства, продавець квитків або тур оператори надають особам з фізичними вадами і особам з обмеженими можливостями інформацію про доступність залізничних послуг, а також про умови користування рухомим складом потягу відповідно до правил, зазначених в статті 19(1), і повідомляють особам з фізичними вадами і особам з обмеженими можливостями інформацію про обладнання, доступне на потязі.

2. Якщо залізничне підприємство, продавець квитків і/або тур оператор користуються відступами, передбаченими в статті 19(2), вони, за заявою, повідомляють особі з фізичними вадами і особі з обмеженими можливостями руху про причини відступів, в письмовій формі, протягом п'яти робочих днів починаючи з дати відмовлення в бронюванні або в продажі квитку, або 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 обмеженими можливостями, сліdkують за забезпеченням доступу до вокзалів, перонів, рухомого складу потягів і іншого обладнання осіб з фізичними вадами або з обмеженими можливостями руху.

2. У відсутність супроводжуючого персоналу на борту потягу, або персоналу на вокзалі, залізничні підприємства і адміністрація вокзалів намагаються, в межах розумного, допомогти особам з фізичними вадами або особам з обмеженими можливостями руху під чаї їх посадки в залізничний транспорт.

Стаття 22

Допомога на вокзалах

1. Якщо особа з фізичними вадами або особа з обмеженими можливостями руху від'їжджає з вокзалу, на якому працює спеціальний персонал, або проїжджає такий вокзал транзитом, або прибуває на такий вокзал, адміністрація вокзалів надає такій особі безкоштовно необхідну допомогу, пов'язану з посадкою в потяг, на який куплено квиток, або вийти з потягу, без перешкод для правил щодо доступу, зазначених в статті 19(1).

2. Держави-члени можуть передбачати відступ від частини 1 для пасажирів, які подорожують

транспортним засобом, що є предметом державного договору на надання послуг відповідно до законодавства Співтовариства, за умови, що компетентні органи влади вжили інші заходи або положення, які дозволяють гарантувати надання транспортних послуг на еквівалентному або вищому рівні.

3. На вокзалах, штат яких не передбачає існування спеціального персоналу, залізничні підприємства і адміністратори вокзалів сліdkують за легкою доступністю інформації, яка повинна відображатися відповідно до правил доступу до інформації, передбачених в статті 19(1) щодо найбільш близько розташованих вокзалів, на яких працює спеціальний персонал, а також щодо допомоги, яка надається безпосередньо особам з фізичними вадами і особам з обмеженими можливостями.

Стаття 23

Допомога на борту потягу

Без перешкод для положень, передбачених статтею 19 (1), залізничні підприємства надають безкоштовно допомогу особам з фізичними вадами і особам з обмеженими можливостями руху, на борту потягу і в момент посадки і висадки з потягу.

В значення цієї статті, під допомогою на борту потягу розуміють зусилля, в межах розумного, застосовані для того, щоб дозволити особі з фізичними вадами або особам з обмеженими можливостями руху, мати однакові послуги на борту потягу з послугами, які надаються іншим пасажирам, якщо інвалідність або обмеженість рухів особи не дозволяють мати автономний і надійний доступ до зазначених послуг.

Стаття 24

Умови, при яких надається допомога

Залізничні підприємства, адміністратори вокзалів, продавець квитків і тур оператори взаємодіють між собою для надання особам з фізичними вадами і особам з обмеженими можливостями послуг, передбачених в статтях 22 і 23 відповідно до наступних пунктів:

- (a) Допомога надається при умові, що залізничне підприємство, адміністрація вокзалів, продавець квитків або тур оператори, у яких куплено квиток, отримає повідомлення, не пізніше як за сорок вісім годин, про необхідність надання допомоги особі з обмеженими можливостями або особі з фізичними вадами. Якщо квиток передбачає можливість кількох поїздок, достатньо одного повідомлення, якщо при цьому надається достатня інформація про розклад подальших подорожей.
- (b) Залізничні підприємства, адміністрація вокзалів, продавець квитків або тур оператори вживають в сі необхідні для отримання повідомлень заходи.
- (c) Якщо повідомлення не здійснене відповідно до пункту а), залізничне підприємства і адміністрація вокзалів, в межах розумного, надати особі з фізичними вадами або з обмеженими можливостями руху, допомогу, що дозволяє пасажиру подорожувати.

- (d) Без перешкод для прав інших підприємства на зони, розташовані поза межами вокзалу, адміністрація вокзалів або будь-яка інша уповноважена особа зазначає зони в межах або поза межами вокзалу, в яких особи з фізичними вадами або з обмеженими можливостями можуть повідомити про свій приїзд на вокзал і, при необхідності, просити про надання допомоги
- (e) Допомога надається при умові, що особа з фізичними вадами або особа з обмеженими можливостями звертається до зазначеного місця в час, визначений залізничним підприємством або адміністратором вокзалу, які надають послуги. Зазначений час не перевищує шістдесят хвилин до повідомленого часу відправлення, або часу, в який всі пасажирів запрошуються до здійснення реєстрації. Якщо особі з фізичними вадами і з обмеженими можливостями не встановлено ніякого часу, така особа повинна з'явитися в зазначеному місці не пізніше ніж за тридцять хвилин до оголошеного часу відправлення або часу запрошення пасажирів до реєстрації.

Стаття 25

Відшкодування за обладнання для пересування або за інше специфічне обладнання

Якщо залізничне підприємство несе відповідальність за втрату або за часткове або повне пошкодження обладнання для пересування або іншого специфічного обладнання, яким користується люди з фізичними вадами або особи з обмеженими можливостями руху, не застосовується ніякого фінансового порогу.

ГЛАВА VI

БЕЗПЕКА, СКАРГИ І ЯКІСТЬ ПОСЛУГ

Стаття 26

Особиста безпека пасажирів

Залізничні підприємства, адміністратори інфраструктури і адміністрація вокзалів, після узгодження з державними органами, вживають відповідні заходи, що лежать в сфері їх відповідної компетенції, і пристосовують їх відповідно до рівня безпеки, визначеного державними органами для забезпечення особистої безпеки пасажирів на вокзалах і на борту потягів, а також для управління ризиками. Вони співпрацюють і обмінюються інформацією стосовно найкращої практики щодо попередження дій, здатних підірвати безпеку.

Стаття 27

Скарги

1. Залізничні підприємства встановлюють механізм обробки замовлень стосовно прав і обов'язків, передбачених цим Регламентом. Вони в повній мірі повідомляють пасажирів про свої координати і про свою робочу мову (мови).

