



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
У МІЖНАРОДНОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Навчальний посібник

Харків – 2023

УДК 656.072 (100)

О-64

*Рекомендовано вченою радою Українського державного
університету залізничного транспорту як навчальний посібник
(витяг з протоколу № 4 від 21 червня 2023 р.)*

Рецензенти:

професор В. М. Самсонкін (Державний науково-
дослідний центр залізничного транспорту України),
доцент Ю. О. Коскіна (Одеський національний морський університет)

Авторський колектив:

Т. В. Бутько, П. В. Долгополов,
Д. В. Константинов, Т. В. Головка

О 64 Організація пасажирських перевезень у міжнародному
залізничному сполученні: Навч. посібник / Т. В. Бутько,
П. В. Долгополов, Д. В. Константинов та ін. – Харків:
УкрДУЗТ, 2023. – 205 с., рис. 31, табл. 2.

ISBN

У навчальному посібнику викладено матеріал з організації та регулювання міжнародних пасажирських перевезень, обслуговування пасажирів, вимоги до персоналу, а також технічних пристроїв і вагонів міжнародного сполучення відповідно до діючих міжнародних угод.

Докладно розглянуто регламентовані проїзні документи, порядок оформлення та їх видачі, а також вимоги до перевезення багажу і вантажобагажу в міжнародному сполученні.

Посібник включає теоретичний матеріал і запитання для його закріплення, що важливо в умовах дуальної та заочної форм здобуття вищої освіти, а також при дистанційному навчанні.

Навчальний матеріал викладено з урахуванням застосування на залізниці новітніх пристроїв і рухомого складу, а також вимог до перевезення пасажирів з обмеженими можливостями.

УДК 656.072 (100)

ISBN

© Колектив авторів, 2023.

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2023.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ.....	8
1. Загальні положення організації міжнародних пасажирських сполучень.....	10
1.1. Особливості організації міжнародних залізничних сполучень.....	10
1.2. Нормативні джерела, що регулюють міжнародні залізничні перевезення.....	13
2. Класифікація міжнародних перевезень пасажирів	17
3. Міжнародні державні організації в галузі залізничного транспорту.....	20
3.1. Міждержавні загальнотранспортні організації.....	20
3.2. Міждержавні спеціалізовані організації в галузі залізничного транспорту.....	22
4. Міжнародні недержавні організації в галузі залізничного транспорту.....	35
5. Міжнародні пасажирські перевезення відповідно до КОТІФ/ЦІВ.....	42
6. Регулювання міжнародних пасажирських перевезень відповідно до угоди про міжнародне пасажирське сполучення.....	54
7. Договір міжнародного перевезення пасажирів. Договір міжнародного перевезення багажу.....	65
7.1. Загальні положення про договір міжнародного перевезення пасажирів.....	65
7.2. Зміст договору. Обов`язки та права перевізника.....	67
7.3. Форма і термін договору міжнародного перевезення пасажирів.....	70

7.4. Договір міжнародного перевезення багажу.....	72
8. Проїзні документи. Порядок оформлення та видачі.....	79
8.1. Оформлення проїзних документів.....	79
8.2. Видача проїзних документів.....	84
8.3. Порядок придбання електронних квитків через офіційний сайт перевізника.....	96
9. Перевезення багажу і вантажобагажу в міжнародному сполученні.....	102
9.1. Приймання багажу до перевезення.....	102
9.2. Перевезення та видача багажу.....	104
9.3. Приймання вантажобагажу до перевезення.....	107
9.4. Перевезення та видача вантажобагажу.....	108
9.5. Порядок дій при засиланні багажу і вантажобагажу.....	110
9.6. Комерційний акт.....	112
9.7. Проїзд пасажирів, передача багажу і вантажобагажу на прикордонних станціях.....	114
10. Обслуговування вагонів міжнародного сполучення.....	117
10.1. Порядок обслуговування вагонів міжнародного сполучення.....	117
10.2. Передавання вагонів іншій державі.....	121
10.3. Умови користування вагонами.....	128
11. Технічні вимоги до пасажирських вагонів міжнародного сполучення.....	135
12. Вимоги до обладнання пасажирських вагонів міжнародного сполучення.....	150
13. Обслуговування пасажирів у вагонах міжнародного сполучення.....	158
13.1. Вимоги до обслуговуючого персоналу. Вимоги до послуг і пасажирів.....	158

13.2. Обов'язки провідника при прийманні і підготовці вагона в рейс.....	164
13.3. Обов'язки провідника на шляху прямування.....	167
13.4. Обов'язки провідника після прибуття поїзда на кінцеву станцію.....	175
13.5. Додаткові обов'язки провідника вагона міжнародного сполучення.....	176
14. Порядок проведення прикордонно-митного контролю.....	181
14.1. Порядок дій обслуговуючого персоналу пасажирських поїздів під час підготовки і проведення прикордонного та митного контролю	181
14.2. Режим і порядок взаємодії в пункті пропускання через державний кордон.....	185
14.3. Здійснення прикордонного та митного контролю пасажирських поїздів.....	188
БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК.....	193
ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК.....	198
Додаток 1. Зразок комерційного акта УМПС / УМВС.....	201

ВСТУП

Розвиток міжнародних зв'язків і транспортних сполучень є одним з основних чинників, що впливає на стрімкий розвиток транспортних систем та інфраструктури. У наш час, коли потреба в перевезеннях залізничним транспортом збільшується, з'являється необхідність впровадження передових технологій і науково обґрунтованих досягнень у сфері організації перевізного процесу з метою розширення міжнародних зв'язків і сполучень заради формування та розвитку глобальних транспортних мереж.

Навчальний посібник призначено для вивчення дисципліни «Пасажирські перевезення у міжнародному сполученні», що входить до циклу професійних дисциплін з підготовки бакалаврів спеціальності 275.02 – Транспортні технології (на залізничному транспорті).

Посібник сформовано на основі знань, отриманих авторами під час систематизації нормативної бази з організації міжнародних пасажирських перевезень на вітчизняних і закордонних залізницях, а також на основі практичного досвіду.

Мета навчального посібника – забезпечити відповідні сучасним вимогам знання бакалаврів і сформувані необхідні в майбутній практичній діяльності бакалавра вміння і навички з організації роботи залізничних підрозділів у системі міжнародних пасажирських перевезень в умовах використання та дотримання міжнародних і вітчизняних нормативів і правил з обслуговування пасажирів і безпеки руху, а також використання засобів транспорту.

Курс «Пасажирські перевезення у міжнародному сполученні», для вивчення якого призначено цей посібник, має на меті сформувані і розвинути відповідні компетентності здобувачів вищої освіти: знання та розуміння предметної сфери та професійної діяльності, здатність

проводити дослідження на відповідному рівні, генерувати нові ідеї (креативність), навички здійснення безпечної діяльності, здатність організовувати міжнародні перевезення, організовувати та управляти перевезенням пасажирів і багажу на залізничному транспорті, використовувати сучасні інформаційні технології при організації перевізного процесу, урахувати людський чинник у транспортних технологіях.

Для забезпечення набуття зазначених компетенцій у посібнику викладено основні принципи організації пасажирських залізничних перевезень у міжнародному сполученні, основи організації міжнародних пасажирських перевезень на звичайних і високошвидкісних магістралях, міжнародний досвід організації пасажирських перевезень і обслуговування пасажирів на базі функціонування сучасних пасажирських комплексів вітчизняних і зарубіжних залізниць.

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНЬ

- АПТУ – Угода про затвердження технічних норм і прийняття єдиних технічних правил
- АТМФ – Угода про технічний допуск залізничних технічних засобів
- ЕСКАТО – Економічна і соціальна комісія Азії і Тихого океану
- ЄІЗД – Європейський інститут залізничних досліджень
- ЄКМТ – Європейська конференція міністрів транспорту
- КВТ ЄЕК – Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй
- КОТІФ – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення
- ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації
- ЛНП – начальник пасажирського поїзда
- МСЗ – Міжнародний союз залізниць
- ОСЗ – Організація співробітництва залізниць
- ОТІФ – Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень
- ОЦТІ – Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень
- РЕВ – Рада Економічної Взаємодопомоги
- РІВ – Правила про взаємне користування вантажними вагонами в міжнародному сполученні
- РІД – Правила перевезення небезпечних вантажів
- РІП – Регламент міжнародних залізничних перевезень приватних вагонів
- РІЦ – Правила взаємного користування пасажирськими вагонами, що курсують у прямих міжнародних сполученнях
- РУІ – Правила до договору про використання інфраструктури
- УІВ – Правила до договору про використання вагонів і локомотивів

- УМВС – Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення
- УМПС – Угода про міжнародне пасажирське сполучення
- ЦІВ – Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу
- ЦІМ – Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів
- ЦІТ – Міжнародний комітет залізничного транспорту

Розділ 1

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ СПОЛУЧЕНЬ

В умовах розвитку і поглиблення міжнародних взаємовідносин ХХІ ст. з розширенням міжнародної сфери обміну товарів і послуг загострилася проблема просторового розриву між виробництвом і споживачами. Вирішення цієї проблеми безпосередньо залежить від ступеня розвиненості міжнародних транспортних сполучень і організації міжнародних перевезень. Саме цей вид транспортної діяльності забезпечує обслуговування зовнішньоекономічних зв'язків.