2. Пасажири мають право подавати скарги до будь-якого залізничного підприємства. Протягом одного місяця одержувач скарги надає мотивовану відповідь або, якщо це обґрунтовано ситуацією, повідомляє пасажирів про дату, коли він може очікувати на отримання відповіді, яка повинна бути надана йому в строк не менш, ніж три місяці починаючи з моменту отримання скарги.

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

Стаття 28

Норми якості послуг

1. Залізничні підприємства визначають норми якості надання послуг і впроваджують систему управління якістю для підтримки якості послуг. Норми якості надання послуг охоплюють як мінімум пункти, перелічені в Додатку III.

2. Залізничні підприємства оцінюють свою власну діяльність за нормами якості надання послуг. Кожного року вони публікують стосовно цього оціночний звіт, який супроводжує їх річний звіт. Звіти стосовно якості надання послуг публікуються на Інтернет сайтах залізничних підприємств. Крім того, ці звіти доступні на Інтернет сайті Європейської агенції залізничних перевезень.

ГЛАВА VII

ПОВІДОМЛЕННЯ І ЗАСТОСУВАННЯ

Стаття 29

Повідомлення пасажирів про їх права

1. Якщо залізничні підприємства, адміністрації вокзалів і тур оператори продають квитки на залізничний транспорт, вони повідомляють пасажирів про їх права і обов'язки, передбачені цим Регламентом. Для того, дотримання цього зобов'язання про надання інформації, залізничні підприємства, адміністрації вокзалів і тур оператори можуть використовувати коротку довідку положень цього Регламенту, підготовлену Комісією на всіх офіційних мовах установ Європейського Союзу і передану їм для користування.

2. Залізничні підприємства і адміністрація вокзалів повідомляють пасажирів належним чином, на вокзалі або на борту потягу, координати, що дозволяють зв'язатися з організацією або органами, призначеними державами-членами на підставі статті 30.

Стаття 30

Застосування

1. Кожна держава-член визначає одну або кілька установ, відповідальних за застосування цього Регламенту. Кожна установа є незалежною 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 Комісію про призначення одного або кількох органів відповідно до цього параграфу і про надані органу повноваження.

2. Посилаючись на цей Регламент, кожен пасажир може подавати скаргу до відповідного компетентного органу, призначеного на підставі частини 1 або до будь-якого іншого компетентного органу, призначеного державою-членом.

Стаття 31

Кооперація між органами, відповідальними за застосування Регламенту

Органи, відповідальні за застосування Регламенту, як це зазначено в статті 30, обмінюються інформацією про свою роботу і про принципи прийняття рішень в усьому Співтоваристві. Комісія надає їм свою підтримку у здійсненні цієї задачі.

ГЛАВА VIII

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 32

Штрафні санкції

Держави-члени повинні встановлювати правила про стягнення штрафних санкцій, що застосовуються при порушенні положень цього регламенту і повинні вживати всі заходи, необхідні для забезпечення їх виконання. Передбачені штрафні санкції повинні бути ефективними, пропорційними і переконливими. Держави-члени повідомляють про ці правила і заходи комісії до 3 червня 2010 року і повідомляють негайно про будь-які прийняті згодом доповнення до них.

Стаття 33

Додатки

Заходи, що мають на меті внести зміни до незначних елементів цього Регламенту шляхом ухвалення Додатків до нього, зокрема Додатку I, ухвалюються відповідно до законодавчої процедури з заходами контролю, зазначеної в статті 35(2).

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та повинен прямо застосовуватись у всіх державах членах.

Вчинено в Страсбурзі 23 жовтня 2007 року.

За Європейський Парламент
Голова

За Раду
Голова

Регламенту. Кожна установа вживає необхідні заходи для забезпечення дотримання прав пасажирів.

Стаття 34

Положення про внесення змін

1. Заходи, що мають на меті внесення змін до неосновних елементів цього Регламенту шляхом доповнення і, в разі необхідності, впровадження статей 2, 10 і 12, повинні ухвалюватися відповідно до законодавчої процедури з заходами контролю, зазначеної в статті 35(2).

2. Заходи, розроблені для внесення доповнень до неістотних елементів цього регламенту шляхом корегування фінансових даних, зазначених в цьому Регламенті, крім передбачених Додатком I, в залежності від інфляції, визначаються відповідно до законодавчої процедури з заходами контролю, зазначеної в статті 35(2).

Стаття 35

Комітет зі здійснення процедури

1. Комісія допомагатиме Комітету, створеному на підставі статті 11а Директиви 91/440/ЄЕС.

2. В разі посилання на цю частину, статті з 5а(1) по (4) і стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС застосовуються з дотриманням положень статті 8 цього Рішення.

Стаття 36

Звітування

Комісія складає звіт Європейському парламенту і Раді стосовно впровадження і результатів цього Регламенту, не пізніше 3 грудня 2012 року, і, зокрема, звіт про норми якості надання послуг.

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

Стаття 37

Набрання чинності

Цей регламент вступає в силу через 24 місяці після дати його опублікування в Офіційному Віснику Європейського Союзу.

H.-G.PÖTTERING

M.LOBO ANTUNES

*ДОДАТОК I***Витяг з Єдиних Правил стосовно 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***ПІДПИСАННЯ І ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ***Стаття 6***Договір на перевезення**

1. Договором на перевезення перевізник бере на себе зобов'язання по перевезенню пасажирів, а також, в разі необхідності, багаж і транспортні засоби до місця призначення і пере дати багаж і транспортні засоби в місці призначення.
2. Договір на перевезення підтверджується існуванням одного або кількох квитків, виданих пасажирів. Однак, на підставі статті 9, відсутність, неправильне оформлення або втрата квитку не впливають на існування або чинність договору, до якого, як і раніше, застосовуються ці Єдині Правила.
3. Квиток є основним доказом підписання і змісту договору на перевезення

*Стаття 7***Квиток**

1. Загальні умови перевезення визначають форму і зміст квитків, а також мову і шрифт, якими буде заповнено і надруковано квиток.
2. Як мінімум, квиток повинен містити наступну інформацію:
 - (a) Найменування перевізника або перевізників,
 - (b) Значення того, що перевезення, в разі відсутності інших умов, підлягає застосуванню цих Єдиних Правил, що може позначатися за допомогою аббревіатури CIV,
 - (c) Будь-яка інша інформація, необхідна для доведення підписання і змісту договору на перевезення, і яка надає пасажирів можливість підтвердити його права, що витікають з такого договору.
3. Після отримання квитка, пасажир повинен впевнитися, що цей квиток було виписано відповідно до його інструкцій.
4. Квиток може передаватися іншій особі, якщо він не виписаний на прізвище певного пасажирів і якщо подорож ще не почалася.
5. Квиток може бути оформлений у вигляді електронної реєстрації даних, яка може бути перетворена 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 вартості перевезення**

1. За виключенням існування інших домовленостей між пасажирів і перевізником, вартість перевезення сплачується авансовим платежем.
2. Загальні Умови перевезення визначають умови здійснення оплати 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, крім вартості перевезення, додаткову штрафну суму,
- (b) Що пасажир, який відмовляється сплачувати плату за перевезення або штраф за вимогою, може бути відмовлено у продовженні його подорожі,
- (c) Чи може і при яких умовах здійснюватися відшкодування штрафу.

2. Загальні Умови перевезення можуть передбачати, що пасажирам, які:

- (a) Представляють загрозу для безпеки і належного функціонування транспортної системи, або для безпеки інших пасажирів,
- (b) Спричиняють нестерпні неподобства для інших пасажирів

Може бути відмовлено в послугах з перевезення, або їх подорож може бути припинена, і такі особи не матимуть права на відшкодування їх витрат на перевезення, або будь-яких інших витрат за зареєстроване перевезення їх багажу, що вони понесли.

*Стаття 10***Виконання адміністративних формальностей**

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

*Стаття 11***Анулювання і запізнення потягу. Перебої в транспортному повідомленні**

Перевізник повинен, в разі необхідності, засвідчити на квитку, що потяг було скасовано або що в транспортному повідомленні спостерігалися перебої.

*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. Однак, пасажири також можуть перевозити з собою громіздкі предмети, відповідно до спеціальних положень, що містяться в Загальних Умовах перевезення. Речі і тварини, що можуть дошкуляти або спричиняти неподобства чи ушкодження іншим пасажиром, до перевезення в якості ручної поклажі не приймаються.
2. Пасажири можуть відправляти речі і тварин в якості зареєстрованого багажу відповідно до Загальних Умов перевезення.
3. При перевезенні пасажирів перевізник може приймати до перевезення транспортні засоби відповідно до спеціальних положень, що містяться в Загальних Умовах перевезення.
4. Перевезення небезпечних товарів в якості ручної поклажі, зареєстрованого багажу, а також в або на транспортних засобах, які, відповідно до цього Розділу перевозяться залізницею, повинно відповідати умовам Регламенту про перевезення небезпечних товарів залізницею (RID).

Стаття 13

Перевірка

1. В разі існування обґрунтованих причин для підозр щодо недотримання умов перевезення, перевізник має право перевіряти чи предмети (ручна поклажа, зареєстрований багаж, транспортні засоби, в тому числі їх вантажі), або тварини, прийняті для перевезення, відповідають умовам перевезення, за виключенням, якщо закони і рекомендації держави, в якій повинна відбуватися перевірка, забороняють проведення такої перевірки. Пасажир повинен запрошуватися до присутності під час проведення такої перевірки. Якщо пасажир не з'являється під час проведення перевірки, або з ним немає неможливості зв'язатися, перевізник може вимагати присутності двох незалежних свідків.
2. Якщо встановлено, що умови перевезення не були дотримані, 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 митницею або іншими органами влади у зв'язку з його перевезенням, перевезенням багажу або тварин. Він повинен бути присутнім при перевірці його речей, за виключенням, якщо інше передбачено законами і рекомендаціями кожної окремої держави.

Глава II

Ручна поклажа і тварини

Стаття 15

Спостереження

Спостереження за ручною поклажею і за тваринами, які перевозить пасажир, здійснюється пасажиром самостійно.

Глава III

Зареєстрований багаж

Стаття 16

Перевезення зареєстрованого багажу

1. Договірні зобов'язання щодо перевезення зареєстрованого багажу визначаються ваучером реєстрації багажу, виданим пасажиру.
2. Згідно за статтею 22, відсутність, невірне оформлення або втрата ваучера реєстрації багажу не впливає на існування або на дійсність угоди про перевезення зареєстрованого багажу, що підлягає застосуванню Єдиних Правил.
3. Ваучер реєстрації багажу вважається очевидним доказом реєстрації багажу і умов його перевезення.
4. До моменту доведення протилежного, вважається, що в момент реєстрації багажу, він знаходиться в явно належному стані, і що кількість і об'єм одиниць багажу відповідає записам, внесеним до ваучеру реєстрації багажу.

Стаття 17

Ваучер реєстрації багажу

1. Загальні Умови перевезення визначають форму і зміст ваучеру реєстрації багажу, а також мову і шрифт оформлення і друкування ваучеру. Застосовується стаття 7(5) з відповідними змінами і доповненнями.
2. В ваучері реєстрації багажу повинна міститися, як мінімум, наступна інформація:
 - (a) Найменування перевізника або перевізників,
 - (b) Значення того, що перевезення, в разі відсутності інших умов, підлягає застосуванню цих Єдиних Правил, що може позначатися за допомогою аббревіатури CIV,

- (с) Будь-яка інша інформація, необхідна для доведення договірних зобов'язань щодо перевезення зареєстрованого багажу, і яка надає пасажирові можливість підтвердити його права, що витікають з такого договору.
3. Після отримання ваучера реєстрації багажу пасажир повинен впевнитися в тому, що ваучер оформлено відповідно до його інструкцій.

Стаття 18

Реєстрація і перевезення

1. За виключенням, якщо Загальними Умовами перевезення передбачене інше, реєстрація багажу відбувається лише при пред'явленні квитку, дійсного як мінімум до місця призначення багажу. Разом з цим, реєстрація багажу повинна здійснюватися відповідно до норм, діючих 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 по відношенню до зареєстрованого багажу, застосовуються, після внесення відповідних змін, до відправника зареєстрованого багажу.
3. Перевізник може відправити зареєстрований багаж іншим потягом, або іншим транспортним засобом і іншим шляхом, ніж шлях поїздки пасажирів.

Стаття 19

Плата за перевезення зареєстрованого багажу

За виключенням існування інших домовленостей між пасажиром і перевізником, вартість перевезення зареєстрованого багажу сплачується при реєстрації.

Стаття 20

Маркування зареєстрованого багажу

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

- (а) Своє прізвища і адресу;
- (б) Місце призначення.

Стаття 21

Право розпоряджатися зареєстрованим багажем

1. Якщо, відповідно до обставин, існує така можливість, і якщо це не заборонено митними положеннями, або положеннями будь-яких інших адміністративних органів, пасажир може просити повернення багажу в місце відправлення, після передачі ваучера реєстрації багажу і, якщо це передбачено Загальними умовами перевезення, після пред'явлення квитка.
2. Загальні Умови перевезення можуть передбачати інші положення стосовно права розпоряджатися зареєстрованим багажем, зокрема щодо зміни місця призначення і можливих фінансових наслідків, що можуть виникнути для пасажирів.