Інша мета полягає в транспортному забезпеченні міжнародного туристичного бізнесу, ділових закордонних поїздок, тобто задоволенні потреби громадян у міжнародних перевезеннях.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів – досить складний вид послуг, що має багато аспектних специфічних властивостей. Їхньою принциповою відмінністю від внутрішніх перевезень є те, що міжнародні перевезення здійснюються територіями декількох держав. У зв'язку з цим істотно ускладнюється забезпечення транспортних зв'язків, що пов'язано з налагодженням для їхнього здійснення надійних і постійно функціонуючих транснаціональних сполучень, використанням різних видів транспорту та експлуатацією міжнародних транспортних коридорів. Це потребує докладного технічного, технологічного, нормативного та правового регулювання міжнародних транспортних відносин.

1.1. Особливості організації міжнародних залізничних сполучень

Міжнародні залізничні перевезення характеризуються вражаючими масштабами переміщення пасажирів і вантажів на значні відстані,

особливостями діяльності транспорту, передачею перевізних коштів у тимчасове користування перевізникам іноземних держав. Вони мають ряд особливостей, що стосуються як організації міжнародних залізничних сполучень, так і процедури здійснення перевезень, а також системи міжнародних джерел, які їх регулюють [1, 2].

Специфіка організації міжнародних залізничних сполучень є такою. По-перше, при міжнародних залізничних перевезеннях використовується залізниця не однієї держави. Це потребує скоординованих дій залізниць суміжних держав, обліку незбижних параметрів залізничної колії країн Західної та Східної Європи (рис. 1.1), розроблення нормативної бази, що регулює взаємодію залізниць різних країн.

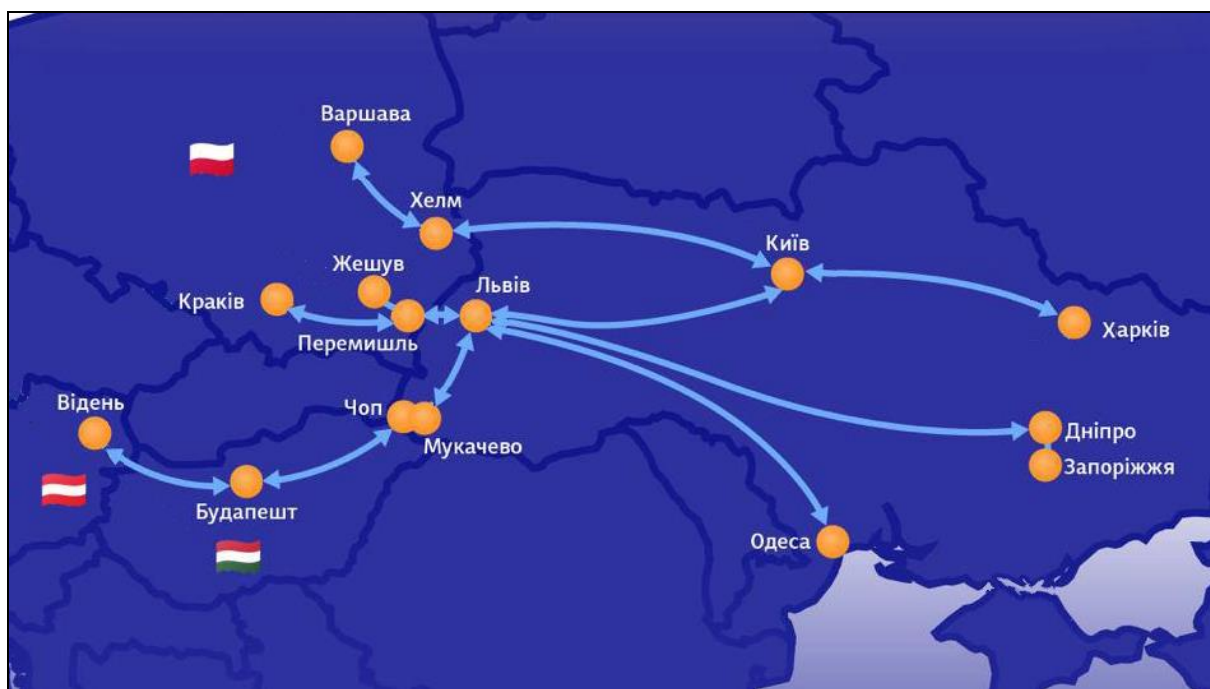


Рис. 1.1. Загальна схема міжнародних залізничних сполучень з країнами Європи

По-друге, у таких перевезеннях перетин кордону пов'язаний з передачею пасажирів, а також вантажів іноземним залізницям. Процес передачі може здійснюватися двома способами:

а) разом з транспортом (вагонами та іншими перевізними пристосуваннями);

б) заміною транспорту.

Залежно від способу передачі об'єктів міжнародних залізничних перевезень на прикордонних станціях здійснюється або пересадка пасажирів чи перевантаження вантажів, або перестановка колісних пар вагонів. Обидві процедури досить складні і потребують чіткої взаємодії залізниць, нормативної регламентації комплексу організаційно-технічних питань.

По-третє, застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях пасажирів і вантажів разом з транспортом пов'язано з переходом вагонів залізниці однієї держави в тимчасове користування залізницею іншої держави. Реалізація цього способу пов'язана з необхідністю регламентації ряду надзвичайно важливих питань, без вирішення яких неможливе здійснення передачі, – це питання, що стосуються порядку та умов передачі вагонів, їхнього раціонального використання, своєчасного повернення в цілості.

Аналіз основних особливостей організації міжнародних залізничних сполучень показує, що ці особливості тісно переплітаються зі встановленим порядком здійснення перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом і проявляється, зокрема, у системі взаємопов'язаних нормативних положень про порядок перетину перевізником кордонів і передачі пасажирів, а також вантажів на прикордонних станціях залізницям іноземних держав.

У рамках організаційних моментів перетину кордону на перше місце виходить визначення залізничних ліній, що будуть використовуватися для міжнародних перевезень (міжнародних транспортних коридорів), а також вирішення питання контролю компетентними органами порядку перетину кордону і наявності необхідних документів [2].

Питаннями залізничного транспорту на Євроазіатському континенті займаються міждержавні загальнотранспортні організації – це Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ) і Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (КВТ ЄЕК ООН).

У галузі тільки залізничного транспорту діють дві спеціалізовані міжнародні організації, у рамках яких відбувається багатостороннє співробітництво держав. Це ОСЗ, виконавчий орган якої – Комітет ОСЗ знаходиться у Варшаві (Польща), та ОТІФ, штаб-квартира якої знаходиться в Берні (Швейцарія).

На території країн колишнього СРСР утворено координуючий орган – Раду залізничного транспорту держав-учасниць СНД, у якій беруть участь голови адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав СНД. Ця Рада має ряд рис міждержавної організації, тому пропонується визначити її як міждержавну квазі-організацію.

Крім міждержавних організацій діє ряд організацій, членами яких є залізниці як суб'єкти приватного права. Це перш за все Міжнародний союз залізниць і Комітет залізничного транспорту. Названа вище Організація співробітництва залізниць має подвійний статус, оскільки, крім Народи міністрів, одним із керівних органів цієї організації є Конференція генеральних директорів залізниць, на якій генеральні директори чи їхні представники репрезентують залізниці як суб'єкти приватного права, а прийняті Конференцією рішення не накладають зобов'язань на держави.

1.2. Нормативні джерела, що регулюють міжнародні залізничні перевезення

Свої особливості має нормативно-правова база, що регулює міжнародні залізничні перевезення, а також організацію міжнародних залізничних сполучень.