Стаття 22

Постачання багажу

1. Постачання багажу відбувається по пред'явленню ваучера реєстрації багажу, і, в разі необхідності, після сплати платежу за транспортування.
Перевізник має право, але не зобов'язаний, вивчати чи власник ваучера має право на видачу багажу.
2. До постачання багажу власнику ваучера реєстрації багажу, при дотриманні діючих положень місця призначення, прірівнюється:
 - (а) Передача багажу митним органам на в їх спеціальні приміщення або митні склади, якщо він не знаходиться під контролем перевізника,

(b) Довірча передача живих тварин в руки третіх осіб.

3. Власник ваучера реєстрації багажу може просити здійснення поставки багажу на місцем призначення після закінчення узгодженого часу, а також, в разі необхідності, після закінчення часу, необхідного для здійснення необхідних операцій на митниці або в інших адміністративних органах,
4. При необхідності пред'явити ваучер реєстрації багажу, перевізник видає багаж лише після підтвердження права на багаж. Якщо підтвердження є недостатнім, перевізник може вимагати надання застави.
5. Багаж постачається за місцем призначення, зареєстрованим в ваучері.
6. Власник ваучеру реєстрації багажу, якому не було передано багаж, може вимагати підтвердження, що зазначається на ваучері, про день і час, коли він просив здійснити постачання відповідно до частини 3.
7. Право власник може відмовитися від прийому багажу, якщо перевізник не відреагує на його заяву про здійснення перевірки багажу на наявність можливих ушкоджень.
8. До того ж, постачання багажу здійснюється відповідно до діючих норм за місцем призначення.

Глава IV

Транспортні засоби

Стаття 23

Умови перевезення

Особливі положення, що містяться в Загальних нормах перевезення стосовно перевезення транспортних засобів, визначають, зокрема, умови прийому, реєстрації, завантаження і перевезення, розвантаження і постачання транспортних засобів, а також зобов'язань пасажирів.

Стаття 24

Ваучер перевезення

1. Договірні умови стосовно перевезення транспортних засобів визначаються ваучером перевезення, який видається пасажирові. Ваучер на перевезення може бути об'єднаний з пасажирським квитком.
2. В Загальних Умовах перевезення містяться спеціальні положення, які врегульовують перевезення транспортних засобів, вони визначають форму і зміст ваучеру на перевезення, а також мову і шрифт оформлення і друкування ваучеру. Застосовується стаття 7(5) з відповідними змінами і доповненнями.
3. В ваучері на перевезення повинна міститися, як мінімум, наступна інформація:
 - (а) Найменування перевізника або перевізників,
 - (б) Значення того, що перевезення, в разі відсутності інших умов, підлягає застосуванню цих Єдиних Правил, що може позначатися за допомогою аббревіатури CIV,
 - (в) Будь-яка інша інформація, необхідна для доведення договірних зобов'язань щодо перевезення транспортного засобу, і яка надає пасажирові можливість підтвердити його права, що витікають з такого договору на перевезення.
4. Після отримання ваучеру реєстрації багажу пасажир повинен впевнитися в тому, що ваучер на перевезення оформлено відповідно до його інструкцій.

Стаття 25

Застосоване право

Відповідно до положень цієї Глави, до перевезення транспортних засобів застосовуватимуться положення Глави III стосовно перевезення багажу.

*РОЗДІЛ IV***ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА**

Глава I

Відповідальність у випадку смерті, або вчинення тілесних ушкоджень пасажиром*Стаття 26***Основа відповідальності**

1. Перевізник несе відповідальність за збитки в результаті смерті, тілесних ушкоджень, або будь-яких інших фізичних або психічних ушкоджень, завданих пасажиру внаслідок аварії, пов'язаних з роботою залізниці, під час перебування пасажирів на залізничному транспортному засобі, в момент його посадки або висадки, незалежно від використаної залізничної інфраструктури.
2. Перевізник звільняється від цієї відповідальності:
 - (a) Якщо нещасний випадок відбувся через зовнішні обставини, які не пов'язані з роботою залізниці, і які, не зважаючи на необхідні зусилля, вжиті в особливих обставинах, перевізник не міг уникнути, і наслідки якого було неможливо попередити.
 - (b) Якщо нещасний випадок спричинений помилкою пасажирів,
 - (c) Якщо нещасний випадок виник в результаті поведінки третіх осіб, яку, не зважаючи на необхідні зусилля, вжиті в особливих 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 дивлячись на це, перевізник не звільняється повністю від його відповідальності відповідно до частини 2 с), він несе повну відповідальність в межах, встановлених в цих Єдиних Правилах, але без перешкод для будь-яких прав регресу, що перевізник може пред'являти третій стороні.
4. Ці Єдині правила не впливають на будь-яку відповідальність, що може виникати у перевізника у випадках, не зазначених в частині 1.
5. Якщо перевезення, яке відбувається на підставі єдиного договору на перевезення, виконується кількома 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 і вчинення тілесних ушкоджень пасажирів. Якщо ця послуга надавалася не перевізником за договором, але заступником перевізника, відповідно до цих Єдиних Правил, обидва перевізника несуть відповідальність солідарно.

*Стаття 27***Компенсація збитків в разі смерті**

1. В разі смерті пасажирів, компенсація збитків включатиме:
 - (a) Будь-які необхідні витрати, пов'язані зі смертю, зокрема, перевезення тіла загиблого і витрати на поховання,
 - (b) Якщо смерть не була негайною, збитки, передбачені в статті 28.
2. Якщо, внаслідок смерті пасажирів, особи, по відношенню до яких він мав або мав би в майбутньому зобов'язання по матеріальному утриманню на підставі закону, залишаються без такої матеріальної допомоги, такі збитки також підлягають відшкодуванню. Дії по відшкодуванню збитків особам, які знаходилися на утриманні загиблого пасажирів не на підставі закону, вирішуються державним правом.

*Стаття 28***Компенсація збитків в разі завдання тілесних ушкоджень**

В разі тілесних ушкоджень або будь-яких інших фізичних або психічних ушкоджень пасажирів, компенсація збитків включає:

- (a) Необхідні витрати, зокрема витрати, пов'язані з лікуванням і перевезенням,
- (b) Компенсацію фінансових збитків через часткову або повну нездатність працювати, або через збільшення потреб

*Стаття 29***Компенсація збитків зі інші тілесні ушкодження**

Чи повинні і в якому обсязі перевізники повинні відшкодувати збитки внаслідок інших тілесних ушкоджень, ніж передбачених положеннями статті 27 і 28, визначається державним правом.

*Стаття 30***Форма і сума компенсації збитків у ви падку смерті і тілесних ушкоджень**

1. Збитки, передбачені статтею 27(2) і статтею 28(b), повинні відшкодуватися в формі одноразового платежу. Однак, якщо державне право дозволяє здійснення платежу у вигляді річної ренти, компенсація сплачується в цій формі, якщо цього вимагає пасажир, який отримав тілесні ушкодження або його правонаступники, зазначені в статті 27(2).

2. Сума компенсації, що сплачується відповідно до частини 1, визначається згідно з державним правом. Однак, з метою цих Загальних Правил, нижня межа на одного пасажирів встановлюється на рівні 175 000 розрахункових одиниць в формі одноразової суми або в формі річної ренти, що відповідає цій сумі, в разі, якщо державне право передбачає максимальний ліміт нижчої суми, ніж ця.

*Стаття 31***Інші засоби перевезення**

1. Відповідно до частини 2, положення стосовно відповідальності перевізника у випадку смерті або тілесних ушкоджень пасажирів, не застосовуватимуться в разі, якщо йдеться про збитки, які виникли протягом перевезення, що, відповідно до договору на перевезення, здійснювалося не залізничним транспортом.

2. Однак, якщо залізничні вагони перевозяться поромом, положення стосовно відповідальності у випадку смерті і тілесних ушкоджень пасажирів, застосовуються до збитків і компенсацій збитків, зазначених в статті 26(1) і статті 33(1), спричинених внаслідок користування залізницею, під час присутності, посадки або висадки з потягу.

3. Якщо, внаслідок виключних обставин, користування залізницею тимчасово припинено і пасажирів перевозяться іншим транспортним засобом, перевізник несе відповідальність на підставі цих Єдиних Правил.

Глава II

Відповідальність в разі недотримання розкладу*Стаття 32***Відповідальність в разі скасування, запізнення або порушень в транспортному повідомленні**

1. Перевізник несе відповідальність перед пасажиром за збитки, спричинені внаслідок того, що через скасування, запізнення або порушень в транспортному повідомленні, подорож не може продовжитися цього ж дня, або продовження подорожі не може обґрунтовано вимагатися цього ж дня через зазначені обставини. Відшкодування збитків включає відповідні витрати на проживання, а також інші логічні витрати, пов'язані з повідомленням про запізнення осіб, які очікують на приїзд пасажирів.

2. Перевізник звільняється від цього зобов'язання в разі, якщо скасування, запізнення або порушення в транспортному повідомленні відбулися через одну з наступних причин:

- (a) через зовнішні обставини, які не пов'язані з роботою залізниці, і які, не зважаючи на необхідні зусилля, вжиті в особливих обставинах, перевізник не міг уникнути, і наслідки якого було неможливо попередити.
- (b) через помилку пасажирів,
- (c) через поведінку третіх осіб, яку, не зважаючи на необхідні зусилля, вжиті в особливих 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. Чи повинні і в якому обсязі перевізники повинні відшкодувати збитки, пов'язані з іншими причинами, ніж передбачено положеннями частини 1, визначається державним правом. Ці положення не впливають на дію 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 збитки в результаті повної або часткової втрати чи ушкодження предметів, що пасажир мав при собі або тримав поруч з собою в якості ручної поклажі. Це також стосується тварин, що пасажир пере возив з собою. По аналогії застосовується стаття 26.
2. В інших випадках перевізник не нестиме відповідальність на часткову або повну втрату або ушкодження речей, ручної поклажі або тварин, нагляд за якими здійснювався пасажиром відповідно до статті 15, за виключенням якщо така втрата або ушкодження спричинені діями перевізника. Інші статті Розділу IV, за виключенням статті 51, а також Розділу VI, не застосовуватимуться.

*Стаття 34***Обмеження компенсації збитків в разі втрати або ушкодження речей**

Коли перевізник несе відповідальність відповідно до статті 33(1), він повинен сплатити компенсацію збитків в розмірі 1400 розрахункових одиниць на пасажирів.

*Стаття 35***Звільнення від відповідальності**

Перевізник не несе відповідальності перед пасажиром за втрату або збитки, що фактично виникли внаслідок недотримання пасажиром формальностей, передбачених митницею і іншими адміністративними органами.

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

1. Перевізник несе відповідальність за втрату або нанесення ушкоджень через повну або часткову втрату, або нанесення ушкоджень зареєстрованому багажу з моменту прийняття його до перевезення перевізником і до моменту постачання, а також через затримку в постачанні.
2. Перевізник звільняється від відповідальності в разі, якщо втрата, ушкодження або запізнення в постачанні виникли з вини пасажирів, внаслідок його розпорядження, що не є виною перевізника, внаслідок дефекту багажу або обставин, які перевізник не міг уникнути і наслідків яких він не міг передбачити.
3. Перевізник звільняється від відповідальності в разі, якщо втрата або ушкодження є результатом особливих ризиків, пов'язаних з одним чи кількома з наступних обставин:
 - (a) Відсутність упаковки, або її неналежний стан,
 - (b) Спеціальний характер багажу,
 - (c) Відправлення в якості багажу предметів, недозволених для перевезення.

*Стаття 37***Тягар доведення**

1. Тягар доведення, що втрата, ушкодження або запізнення в постачанні виникли через одну або кілька причин, зазначених в статті 36(2), лежить на перевізнику.

2. Якщо перевізником встановлено, що враховуючи фактичні обставини, втрата, або ушкодження, могли виникнути внаслідок особливих ризиків, передбачених в статті 36(3), існує припущення, що вони дійсно є наслідком зазначених обставин. Однак, правонаступник зберігає за собою право доводити, що частково або повністю причиною, ушкодження не був один з зазначених ризиків.

Стаття 38

Послідовні перевізники

Якщо перевезення, яке є предметом єдиного договору на перевезення, здійснюється кількома послідовними перевізниками, кожен перевізник, який приймає до перевезення багаж відповідно до ваучеру про реєстрацію багажу, або транспортні засоби відповідно до ваучеру на перевезення транспортних засобів, бере участь у договорі стосовно доставки багажу або перевезення транспортних засобів відповідно до ваучеру реєстрації багажу або ваучеру на перевезення транспортних засобів і несе зобов'язання, що з цього витікають. В цьому випадку, кожен перевізник несе відповідальність за перевезення протягом всього маршруту до моменту постачання.