Чинні нормативні джерела поділяються на три групи. До *перших* належать джерела, що регулюють питання організації міжнародних залізничних сполучень і здійснення перевезень у країнах Західної Європи. Вона представлена переважно Бернською правовою системою, формування якої почалося з прийняття конвенцій про залізничні перевезення вантажів, пасажирів і багажу, а також окремих угод [1, 2].

Перша з них – Бернська конвенція про міжнародні перевезення вантажів (МГК) – була прийнята дев'ятьма європейськими країнами в 1890 р. Вона неодноразово зазнавала змін і доповнень. Був підготовлений і прийнятий варіант у редакції від 7 лютого 1970 р., що набув чинності 1 січня 1975 р.

Міжнародна нормативна регламентація перевезення пасажирів залізничним транспортом знайшла відображення у прийнятій у 1923 р. в Берні Конвенції про залізничні перевезення пасажирів і багажу (МПК). Як і МГК, вона неодноразово змінювалася і доповнювалася. Найбільш істотної переробки МПК зазнала наприкінці 60-х рр. ХХ ст. Після обговорення вона була прийнята в редакції від 07 лютого 1970 р., а набула чинності 1 січня 1975 р.

У травні 1980 р. на Бернській конференції з перегляду МГК і МПК ці конвенції були вкотре істотно змінені, результатом чого стало прийняття Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (СОТІФ, КОТІФ). Вона набула чинності 1 травня 1985 р., але й після цього робота над вдосконаленням регулювання міжнародних перевезень залізницею тривала. Її результатом стало прийняття в 1999 р. спеціального протоколу (Протоколу про зміни від 03.06.1999 р.), яким у КОТІФ внесені зміни, доповнення та уточнення.

Структурно Конвенція складається з основного тексту і додатків, значення яких важко переоцінити. Так, Додаток А «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу

(ЦІВ)» і Додаток В «Єдині правила до договору про міжнародне перевезення вантажів (ЦІМ)» містять норми, що регулюють договори перевезення в міжнародному сполученні пасажирів і вантажів відповідно.

Учасниками КОТІФ є всі країни Західної Європи, країни Близького і Середнього Сходу. Останні застосовують процедури КОТІФ з деякими вилученнями. Крім того, до об'єднаної Угоди приєдналися Індія, Пакистан, а також країни Північної Африки.

Другу групу джерел, що регулюють організацію міжнародних залізничних сполучень і здійснення перевезень залізничним транспортом, складають угоди, учасниками яких є колишні соціалістичні країни. Це, зокрема, УМВС і УМПС. Обидві угоди підготовлені в рамках діючої раніше Ради економічної взаємодопомоги (РЕВ).

УМВС було розроблено 1 листопада 1951 р. Її учасниками є країни СНД, Прибалтики, Албанія, Польща, Китай, КНДР, Монголія, В'єтнам, Болгарія, Іран – разом 22 країни. У цей міжнародний документ неодноразово вносилися зміни та доповнення. УМПС було прийнято 6 грудня 1950 р. Зміст угод доповнюється і конкретизується службовими інструкціями, тарифами, правилами, у яких регулюються порядок передачі вантажів залізницею однієї країни залізниці іншій, перевантаження і досилання вантажів, визначено види тари і упаковки, даються форми документів, що складаються під час перевезення.

Джерела першої та другої груп належать до різних правових систем. У них закріплені різні умови організації та здійснення перевезень пасажирів і вантажів. Однак між країнами, у яких діють різні системи джерел права, здійснюється активний обмін товарами. Процедура, встановлена міжнародним транспортним тарифом для учасників перевезення, які застосовують різні правові системи регулювання міжнародних залізничних перевезень, полягає в переоформленні транспортної накладної, складеної на базі однієї правової системи, з

урахуванням вимог іншої. У самому транспортному документі вказується, що при перетинанні кордону країни, яка застосовує іншу правову систему, він переоформляється відповідно до її правил.

До *третьої групи* джерел, що регулюють організацію міжнародних залізничних сполучень і здійснення перевезень залізничним транспортом, належать двосторонні угоди, інструкції та правила, що мають різну юридичну силу. Угоди зазвичай укладаються між урядами держав, транспортними відомствами або зацікавленими залізницями.

Для цієї групи джерел характерне встановлення порядку взаємодії прикордонних залізниць, режиму роботи прикордонних станцій, регулювання процедури передачі і приймання вантажів, закріплення порядку користування вагонами та іншими транспортними засобами, а також здійснення взаємних розрахунків між залізницями.

Контрольні запитання

1. Назвіть три групи, на які класифікуються чинні нормативні джерела, що регулюють міжнародні залізничні перевезення.
2. Що являє собою перша, друга, третя групи міжнародних приватноправових відносин?
3. У чому полягає специфіка організації міжнародних залізничних сполучень?
4. Назвіть основні нормативні джерела, що регулюють міжнародні залізничні перевезення.
5. Які міждержавні загальнотранспортні організації займаються питаннями залізничного транспорту на Євразійському континенті?

Розділ 2

КЛАСИФІКАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

Міжнародні перевезення пасажирів мають різні ознаки та особливості, пов'язані зі специфікою видів транспорту, що здійснюють перевезення, систематичністю виконання перевезень, видами транспортних документів, що складаються при укладанні договорів перевезення, порядком проходження прикордонних пунктів, завершенням перевезення у відповідній державі і деякими іншими моментами [3]. Ці особливості знайшли нормативну правову регламентацію в міжнародних конвенціях і угодах і дають змогу класифікувати міжнародні перевезення пасажирів за різними категоріями:

1. **Види транспорту** – повітряні, автомобільні, залізничні, морські, річкові, переміщення трубопровідним транспортом.

2. **Залежно від кількості використовуваного транспорту** – прості (використовують лише один вид транспорту), змішані (застосовують декілька видів транспорту).

3. **Залежно від об'єкта** – перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти.

4. **Залежно від використання транспортних компаній** – перевезення однією або кількома транспортними організаціями прямого сполучення (дають один документ, навіть якщо в перевезенні беруть участь декілька компаній), кількома послідовними перевізниками (замовник укладає з кожним співперевізником окремий договір із застосуванням транспортної документації кожного співперевізника), непрямого сполучення (кожний із співперевізників укладає свій договір перевезення, застосовуючи власну транспортну документацію та умови).

5. **Залежно від маршруту** – міжнародні перевезення в суміжному сполученні (між двома країнами), що мають спільний кордон),

транзитному сполученні (з перетинанням території іноземної держави), наскрізного сполучення (якщо для перевезення вантажу до пункту призначення, який розміщений у тій самій країні, що й пункт відправлення, необхідно перетнути територію іншої держави).

6. Залежно від кількості пересадок – пересадочні, безпересадочні.

7. Залежно від систематичності здійснення – регулярні та нерегулярні. Головною ознакою регулярних перевезень є певна їхня періодичність, фіксована зазвичай у розкладах руху транспорту. Інша ознака регулярних перевезень полягає в чіткості позначення і незмінності маршрутів руху. У морських перевезеннях це пов'язано, наприклад, з постійними районами плавання. Ще одна важлива ознака регулярності міжнародних перевезень – стабільність тарифів.

Особливе значення поділу міжнародних перевезень пасажирів на регулярні та нерегулярні надається на автомобільному та повітряному транспорті. У міжнародних нормативних правових актах, що регламентують перевезення цими видами транспорту, міститься визначення поняття «постійні перевезення» або переліки вимог, яким вони мають відповідати. Так, в Угоді про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами регулярне автобусне перевезення визначається як перевезення, виконуване згідно з опублікованими умовами договору, тарифом і розкладом руху автобусів на визначеній трасі з зазначенням місць (зупинок) посадки і висадки пасажирів.

Що стосується міжнародного повітряного перевезення, то до регулярних Рада ІКАО відніс польоти, або виконувані відповідно до розкладу, або автономну серію рейсів.

У міжнародних морських перевезеннях їхня регулярність «прив'язана» до видів судноплавства. Зокрема лінійне судноплавство характеризується регулярністю перевезень, у той час як трамповому судноплавству притаманна нерегулярність перевезень.

Контрольні запитання

1. На які види поділяються міжнародні перевезення залежно від виду транспорту, що здійснює перевезення пасажирів і багажу?
2. Що встановлюють конвенції та угоди, у яких закріплені особливості перевезень пасажирів відповідними видами транспорту?
3. Назвіть конвенції та угоди, що були розроблені з метою регулювання міжнародних перевезень пасажирів залізничним транспортом.
4. На які види поділяються міжнародні перевезення пасажирів залежно від виду перевізного документа?
5. Назвіть основні дані, що має містити квиток пасажира, за Угодою про міжнародне пасажирське сполучення?