Стаття 39

Заступник перевізника

1. Коли перевізник доручає заступнику повне або часткове перевезення, відповідно до його прав за договором на перевезення, перевізник залишається особою, що несе відповідальність за повний маршрут перевезення.
2. Всі положення Єдиних Правил, які врегульовують відповідальність перевізника, також застосовуватимуться до відповідальності заступника перевізника стосовно здійснюваних ним перевезень. Статті 48 і 52 застосовуються в разі подання позову проти агентів і будь-яких інших осіб, до послуг яких заступник перевізника звертається для виконання перевезення.
3. Будь-яка спеціальна угода, згідно з якою перевізник несе відповідальність, не передбачену цими Єдиними Правилами, або відмовляється від права, закріпленого за ним цими Єдиними Правилами, не впливатиме на заступника перевізника, який не погодився зі спеціальними угодами окремо і в письмовій формі. Незалежно від того, дав свою згоду зі спеціальною угодою заступник перевізника чи ні, сам перевізник залишається пов'язаним зобов'язаннями або відмовою, що є результатом такої спеціальної угоди.
4. Якщо і в тій мірі, коли відповідальність несе як перевізник, так і його заступник, їх відповідальність є солідарною.
5. Сукупна сума компенсації, що сплачується перевізником, заступником перевізника і їх агентами або іншими особами, послуги яких можуть використовуватися при здійсненні перевезень, не перевищуватимуть межі, передбачені Єдиними Правилами.
6. Ця стаття не запобігає використанню права регресу, що може існувати між перевізником і його заступником.

Стаття 40

Припущення втрати

1. Правонаступник має право, без надання інших доказів, вважати одиницю багажу втраченою, якщо вона не була доставлена або не передана протягом чотирнадцяти днів після оформлення заяви на доставку відповідно до статті 22(3).
2. Якщо багаж, що вважався загубленим протягом одного року після оформлення заяви на його доставку, буде знайдено, перевізник повинен повідомити правонаступника в разі, якщо його адреса відома або може бути знайдена.
3. Протягом тридцяти днів після отримання повідомлення, зазначеного в частині 2, правонаступник може вимагати доставки йому знайденого багажу. В цьому випадку він повинен сплатити витрати, пов'язані з перевезенням багажу з місця відправлення до місця постачання і повернути отримане відшкодування, за виключенням, в залежності від випадку, витрат, що вже були включені в це відшкодування. Однак, він залишає за собою право на отримання компенсації за затримку в постачанні, передбаченої статтею 43.
4. Якщо за багажем, який було знайдено, власник не звернеться протягом строку, передбаченого в частині 3, або якщо багаж було знайдено більш ніж через рік після оформлення замовлення на доставку, перевізник розпоряджається багажем відповідно до рекомендацій, які діють за місцезнаходженням багажу.

*Стаття 41***Компенсація в разі втрати**

1. В разі повної або часткової втрати багажу перевізник повинен сплатити, за виключенням всіх інших компенсацій за збитки:
 - (a) Якщо суму збитку доведено, повну суму відшкодування, що, однак, не повинна перевищувати 80 розрахункових одиниць за кожен недостатній кілограм маси брутто, або 1200 розрахункових одиниць за місце багажу,
 - (b) Якщо сума збитку не доведена, компенсація фіксованої суми в розмірі 20 розрахункових одиниць на недостатній кілограм маси брутто, або 300 розрахункових одиниць за місце багажу.Спосіб відшкодування, за кілограм або за місце багажу, визначається Загальними Умовами перевезення.
2. Перевізник повинен відшкодувати, крім іншого, вартість перевезення багажу і інших сум, витрачених у зв'язку з перевезенням багажу, а також вже сплачені мита і акцизні збори.

*Стаття 42***Компенсація в разі ушкодження**

1. В разі ушкодження багажу, перевізник повинен сплатити, за виключенням всіх інших компенсаційних платежів, відшкодування, еквівалентне зниженню вартості багажу.
2. Компенсація не повинна перевищувати:
 - (a) Якщо внаслідок ушкодження знецінена вартість всього об'єму багажу, сума, яка сплачувалась би в разі повної втрати багажу.
 - (b) Якщо була знецінена лише частина багажу, сума, що підлягає сплаті, дорівнює сумі втрати частини товару.

*Стаття 43***Компенсація в разі затримки в доставці**

1. В разі затримки в доставці зареєстрованого багажу, перевізник повинен сплатити за кожний повний 24-годинний період починаючи з дати заявленого постачання, але не пізніше 14 днів:
 - (a) Якщо правонаступник доведе, що він зазнав втрати або ушкодження, сплачується компенсація, що дорівнює сумі втрати або ушкодження, в розмірі, що не перевищує 0,80 розрахункових одиниць за кілограм маси брутто багажу, або 14 розрахункових одиниць за місце багажу, що був доставлений пізніше.
 - (b) Якщо правонаступник не доведе, що він зазнав ушкодження, сплачується фіксована сума в розмірі 0,14 розрахункових одиниць за кілограм маси брутто багажу, або 2,80 розрахункових одиниць за місце багажу, що було поставлено з запізненням.Спосіб відшкодування, за кілограм або за місце багажу, визначається Загальними Умовами перевезення.
2. В разі повної втрати багажу, компенсація, передбачена частиною 1, не об'єднується з компенсацією, передбаченою статтею 41.
3. В разі часткової втрати багажу, компенсація, передбачена частиною 1, сплачується за невтрачену частину.
4. В разі ушкодження багажу, яке не є результатом запізнення в постачанні багажу, компенсація, передбачена в частині 1 об'єднується, в разі необхідності, з компенсацією, що передбачена статтею 42.
5. Ні в якому разі загальна сума компенсації, передбаченої в статті 1, разом з компенсацією, передбаченою в статтях 41 і 42, не повинна перевищувати компенсацію, що підлягає сплаті в разі повної втрати багажу.

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

1. В разі затримки в завантаженні з вини перевізника, або затримки постачання транспортного засобу, перевізник повинен сплатити, якщо правонаступником буде доведене спричинення збитків, компенсацію, сума якої не перевищує вартості перевезення.
2. Якщо, в разі затримки в завантаженні з вини перевізника, правонаступник відмовляється від договору на перевезення, йому відшкодовується вартість перевезення. Крім того, така особа може, якщо доведе, що втрата або ушкодження були понесені через затримку, вимагати відшкодування компенсації, що не перевищує вартості перевезення.

*Стаття 45***Компенсація за втрату**

В разі повної або часткової втрати транспортного засобу, компенсація, що підлягає сплаті особі, яка має право на відшкодування за доведену втрату або ушкодження, розраховується на основі звичайної вартості транспортного засобу. Компенсація не перевищуватиме 8000 розрахункових одиниць. Навантажений або ненавантажений причеп повинен вважатися окремим транспортним засобом.

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

1. Стосовно речей, залишених всередині транспортного засобу, або залишених в багажнику (наприклад, в багажнику для розміщення багажу або в багажнику для розміщення лиж), закріпленому на автомобілі, перевізник несе відповідальність лише за втрату або за ушкодження, спричинене з його вини. Загальна компенсація, що підлягає сплаті, не перевищуватиме 1400 розрахункових одиниць.
2. Щодо речей, розмішених зовні транспортного засобу, в тому числі в багажниках, зазначених в частині 1, перевізник несе відповідальність за речі, розмішені зовні на транспортному засобі лише якщо буде доведено, що втрата або ушкодження виникли в результаті дії або помилки, здійснених або з наміром спричинити таке ушкодження, або через грубу необережність і знаючи, про можливі втрати або ушкодження.