Розділ 3

МІЖНАРОДНІ ДЕРЖАВНІ ОРГАНІЗАЦІЇ В ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Міждержавні загальнотранспортні організації

До міждержавних загальнотранспортних організацій належать Європейська конференція міністрів транспорту і Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН.

Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ) була створена з метою вжити всіх необхідних заходів для досягнення на загальному або регіональному рівні, найефективнішого використання і раціонального розвитку європейських внутрішніх сполучень міжнародного значення, а також для координації і сприяння діяльності міжнародних організацій, що стосуються європейських внутрішніх перевезень, беручи до уваги роботу наднаціональних органів у цій галузі [4-6].

Питаннями, що досліджуються ЄКМТ і по яких міністри приймають рішення, є загальні напрями транспортної політики; інвестиції в транспортний сектор; потреби інфраструктури; особливості розвитку залізничних, автомобільних і внутрішніх водних перевезень; справи комбінованих перевезень; міські перевезення; дорожня безпека і правила руху, знаки і сигнали; доступ до транспорту інвалідів. Питаннями, що глибоко вивчаються останнім часом, є майбутнє застосування нових технологій, захист довкілля, інтеграція країн Центральної і Східної Європи в Європейський транспортний ринок.

Секретаріат ЄКМТ щороку публікує статистичні аналізи тенденцій у перевезеннях та інвестиціях, організовує круглі столи і симпозиуми. Центр документації ЄКМТ веде базу даних ТРАНСДОК. Ці дані доступні як на цифрових компакт-дисках, так і через телекомунікаційні мережі. З

адміністративних причин Секретаріат ЄКМТ приєднаний до Секретаріату Організації з економічного співробітництва і розвитку, що знаходиться в Парижі. Україна є членом ЄКМТ з 1996 р.

Комітет внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН). На засіданнях комітету, які щорічно в першій половині лютого проходять у Женеві, підводяться підсумки роботи і визначаються подальші напрями робіт з широкого кола питань, пов'язаних з усіма видами транспорту, крім морського і авіаційного.

У частині, що стосується залізничного транспорту, КВТ ЄЕК ООН веде, зокрема, справи таких міжнародних угод:

- Європейської угоди про міжнародні магістральні залізничні лінії (AGC / СМЖЛ). Україна приєдналася до цієї угоди ще в 1986 р. [7];
- Європейської угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і пов'язані об'єкти (AGTC / СЛКП). Україна не є членом цієї угоди, і це стало одним із чинників, що стримують розвиток міжнародних комбінованих перевезень у ній.

На сьогодні в рамках КВТ ЄЕК ООН також розробляються:

- Проєкт Конвенції ЄЕК ООН про процедуру міжнародного митного транзиту при перевезенні вантажів залізничним транспортом;
- Проєкт Конвенції ЄЕК ООН про митний режим, що застосовується до контейнерів, переданих у пул і використовуваних для міжнародних перевезень (Конвенція про контейнерний пул);
- Проєкт транс-європейської залізничної магістралі.

У рамках КВТ працюють допоміжні органи, діяльність яких стосується залізничного транспорту: Робоча група з залізничного транспорту, Робоча група з комбінованих перевезень, Робоча група з митних питань, пов'язаних з транспортом, Робоча група з перевезень небезпечних вантажів, Робоча група з тенденцій і політики в галузі транспорту і економіки транспорту, Робоча група зі статистики

транспорту, Робоча група з питань шуму; кілька робочих груп з питань безпеки.

Співробітництво України в ЄКМТ та КВТ ЄЕК ООН потребує більшої уваги з боку Міністерств транспорту і закордонних справ України і є одним з найбільш пріоритетних напрямів міжнародної політики.

3.2. Міждержавні спеціалізовані організації в галузі залізничного транспорту

Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень. Відповідно до КОТІФ була утворена Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) – l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (ОТИФ). ОТИФ є юридичною особою як на рівні публічного міжнародного права, так і в рамках національних правових систем держав-учасниць цієї організації [8].

Основною метою діяльності ОТИФ є встановлення єдиного правопорядку для перевезень пасажирів, багажу і вантажів у міжнародному прямому залізничному сполученні між державами-членами КОТІФ, а також сприяння застосуванню і розвитку цього правопорядку (КОТІФ, ст. 2, §1). Єдиний правопорядок означає систему єдиних (уніфікованих, однакових) правових норм у різних державах. Прямим сполученням називають перевезення за одним перевізним документом (квитком – для пасажирів, накладною – для вантажів) від місця відправлення до місця призначення.

При ратифікації, затвердженні або приєднанні до КОТІФ держави-учасниці зобов'язуються включити норми цієї Конвенції у своє національне правове поле. Єдина система правових норм (правапорядок) для регулювання міжнародних залізничних перевезень міститься в додатках А та Б до Конвенції, що є її невід'ємною частиною.

Додаток А. Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу (ЦІВ) – Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV).

Додаток Б. Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ) – Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM), що у свою чергу має:

- додаток (анекс) I, Регламент міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів (РІД) – Reglement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);

- додаток (анекс) II, Регламент міжнародних залізничних перевезень приватних вагонів (РІП) – Reglement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP);

- додаток (анекс) III, Регламент міжнародних залізничних перевезень контейнерів (РІКо) – Reglement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO);

- додаток (анекс) IV, Регламент міжнародних залізничних перевезень експрес-посилок (РІЕкс) – Reglement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx) [8].

На 2023 р. до складу ОТІФ входять 51 держава на трьох континентах: Австрія, Албанія, Алжир, Бельгія, Боснія і Герцеговина, Болгарія, Великобританія, Вірменія, Греція, Грузія, Данія, Ірак, Іран, Ірландія, Іспанія, Італія, Литва, Ліван, Ліхтенштейн, Люксембург, Північна Македонія, Марокко, Монако, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Польща, Португалія, Російська Федерація, Румунія, Сирія, Словацька Республіка, Словенія, Сирія, Туніс, Туреччина, Угорщина, Україна, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чеська Республіка, Швейцарія, Швеція (рис. 3.1).

У наш час єдиний правопорядок, створений ОТІФ, застосовується для міжнародних перевезень на близько 240 000 км залізничних ліній,

кількох тисячах кілометрів автодоріг (700 для вантажних і 8 000 для пасажирських перевезень) і водних шляхів (13 000 для вантажних і 17 000 для пасажирських перевезень).



Рис. 3.1. Географічне розміщення країн-членів Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ)

Діяльність Організації забезпечується такими органами:

- **Генеральна асамблея** є найвищим керівним органом ОТІФ; складається з представників усіх держав-учасниць. Проводиться кожні п'ять років або на запит однієї третини держав-учасниць;
- **Адміністративний комітет** складається з представників 12 держав-учасниць. На сьогодні головує в комітеті Швейцарія. Комітету доручено, зокрема, контролювати адміністративні і фінансові справи Центрального бюро, а також затверджувати річну програму роботи, бюджет, річний звіт про діяльність і річний фінансовий звіт Організації;

- **Ревізійна комісія** складається з представників держав-учасниць. Вона приймає рішення щодо пропозицій про поправку тих положень Єдиних правил ЦВ і ЦМ, що допускають спрощену і прискорену процедуру для ревізії (внесення поправок). Вона також попередньо розглядає пропозиції, що стосуються поправок власне КОТІФ і тих статей ЦВ/ЦМ, рішення про зміну яких має право прийняти тільки Генеральна асамблея;

- **Комісія експертів з перевезень небезпечних вантажів** складається з представників держав-учасниць і приймає рішення щодо пропозицій про поправку положень РІД.

Організація співробітництва залізниць (ОСЗ) є міжнародною спеціалізованою організацією, створеною 28 червня 1956 р. на Нараді Міністрів, що відають залізничним транспортом. Держави-учасниці представлені в ОСЗ своїми транспортними міністерствами і центральними державними органами, що відають залізничним транспортом. Організація створювалася як транспортний орган Ради Економічної Взаємодопомоги, тому спочатку до неї увійшли всі країни РЕВ (Рада Економічної Взаємодопомоги). Після виходу з ОСЗ Німецької Демократичної Республіки та вступу до організації країн, що утворилися на території колишнього СРСР, на 1 січня 2000 р. членами організації були 27 країн (рис. 3.2) [4, 5].

Основними питаннями діяльності ОСЗ є:

- створення передумов і співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії включаючи комбіновані перевезення;

- співробітництво з проблем, пов'язаних із транспортною політикою, правовими та екологічним аспектами залізничного транспорту;



Рис. 3.2. Географічне розміщення країн-членів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ)

- ведення УМПС, УМВС [9], Договору про правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ПКВ) [10], Договору про міжнародний залізничний пасажирський тариф (МПТ), Договору про єдиний транзитний тариф (ЄТТ), Договору про правила розрахунків за перевезення в міжнародному пасажирському і вантажному сполученнях і інших правових документів, пов'язаних із міжнародними перевезеннями;
- формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права;
- розвиток співробітництва з удосконалювання правил експлуатації і технічних умов, а також модернізації ліній, на яких здійснюються міжнародні перевезення;
- вирішення економічних проблем міжнародного співробітництва залізниць країн-членів ОСЗ;

- співробітництво з іншими міжнародними організаціями, що займаються питаннями залізничного транспорту і комбінованих перевезень.

Вищим керівним органом ОСЗ є Нарада Міністрів. Вона організує роботу з питань транспортної політики, економічних аспектів транспорту, у тому числі комбінованих перевезень; ведення справ угод про міжнародне пасажирське і вантажне сполучення та інших документів, пов'язаних із міжнародними перевезеннями; формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права; розвитку співробітництва з іншими міжнародними організаціями в галузі залізничного транспорту і комбінованих перевезень.

Керівним органом ОСЗ зі співробітництва на рівні залізниць є Конференція генеральних директорів (відповідальних представників) залізниць. Конференція організує роботу з питань міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії включаючи комбіновані перевезення; обміну інформацією про очікувані зовнішньоторговельних перевезень і, отже, розроблення спільних конкурентоспроможних пропозицій; встановлення правил користування вагонами і контейнерами в міжнародному сполученні; організації розрахунків між залізницями; розвитку співробітництва з іншими міжнародними організаціями; економіки і фінансів залізниць; технічних і науково-дослідних проблем.

Виконавчим органом ОСЗ є Комітет ОСЗ. Він забезпечує діяльність Організації в період між сесіями Наради Міністрів і відносно Конференції Генеральних директорів виконує функції секретаріату. До складу Комітету входять фахівці, направлені в Комітет членами ОСЗ. Комітет очолює голова Комітету. До складу керівництва Комітету входять заступники голови і секретар Комітету.

ОСЗ має такі робочі органи [4, 5]:

- постійні комісії з транспортної політики, екології і комбінованих перевезень; транспортного права; експлуатації залізниць; фінансово-економічних, тарифних питань і маркетингу; технічних питань залізниць;
- тимчасові робочі групи експертів з питань прямого вантажного залізничного сполучення між країнами Європи й Азії; розроблення змін і доповнень до Правил користування вагонами; ставок і розцінок Правил користування вагонами; стикування національних залізничних телефонних мереж залізниць-членів ОСЗ; розроблення технічних нормативів для пристроїв електропостачання і залізничної колії з високошвидкісним рухом потягів у напрямку Європа-Азія; безпаперової технології перевезення вантажів; взаємодії електронних систем резервування місць; транспортних коридорів; вироблення рекомендацій з технічних вимог на влаштування і утримування швидкісної магістралі у сполученні Європа-Азія; розроблення алфавітної частини китайсько-німецько-російського тезауруса «Транспорт»; зближення УМВС-ЦІМ;
- спільні групи з іншими міжнародними організаціями: ОСЗ/ЕСКАТО з проекту розвитку перевезень контейнерів маршрутними потягами у сполученні Азія-Європа; ОСЗ/ЦІТ з питання застосування накладної ЦІМ як прямої накладної для сполучення з країнами, що застосовують УМВС і накладної УМВС у зворотному напрямку; ОСЗ/МСЗ з кодування й інформатики.

Україна стала учасницею ОСЗ в червні 1992 р. Представляє Україну в цій організації Державна адміністрація залізничного транспорту України (АТ «Укрзалізниця»). У зв'язку з приєднанням АТ «Укрзалізниця» до угод УМВС та УМПС Кабінет Міністрів України 3 квітня 1993 р. за № 246 прийняв Постанову «Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення», у якій зобов'язав залізниці, морські пароплавства, вантажовідправників і вантажоодержувачів України забезпечити виконання цих угод.

Участь України в ОСЗ має безумовно позитивні наслідки і є необхідною умовою інтеграції залізничного транспорту України в транспортну систему Європи і Азії.

Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень (ОЦТІ) – l'Office central des transports internationaux ferroviaires (ОСТІ) виконує функції секретаріату Організації.

Штаб-квартира Організації знаходиться в Берні. Організація уклала відповідну Угоду зі Швейцарією про місцеперебування в 1988 р.

Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень, зокрема:

- попередньо розглядає пропозиції поправок до Конвенції, що передбачається обговорювати на засіданнях Комісій і Генеральної асамблеї;

- скликає Комісії;

- веде списки ліній, на яких застосовується Конвенція;

- отримує повідомлення від держав-учасниць і транспортних підприємств, і передає їх іншим державам-учасницям і транспортним підприємствам;

- публікує періодичний бюлетень;

- представляє Організацію в інших міжнародних організаціях;

- розробляє проекти річної програми роботи і річного бюджету Організації і подає його Адміністративному комітетові для затвердження;

- веде фінансові справи Організації в межах затвердженого бюджету;

- висловлює думку з приводу спорів, що виникають з тлумачення або застосування КОТІФ;

- співпрацює в арбітражному врегулюванні спорів;

- полегшує фінансові стосунки між транспортними підприємствами, що виникають з потреб міжнародного сполучення;

- виконує рішення і доручення, довірені йому Генеральною асамблеєю, Адміністративним комітетом та Комісіями.

У 1997 р. Україна заявила про намір приєднатися до КОТІФ і вступити в ОТІФ [8].

Для ефективного застосування правових норм КОТІФ необхідне навчання всіх причетних працівників вантажного та вагонного господарства, фінансистів, юристів, а особливо працівників прикордонних станцій.

Директива Європейського союзу 440/91 [11] поставила на законодавчому рівні перед державами-членами ЄС вимогу розділити інфраструктуру і перевезення (комерційну експлуатацію). У свою чергу перевезення поділяються на пасажирські і вантажні. Такий поділ має відбутися шляхом виділення окремих і незалежних підприємств (компаній): операторів інфраструктури і перевізників (пасажирських і вантажних операторів).

При цьому під інфраструктурою розуміють колію, контактну мережу, пристрої і обладнання для управління рухом, а також діяльність з утримання цієї інфраструктури і управління рухом включаючи розроблення графіків руху поїздів. Компанії-перевізники володіють локомотивами і вагонами, організують усю роботу з клієнтами (продаж квитків, обслуговування пасажирів у поїздах, приймання і видача вантажів для перевезення, їх навантаження і розвантаження, охорона, оформлення перевезення, експедиторська діяльність тощо). Компанії-перевізники будують свої відносини з компаніями-операторами інфраструктури на основі договорів, сплачуючи останнім за користування інфраструктурою (за «нитки» графіка руху). Якщо коштів, отриманих компаніями-операторами інфраструктури не вистачає для утримання інфраструктури, то нестача покривається державою.

Цей розподіл, що вже здійснюється або найближчим часом планується здійснити, а також забезпечення відповідної експедиторської діяльності потребують фундаментальної ревізії і перероблення чинного права міжнародних залізничних перевезень.

Уніфіковані норми КОТІФ регулюють тільки ті відносини цивільно-правового характеру, що стосуються договору між клієнтами і залізничними компаніями. На 3-й Генеральній асамблеї ОТІФ (листопад 1995 р.) визнано, що останні тенденції в галузі міжнародних залізничних перевезень потребують уніфікації в значно ширшій сфері. Асамблея доручила Ревізійній комісії і Центральному бюро провести роботи з перегляду Конвенції у зв'язку з новими обставинами. Тому була проведена робота щодо таких напрямів:

1. **Модернізація Конвенції** – нові завдання Організації, її компетенція, фінансування; спрощена процедура внесення змін до Конвенції, полегшення можливостей для приєднання тощо.

2. **Модернізація Єдиних правил ЦІМ**, тобто уніфікованих правових норм, що стосуються перевезень вантажів. У цій сфері, зокрема, проводиться пошук підходів, прийнятих при регулюванні міжнародних автомобільних перевезень (ЦМР). Розширюються можливості договірних відносин як між клієнтами і залізничними підприємствами, так і між самими залізничними підприємствами. Забезпечується ведення системи спільної відповідальності всіх залізничних підприємств, залучених до перевезення. Компанії-оператори інфраструктури будуть кваліфікуватися новими правовими нормами як агенти перевізника. За дії операторів інфраструктури перед клієнтами буде відповідати перевізник.