*Стаття 47***Застосоване право**

Відповідно до положень цього Розділу, положення Розділу 2 стосовно відповідальності за багаж також застосовуються і до транспортних засобів.

Глава IV

Загальні положення*Стаття 48***Втрата права встановлення меж відповідальності**

Межі відповідальності, передбачені цими Єдиними нормами, а також положення державного права, які встановлюють межі компенсації в зафіксованому розмірі, не застосовуються, якщо буде доведено, що втрата або ушкодження виникли внаслідок дії або помилки, допущених перевізником або з наміром спровокувати таке ушкодження або таку втрату, або через грубу необережність і знаючи, про можливі втрати або ушкодження.

*Стаття 49***Конверсія і відсотки**

1. Якщо розрахунок компенсації вимагає здійснення конвертації сум, виражених в іноземній валюті, конверсія здійснюється за ставкою обміну валют, що застосовується в день і за місцем здійснення сплати компенсації.

2. Особа правонаступник має право вимагати сплати компенсаційних відсотків, що розраховуються в ставці п'ять відсотків на рік, починаючи з дня подання скарги, передбаченої в статті 55, або, при відсутності такої скарги, з дня початку судового провадження.
3. Однак, в разі сплати компенсації на підставі статей 27 і 28, відсоток нараховується лише з дня виникнення подій, пов'язаних з оцінкою суми компенсації, якщо цей день є більш пізньою датою, ніж дата скарги, або день початку судового провадження.
4. Щодо багажу, відсотки підлягають сплаті лише якщо компенсація перевищує 16 розрахункових одиниць на один ваучер реєстрації багажу.
5. Стосовно багажу, якщо правонаступник не надасть перевізнику протягом певного періоду часу, необхідні підтверджуючі документи остаточної суми скарги, в період між закінченням встановленого строку і фактичної передачі документів відсотки не нараховуються.

Стаття 50

Відповідальність в разі ядерних аварійних ситуацій

Перевізник звільняється від відповідальності, передбаченої цими Єдиними Правилами, за втрату або ушкодження, спричинені ядерними аварійними ситуаціями, якщо за втрати або ушкодження відповідальність несе оператор ядерної установки або особа підрядник, відповідно до законів і рекомендацій держави, що врегульовують відповідальність в сфері ядерної енергії.

Стаття 51

Особи, за яких перевізник несе відповідальність

Перевізник несе відповідальність за своїх агентів і інших осіб, послугами яких від користується для виконання перевезень, якщо такі агенти і інші особи діють в межах їх функцій. Керівники залізничної інфраструктури, якою здійснюється перевезення, вважаються особами, послугами яких перевізник користується 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 позовів, поданих проти агентів і інших осіб, за яких перевізник несе відповідальність відповідно до статті 51.

РОЗДІЛ V

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПАСАЖИРІВ

Стаття 53

Спеціальні принципи відповідальності

Пасажири несуть відповідальність перед перевізником за будь-які збитки або ушкодження:

- (а) Внаслідок невиконання зобов'язанні відповідно до
 1. Статей 10, 14 і 20,
 2. Спеціальних положень стосовно перевезення транспортних засобів, зазначених в Загальних умовах перевезення,
 3. Регламенту стосовно Міжнародного перевезення небезпечних товарів залізницею (RID), або
- (б) Спричинені речами або тваринами, що пасажири перевозять з собою,

За виключенням, якщо пасажир доведе, що втрата і ушкодження були спричинені обставинами, що він не міг уникнути і наслідків яких він не міг передбачити, незважаючи на те, що він поведився достатньо дбайливо, як і вимагається від сумлінного пасажира. Це положення не впливає на відповідальність перевізника відповідно до статті 26 і 33(1).

РОЗДІЛ VI

ВИКОНАННЯ ПРАВ

Стаття 54

Встановлення часткової втрати або ушкодження

1. В разі, якщо часткова втрата або ушкодження речей, прийнятих до перевезення перевізником (багаж, транспортні засоби) виявлена або припускається перевізником, або стверджується правонаступником, перевізник повинен негайно і, якщо можливо, в присутності правонаступника, скласти звіт, в якому, відповідно до природи втрати або ушкодження, визначається стан речі і, якщо можливо, тяжкість ушкодження, причина і час виникнення ушкодження.
2. Копія звіту передається безкоштовно правонаступнику.
3. Якщо правонаступник не погоджується з твердженнями, викладеними в звіті, він може вимагати, щоб стан багажу або транспортного засобу, а також причина і сума ушкодження, були встановлені експертом, призначеним сторонами, визначеними в договорі на перевезення або судом. Процедура врегулюється законами і рекомендаціями держави, в якій відбулося виявлення ушкодження.

Стаття 55

Рекламації

1. Рекламації щодо відповідальності перевізника в разі смерті, або тілесних ушкоджень, спричинених пасажиром, повинні направлятися в письмовій формі перевізнику, проти якого може бути поданий позов. В разі, якщо перевезення врегулюється єдиним договором і виконується послідовними перевізниками, рекламації також можуть направлятися першому або останньому перевізнику, а також перевізнику, який має свій офіційний офіс або філію чи агенцію, що уклала договір на перевезення в державі, в якій пасажир постійно або як правило проживає.
2. Інші рекламації, що стосуються договору на перевезення, направляються в письмовій формі перевізнику, зазначеному в статті 56(2) і (3).
3. Документи, які правонаступник вважає необхідним пред'явити разом з рекламацією повинні подаватися в оригінальному примірнику, або у вигляді копії, і, в разі вимоги перевізника, у вигляді належним чином засвідченої копії. При врегулюванні рекламації перевізник може вимагати повернення квитка, ваучера реєстрації багажу і ваучера на перевезення.

Стаття 56

Перевізники, проти яких може бути подано позов

1. Позов щодо відповідальності перевізника в разі смерті або тілесних ушкоджень пасажирів, можуть подаватися лише проти перевізника, який несе відповідальність відповідно до статті 26(5).
2. Відповідно до частини 4, інші позови з боку пасажирів на основі договору на перевезення можуть бути подані лише проти першого перевізника, проти останнього перевізника або проти перевізника, який виконав частину перевезення, протягом якої відбулася подія, що спричинила судове провадження.
3. Якщо, в разі перевезення, виконаного послідовними перевізниками, погодження перевізника, який повинен був видати багаж або транспортний засіб, записане в ваучері реєстрації багажу або в ваучері перевезення, позов може бути поданий проти нього відповідно до частини 2, навіть якщо він не отримувал багаж або транспортний засіб.
4. Позов щодо відшкодування суми, сплаченої відповідно до договору про перевезення, може подаватися проти перевізника, якому сума була сплачена, або проти перевізника, від імені якого ця сума була отримана.
5. Позов може бути поданий проти іншого перевізника, ніж це зазначено в частині 2 і 4, якщо він представлений як зустрічний позов або як виключення з провадження стосовно основної позовної заяви, що базується на тому ж договорі на перевезення.
6. В разі, якщо ці Єдині Правила застосовуються до послідовного перевізника, позов може бути поданий також і проти нього.