3. **Модернізація Єдиних правил ЦІВ**, тобто уніфікованих правових норм, що стосуються перевезень пасажирів. Як і для Єдиних правил ЦІМ, у цій сфері проводиться лібералізація і модернізація норм, особливо тих, що стосуються відповідальності. Підготовлені окремі правила, що встановлюють відповідальність перевізника за збитки, спричинені затримками (запізненням) поїздів.

4. **Створення уніфікованих норм, що стосуються вагонів.** Буде визначена чітка різниця між правилами технічного допуску вагонів для

перевезень і правилами використання вагонів на договірній основі як засобу перевезення в міжнародному сполученні.

5. Створення уніфікованих норм, що стосуються договору про використання перевізниками іноземної залізничної інфраструктури.

6. Реструктуризація РІД.

Іншою правовою системою, що регулює міжнародні залізничні перевезення на Євразійському континенті, є система двох угод – УМВС і УМПС. Ці угоди укладені між частиною держав-членів ОСЗ.

Зближення і наступне об'єднання правових систем КОТІФ/ЦІМ/ЦІВ і УМВС/УМПС є ще одним важливим питанням у розвитку міжнародних перевезень, що потребує вирішення. Зважаючи на проблеми, спричинені гальмуванням розвитку економічної системи в країнах Центральної та Східної Європи, для держав ОТІФ і ОСЗ, у яких є можливість об'єднати зусилля для встановлення прямого залізничного сполучення від Атлантичного до Тихого Океанів, процеси взаємної інтеграції та об'єднання суттєво ускладнюються.

Уряди держав-членів ОТІФ усвідомлюють, що міжнародне співробітництво в рамках Організації не має обмежуватися розвитком і адаптацією тільки тих норм, що стосуються договору про міжнародне залізничне перевезення між перевізником і клієнтом. Для залізничного виду транспорту, як для жодного іншого, важливими є технологічні і технічні аспекти перевезень. Тому ще одним надзвичайно важливим завданням, особливо в рамках ОТІФ, є збільшення зусиль на державному рівні для гармонізації та уніфікації технічних і правових норм у цій сфері. Це стосується насамперед затвердження єдиних технічних стандартів для технічних засобів залізничних перевезень, погодження (гармонізації) процедур технічного допуску і сертифікації рухомого складу і перевізних засобів для використання в міжнародних перевезеннях, створення єдиних правил їхніх виробництва і експлуатації [8].

Остаточне рішення щодо майбутніх завдань ОТІФ прийняте 5-ю Генеральною асамблеєю, проведеною в червні 1999 р. До них належать:

– у сфері інфраструктури: ОТІФ має встановити єдину (уніфіковану) систему норм для користування залізничною інфраструктурою для міжнародних залізничних перевезень;

– у сфері технічних питань: предметом дослідження є розподіл сфер відповідальності на рівні Європейського Союзу. Відповідальність ОТІФ буде розширена і на технічні питання, і як наслідок, у компетенції ОТІФ буде затвердження технічних норм. Отже, організаціям, що представляють залізниці як сектор господарства, будуть надаватися повноваження для розроблення цих норм. У такому разі на основі юридично зобов'язувальних технічних норм ОТІФ буде також розробляти єдині (уніфіковані) процедури прийняття технічних засобів і обладнання, що використовуються на залізницях у міжнародних перевезеннях;

– інтероперабельність (експлуатаційна сумісність): ОТІФ буде і далі сприяти зменшенню перешкод при перетинанні кордонів;

– технічні засоби і обладнання, що використовуються на залізницях: ОТІФ має встановити єдиний (уніфікований) порядок для надання гарантій стосовно технічних засобів і обладнання, що використовуються на залізницях у міжнародних перевезеннях.

На 5-й Генеральній асамблеї в рамках протоколу про модифікацію чинної Конвенції були затверджені такі доповнення:

- нова базова конвенція (СОТІФ/КОТІФ);
- Додаток А (СІВ/ЦІВ – Правила до договору про міжнародне перевезення пасажирів);
- Додаток В (СІМ/ЦІМ – Правила до договору про міжнародне перевезення вантажів);
- Додаток С (RІD/PІД без технічних додатків – Правила перевезення небезпечних вантажів);

- Додаток D (UIV/УІВ – Правила до договору про використання вагонів і локомотивів);
- Додаток E (RUI/РУІ – Правила до договору про використання інфраструктури);
- Додаток F (ARTU/АПТУ – Угода про затвердження технічних норм і прийняття єдиних технічних правил);
- Додаток G (ATMF/АТМФ – Угода про технічний допуск залізничних технічних засобів).

Контрольні запитання

1. Назвіть організації, що належать до міждержавних загально-транспортних.
2. Які країни є учасницями Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень?
3. Які країни є учасницями Організації співробітництва залізниць?
4. Які питання досліджує Європейська конференція міністрів транспорту?
5. Що є основною метою діяльності ОТІФ?
6. Назвіть основні питання діяльності ОСЗ.

Розділ 4

МІЖНАРОДНІ НЕДЕРЖАВНІ ОРГАНІЗАЦІЇ В ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Міжнародний союз залізниць (МСЗ) був заснований у 1922 р. і з того часу став найбільшою організацією залізниць як за кількістю членів організації (58 дійсних, 50 асоційованих і 34 приєднаних), так і шириною спектра її діяльності. Метою цієї діяльності є сприяння співробітництву залізниць і розвитку залізничного виду транспорту для посилення його конкурентоспроможності, особливо в міжнародних перевезеннях [4, 5]. МСЗ поширює серед своїх членів інформацію про найсучасніші технології і методи управління, визначає спільні доводи на користь підтримки ролі залізничного транспорту. З цією метою МСЗ розвиває стандарти, інструкції, правила, взаємодіє з іншими органами для представництва і захисту спільних інтересів його членів, виконує і управляє проектними і науково-дослідними роботами, сприяє обміну інформацією і досвідом, укладає угоди з міжнародними організаціями і забезпечує координацію і послідовність у діях міжнародних організацій, що спеціалізуються в залізничних справах.

Штаб-квартира МСЗ в Парижі координує роботу трьох комісій (пасажирської, вантажної, інфраструктури) і п'яти комітетів (дослідження і розвитку, тяги і рухомого складу, колії і споруди, фінансів, інформаційних технологій). Новостворений у МСЗ спеціалізований підрозділ Схід-Захід почав роботу з прискорення інтеграції залізниць Центральної, Східної і Західної Європи. На підтримку цілей, визначених МСЗ, дослідження і проекти веде Європейський інститут залізничних досліджень (ЄІЗД). МСЗ репрезентує залізниці у відносинах з понад 40 міжурядовими органами і торговими асоціаціями.

10 червня 1992 р. на черговій сесії Генеральної Асамблеї МСЗ АТ «Укрзалізниця» стала 47-м активним (дійсним) членом МСЗ. 30 грудня 1996 р. АТ «Укрзалізниця» було укладено з МСЗ Угоду про перехідний період членства і МСЗ.

Співробітництво української залізниці з МСЗ стримується рядом чинників:

- наявністю серед офіційних мов МСЗ тільки англійської, французької і німецької;
- відмінністю і неможливістю в близькій перспективі застосування багатьох технічних стандартів на обладнання, рухомий склад, оснастку для утримання інфраструктури;
- відсутністю вагонів, що відповідають вимогам правил Правил про взаємне користування вантажними вагонами в міжнародному сполученні (РІВ), і незначною кількістю пасажирських вагонів, що відповідають вимогам правил Правил взаємного користування пасажирськими вагонами, що курсують у прямих міжнародних сполученнях (РІЦ);
- необхідністю сплати внесків до спеціальних бюджетів для участі в роботах окремих комісій і комітетів МСЗ, роботах, здійснюваних ЄІЗД;
- територіальною віддаленістю штаб-квартири і відповідно необхідністю витратити гроші і час для поїздок на заходи МСЗ.

Співробітництво АТ «Укрзалізниця» в рамках МСЗ має перспективу, зважаючи на великий досвід залізниць-членів цієї організації в питаннях реструктуризації залізниць, організації відносин між залізничними підприємствами і державою, пристосування залізничного транспорту України до технічних і технологічних норм, що діють на залізницях Європи.

Міжнародний комітет залізничного транспорту заснований у 1902 р. як організація залізниць, до компетенції якої входять питання міжнародного права для залізничних перевезень. Аббревіатура організації

(ЦІТ) походить від її назви французькою мовою: Comite international des transport ferroviaires (CIT). Керівним підприємством комітету є Юридичний відділ Швейцарських федеральних залізниць, розташований у Берні. Підприємства і об'єднання можуть вступити в ЦІТ, якщо вони:

- або надають транспортні послуги у відповідності з КОТІФ;
- або є операторами залізничної інфраструктури, на якій надаються вищевказані послуги.

Членами ЦІТ є близько 300 залізниць, підприємств водного і автомобільного транспорту з країн-членів КОТІФ [12]. Залізниці України вступили до ЦІТ у 1998 р. у зв'язку з підготовкою приєднання України до КОТІФ і вступу до ОТІФ.

Метою ЦІТ є єдине (уніфіковане) застосування міжнародного залізничного транспорту в технічному та правовому відношенні на основі КОТІФ. У цьому контексті ЦІТ сприяє співробітництву між членами організації і захищає їхні інтереси.

Найвищим органом ЦІТ є **Генеральна асамблея**, що визначає стратегічні напрями діяльності організації. Кожна країна визначає до складу Генеральної асамблеї одне підприємство, так зване «субкерівне» підприємство комітету. Субкерівні підприємства представляють свої держави в Генеральній асамблеї, а також взаємодіють з керівним підприємством. На засіданнях Генеральної асамблеї, крім керівного підприємства та субкерівних підприємств, право голосу мають також від одного до трьох додаткових членів ЦІТ від кожної держави.

Згідно зі статутом ЦІТ важливими є такі положення діяльності:

- ЦІТ набуває статусу юридичної особи. Отже, він зможе укладати договори і захищати свої інтереси в суді як позивач або звинувачувач;
- до ЦІТ зможуть вступати не тільки організації, що надають транспортні послуги у відповідності з КОТІФ, але також компанії, що є операторами залізничної інфраструктури. Отже, організації-перевізники і

оператори інфраструктури зможуть співпрацювати в рамках ЦІТ для того, щоб в кінцевому підсумку при виконанні договору про залізничне перевезення пропонувати клієнту кращі послуги;

- стратегічні та організаційні питання діяльності ЦІТ від Виконавчого комітету передані Генеральній асамблеї. Генеральна асамблея проводитиме свої збори щорічно;

- створено новий орган – Правління. Цей орган складається з дев'яти осіб, які вибираються Генеральною асамблеєю на чотири роки. З одного боку, Правління буде здійснювати спостереження за роботою організації, а з іншого – полегшить навантаження на керівну залізницю. Кожен член Правління бере на себе відповідальність за один з основних проєктів у рамках ЦІТ;

- з 1999 р. впроваджується нова система фінансування ЦІТ. Розмір внесків буде визначатися залежно від обсягів здійснених перевезень і довжини ліній, що підлягають регулюванню ЦІВ і ЦІМ.

Додатки А і Б до КОТІФ, «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу (ЦІВ)», «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ)», визначають правові відносини між сторонами договору (контракту) про міжнародне залізничне перевезення пасажирів, багажу і вантажів. Завданням ЦІТ і є створення, розвиток і оновлення даних приписів.

Крім того, ЦІТ представляє залізничні підприємства в роботах з перегляду (ревізії) КОТІФ, а також в інших органах, що мають відношення до міжнародного транспортного права.

ЦІТ координує свою діяльність з МСЗ і Співдружністю європейських залізниць (СЄЗ), а також підтримує постійні відносини з ОТІФ, Європейською економічною комісією ООН, міжнародними організаціями споживачів послуг залізничного транспорту і міжнародними

організаціями, що займаються митними питаннями. Також налагоджена співпраця з ОСЗ [4].

Рада залізничного транспорту держав-учасниць СНД. Головною метою діяльності Ради залізничного транспорту держав-членів СНД є координація роботи залізничного транспорту країн СНД на міжнародному рівні, вироблення узгоджених умов і принципів роботи залізничного транспорту для забезпечення функціонування і розвитку транспортних і економічних зв'язків між державами СНД, а також із третіми країнами, прийняття нормативних документів щодо кола своєї діяльності.

Членами Ради є глави адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав-учасниць Співдружності, що входять до складу Ради за посадою. Як асоційовані члени в роботі Ради беруть участь керівники залізничних адміністрацій Латвії і Болгарії. Залізничні адміністрації Литви та Естонії беруть участь у роботі Ради відповідно до окремих договорів.

Рада залізничного транспорту працює у взаємодії з Виконавчим секретаріатом СНД і Міждержавним економічним комітетом Економічного союзу Співдружності, а також іншими органами Співдружності. Рада взаємодіє з Координаційною транспортною нарадою держав-учасниць Співдружності з загальнотранспортних питань. Рада також підтримує робочі контакти з ОСЗ та іншими міжнародними транспортними організаціями [4, 5].

Основними завданнями Ради є:

- узгодження концепції про використання вагонного і контейнерного парків і затвердження методик розрахунків нормативів роботи рухомого складу і контейнерів у сполученні між державами СНД;
- затвердження нормативних документів, що регламентують організацію перевізного процесу в сполученні між державами СНД і з третіми країнами;

- затвердження системи взаєморозрахунків між залізничними адміністраціями за виконані перевезення, використання локомотивних, вагонних, контейнерного парків і їхній ремонт;
- затвердження нормативних документів з безпеки руху і основ міждержавних стандартів для забезпечення перевізного процесу за єдиними принципами;
- затвердження технічних умов навантаження і кріплення вантажів, правил і умов перевезень пасажирів і вантажів, у тому числі з приймання і передавання вантажів, форм перевізних документів, інших документів, що регламентують відносини при здійсненні міжнародних перевезень і розмежування відповідальності за їхнє порушення включаючи несхоронність перевезених вантажів і багажу;
- розгляд питань залізничних тарифів на перевезення пасажирів і вантажів, багажу, вантажобагажу у сполученні між державами СНД, залізницями СНД і з третіми країнами;
- встановлення економічної відповідальності залізничних адміністрацій за порушення у сфері забезпечення перевізного процесу, ремонту рухомого складу і контейнерів; несхоронність перевезення вантажів, багажу, прострочення доставки вантажів, інших нормативів роботи, а також затвердження методики і механізму реалізації економічної відповідальності, порядку вирішення спорів між залізничними адміністраціями тощо.

Своїми рішеннями Рада зберегла як єдині нормативні документи ті, що стосуються умов перевезень пасажирів і вантажів, діяли на залізницях СРСР, водночас розробила нові документи. Для вдосконалення організації пасажирського сполучення залізничними адміністраціями укладена Угода про особливості застосування окремих норм УМПС, затвержені Правила проїзду пасажирів у потягах міждержавного сполучення, Правила

користування пасажирськими вагонами, Положення про фірмовий потяг у міждержавному сполученні і ряд інших документів [3, 9].

Контрольні запитання

1. Які існують міжнародні недержавні організації в галузі залізничного транспорту?
2. Дайте характеристику структури Ради залізничного транспорту держав-учасниць СНД.
3. Що є головною метою діяльності Ради залізничного транспорту держав-членів СНД?
4. З яких робочих органів складається Міжнародний комітет залізничного транспорту?
5. У чому полягає практична діяльність Ради залізничного транспорту держав-учасниць СНД?

Розділ 5

МІЖНАРОДНІ ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВІДПОВІДНО ДО КОТІФ / ЦІВ

Основним міжнародним джерелом, що регулює залізничні перевезення в країнах Західної Європи, є КОТІФ. Крім зазначеної Конвенції, з метою конкретизації її положень додатково видано низку нормативних правових актів: постанов, правил та інструкцій відповідних компетентних органів.

КОТІФ передбачає можливість прийняття необхідних спеціальних угод державами-учасницями Конвенції, а також залізницями. Важлива роль у забезпеченні виконання положень КОТІФ належить Центральному бюро міжнародних залізничних сполучень (м. Берн). Бюро має широкі повноваження, зокрема має право давати висновки про тлумачення норм Конвенції, вирішувати спори щодо їх застосування [12].

Як основний нормативний документ, що регулює перевезення вантажів і пасажирів, КОТІФ закріплює найважливіші положення, а саме регулює право на проїзд і відмову в проїзді, вимоги до проїзних документів пасажирів, порядок перевезення ручної поклажі, тварин, багажу і автомашин, відповідальність сторін, питання рекламації і подання позову.