7. Якщо позивач має вибір між кількома перевізниками, його право вибору припиняється, як тільки він подає позов проти 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 смерті або тілесних ушкоджень**

1. Будь-яке позовне право правонаступника, основане на відповідальності перевізника в разі смерті або тілесних ушкоджень пасажирів, припиняється, якщо він не повідомить про нещасний випадок, що стався з пасажиром, протягом дванадцяти місяців з моменту, коли стало відомо про ушкодження, одному з перевізників, якому, на підставі статті 55 (1) може бути пред'явлена рекламація. Якщо правонаступник повідомляє про нещасний випадок перевізнику усно, перевізник повинен видати пасажиру довідку про таке усне повідомлення.
2. Однак, позовне право не припиняється, якщо:
 - (a) Протягом строку, передбаченого в частині 1, правонаступник представив рекламацію одному з перевізників, зазначених в статті 55(1),
 - (b) Протягом строку, передбаченого в частині 1, відповідальний перевізник дізнався, іншими шляхами, про настання нещасного випадку для пасажирів,
 - (c) Про нещасний випадок не було повідомлено, або було повідомлено з запізненням, внаслідок обставин, які не є виною пасажирів,
 - (d) Правонаступник доводить, що нещасний випадок відбувся внаслідок помилки перевізника.

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

1. Прийняття багажу правонаступником припиняє позовне право, що може бути використане проти перевізника у зв'язку з договором на перевезення. В разі часткової втрати, ушкодження або запізнення в постачанні багажу.
2. Однак, позовне право не може бути припинено:
 - (a) В разі часткової втрати або ушкодження, якщо:
 1. Втрата або ушкодження були виявлені відповідно до статті 54 до отримання правонаступником багажу,
 2. Встановлення ушкодження, що повинно було бути зробленим відповідно до статті 54, не було проведено лише з вини перевізника.
 - (b) В разі неявних ушкоджень, існування яких було виявлено після прийняття багажу правонаступником, якщо правонаступник:
 1. просить про встановлення ушкодження відповідно до статті 54 негайно після виявлення ушкодження, але не пізніше, ніж через три дні після отримання багажу, і
 2. доводить, крім іншого, що ушкодження виникло в момент між прийняття багажу до перевезення і постачанням.
 - (c) В разі затримки в доставці, якщо правонаступник протягом двадцяти одного дня повідомив про свої права одному з перевізників, зазначених в статті 56(3),
 - (d) Якщо правонаступник доводить, що причиною ушкодження є помилка перевізника.

*Стаття 60***Строк позовної давності**

1. Період чинності позову щодо компенсації збитків, оснований на відповідальності перевізника в разі смерті і ушкоджень пасажирів:
 - (a) Для пасажирів становить три роки з дня, наступного за днем нещасного випадку,
 - (b) Для інших правонаступників, три роки, починаючи з дня, наступного за днем смерті пасажирів, але однак, цей строк не може перевищувати п'ять років з дня, наступного за днем нещасного випадку.

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 ушкодженням, спричиненим діями або помилкою з наміром спричинити таке ушкодження, або з через грубу необережність і знаючи про можливі втрати або ушкодження.

2. Строк позовної давності, передбачений частиною 2, є чинним для позовів:

- (a) Стосовно компенсації загальних втрат, починаючи з чотирнадцятого дня після закінчення часу, передбаченого статтею 22(3),
- (b) Для компенсації часткових втрат, ушкоджень або затримок в доставці, починаючи з дня здійснення доставки,
- (c) В усіх інших випадках, пов'язаних з перевезенням пасажирів, починаючи з дня закінчення дійсності квитків.

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

3. [...]

4. [...]

5. В інших випадках тимчасове припинення і перерва в строках позовної давності встановлюється державним правом.

РОЗДІЛ VII

ВІДНОСИНИ МІЖ ПЕРЕВІЗНИКАМИ

Стаття 61

Розподіл вартості перевезення

1. Будь-який перевізник, який отримав, або який мав отримати вартість за перевезення, повинен сплатити зацікавленим перевізникам відповідну частину їх витрат. Методи оплати встановлюються угодами між перевізниками.
2. Стаття 6(3), стаття 16(3) і стаття 25 також застосовуються у відносинах між послідовними перевізниками.

Стаття 62

Право регресу

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

Стаття 63

Процедура регресу

1. Обґрунтування оплати, здійсненої перевізником, який використовує право регресу відповідно статті 62, не може бути оскаржене перевізником, проти якого виконано 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.

2. Перевізник, що використовує своє право регресу, повинен подати свою заяву в одній єдиній судовій інстанції проти всіх перевізників, від яких він не отримав відшкодування, але при невиконанні цього він втрачає свого права на регресу від тих осіб, про яких ним не було оформлено заяви.
3. Суддя виносить єдине рішення стосовно всіх заяв на регрес, отриманих ним.
4. Перевізник, який бажає довести 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 відбуватимуться судові провадження серед судів, що мають повноваження відповідно до частини 4.
6. Судові провадження щодо регресу не можуть об'єднуватися з провадженнями щодо компенсації, що були розпочаті правонаступником за договором на перевезення.

Стаття 64

Угоди про регрес

Перевізники мають право укладати угоди з відступами від положень, передбачених статтями 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 часу і умови найбільш швидкого маршруту

Розклад часу і умови найбільш повільного маршруту

Доступність, умови доступу і можливість користування на борту потягу обладнанням, розробленим для осіб з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху

Доступність і умови перевезення велосипедів

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

Будь-які дії, здатні зашкодити наданню послуг, або вчасному наданню послуг

Доступність послуг на борту потягу

Процедури повернення втраченого багажу

Процедури прийняття скарг

Частина II: Інформація протягом поїздки

Послуги на борту потягу

Наступні зупинки

Затримка

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 порушення в наданні послуг

Чистота рухомого складу потягу і обладнання на вокзалах (якість повітря в вагонах, гігієна санітарного обладнання і т.д.)

Вивчення рівня задоволеності клієнтів

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

Допомога особам з фізичними вадами і з обмеженими можливостями руху