Перевезення пасажирів регулюється Конвенцією в доданих до неї правилах ЦІВ. Вони застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення пасажирів, якщо місце відправлення і призначення розташовані у двох державах-членах Конвенції незалежно від місця проживання та місця роботи і національності осіб, які укладають договір. Вони застосовуються і у випадку, коли міжнародне перевезення, що є предметом єдиного договору, включає, крім залізничного перевезення через кордон, ще й автомобільне перевезення або перевезення за внутрішніми судоплавними лініями всередині держави-члена Конвенції.

Крім того, зазначене джерело застосовується, якщо міжнародне перевезення, що є предметом єдиного договору, включає, крім залізничного перевезення, морське перевезення або перевезення через кордон за внутрішніми судоплавними лініями за умови, що морське перевезення або перевезення за внутрішніми судоплавними лініями проводиться за тими з них, що внесені до переліку ліній, передбачених Конвенцією.

Другий розділ єдиних правил ЦІВ присвячений регулюванню укладання та виконання договору перевезення пасажирів. У ньому дається таке визначення договору: перевізник зобов'язується перевозити пасажирів, а також у разі необхідності багаж і автомашини до місця призначення. Особливістю наведеного визначення є вказівка на перевезення не тільки пасажирів та багажу, але і автомашин. Термін «автомашини» означає автомобіль або причіп, що транспортуються при перевезенні пасажирів (п. «Г» ст. 3 ЦІВ). Крім того, на відміну від вітчизняного законодавства, визначення не містить вказівки на обов'язки пасажирів.

Договір перевезення пасажирів має бути підтверджений одним або декількома проїзними документами (квитком пасажирів, якщо перевозиться тільки пасажир; багажною квитанцією – при перевезенні багажу; транспортної накладної – при перевезенні автомашин). Відзначається, що відсутність, неправильність або втрата проїзного документа не впливає ні на існування, ні на дійсність договору, що залишається дієвим.

У єдиних правилах ЦІВ відсутня вказівка на форму проїзного документа, нема і детального переліку його реквізитів. Однак закріплено вимогу вказувати в ньому відомості про перевізника, відзначати, що перевезення здійснюється відповідно до єдиних правил ЦІВ, робити позначки, необхідні для доведення укладення і змісту договору перевезення, що дають змогу пасажирів користуватися послугами, зазначені в цьому договорі.

У Єдиних правилах ЦІВ закріплено положення, за яким проїзний документ може бути переданий іншій особі тільки в тому випадку, якщо він не є іменним і поїздка ще не розпочалась. З цього випливає, що проїзний документ пасажиром може бути іменним, а може і не бути таким.

Протягом поїздки пасажир повинен мати проїзний документ і надавати його при перевірці проїзних документів. У разі його відсутності пасажир зобов'язаний сплатити вартість проїзду і штраф. При невиконанні пасажиром вимоги про оплату проїзду йому може бути відмовлено у продовженні поїздки.

Пасажиру може бути відмовлено в перевезенні, а також продовженні поїздки, якщо він становить загрозу для нормального функціонування транспортного засобу або безпеки інших пасажирів чи неприпустимо їх турбує своєю поведінкою [12, 13].

У загальних положеннях ЦІВ про перевезення ручної поклажі, тварин, багажу і автомашин наголошується, що пасажир має право провозити при собі лише речі, що легко переносяться (ручну поклажу), а також тварин. Провозити з собою громіздкі предмети і тварин можна за умови, що предмети і тварини не будуть заважати іншим пасажиром і не заподіють шкоди.

Перевізник може перевірити відповідність ручної поклажі, тварин, багажу і автомашин встановленим вимогам. Для перевірки слід запросити пасажиром. Якщо він відсутній, перевізником запрошуються два незалежні свідки. При здійсненні огляду митними або іншими адміністративними властями присутність пасажиром обов'язкова.

Ручна поклажа і тварини знаходяться під наглядом пасажиром, у той час як багаж може перевозитися іншим поїздом або навіть іншим транспортним засобом та іншим шляхом. Перевезення багажу оформляється багажною квитанцією за поданням проїзного документа пасажиром. Відсутність, неправильність або втрата багажної квитанції не

впливають ні на існування, ні на дійсність угоди, що стосується перевезення багажу. Як і проїзний документ пасажир, вона може складатися у формі електронної реєстрації даних, які можуть перетворюватися на прочитувані письмові знаки. У ЦІВ не дається перелік реквізитів багажної квитанції, але вказується, що в ній відзначаються договірні зобов'язання з перевезення багажу і мають бути вказані такі дані: перевізник, позначка про те, що перевезення здійснюється відповідно до ЦІВ, а також будь-яка інша позначка, необхідна для доведення договірних зобов'язань з перевезення багажу.

Оплата перевезення багажу здійснюється при оформленні багажної квитанції. При підготовленні багажу до здавання для перевезення пасажир зобов'язаний зробити на добре видимій його частині виразний напис із зазначенням свого прізвища та адреси, а також місця призначення [13].

Після здавання багажу пасажир має право, якщо обставини дозволяють і митні приписи або адміністративні органи не перешкоджають цьому, зажадати повернути багаж до місця відправлення, надавши митну квитанцію або, коли це передбачено, проїзний документ.

Видача багажу здійснюється при наданні багажної квитанції. Перевізник має право, але не зобов'язаний перевіряти, чи правомочний власник багажної квитанції отримати багаж. Якщо багажна квитанція не надана, перевізник повинен видати багаж особі, яка доведе свою правомочність на його отримання. Правомочна особа має право відмовитися від отримання багажу при невиконанні перевізником його вимоги перевірити багаж для констатації факту пошкодження.

Перевезення автомашин оформляється транспортною накладною, що може бути включена в проїзний квиток пасажир. Накладна має містити дані про перевізника, позначку про те, що перевезення автомашин проводиться відповідно до ЦІВ, а також позначку, що необхідна для доказу договірних зобов'язань, що стосуються перевезення автомашин, і дає змогу

пасажиру користуватися правами, що випливають з договору перевезення. В іншому випадку до перевезення автомашин застосовуються положення, що стосуються перевезення багажу.

Відповідальність перевізника у випадку загибелі або поранень пасажирів. Перш за все ЦВ визначають часові рамки відповідальності перевізника, пов'язаної з загибеллю пасажирів або заподіянням йому поранень чи іншої шкоди фізичному або психічному стану пасажирів. Це час перебування його в рухомому складі, а також посадки і висадки, якою б не була використовувана залізнична інфраструктура.

Крім того, ЦВ визначають, який саме перевізник несе відповідальність, якщо перевезення здійснювалося не одним перевізником за єдиним договором перевезення. Як зазначено в параграфі 5 ст. 26, відповідальність несе перевізник, на якого відповідно до договору перевезення покладена відповідальність за надання послуги перевезення, під час якої стався нещасний випадок. Якщо така послуга була надана не перевізником, а фактичним перевізником, то обидва перевізники несуть солідарну відповідальність [12-16].

Відшкодування збитків здійснюється у вигляді певної суми (суми капіталу). Але якщо національне законодавство допускає надання щорічних виплат (щорічного доходу), то збитки відшкодовуються в зазначеній формі за умови, що травмований пасажир або правомочна особа вимагає цього.

Сума відшкодування збитків визначається національним законодавством. Разом з тим ЦВ встановили положення, за яким стосовно кожного пасажирів діє максимальна межа в розмірі 175 тис. СДР, якщо національне законодавство передбачає максимальну межу нижчою від суми. Крім того, у разі загибелі пасажирів відшкодування включає необхідні витрати, пов'язані з перевезенням тіла і похованням. При пораненні пасажирів або іншому задаванні шкоди фізичному чи психічному

стану пасажирів відшкодування включає необхідні витрати, зокрема на лікування та перевезення пасажирів, і майновий збиток, який він несе через повну та часткову непрацездатність або збільшення його потреб.

Якщо у випадку загибелі пасажирів особи, яких він, за законодавством, зобов'язаний був або в майбутньому був би зобов'язаний забезпечувати матеріально, втратили годувальника, то за цю втрату також має бути виплачено відшкодування.

Якщо через надзвичайні обставини тимчасово переривається залізнична експлуатація, а пасажирів перевозяться іншими засобами перевезення, перевізник несе відповідальність згідно з ЦПВ.

Підставами звільнення перевізника від відповідальності за шкоду в разі загибелі пасажирів або поранень чи іншого завдання шкоди фізичному чи психічному стану пасажирів є такі випадки:

- нещасний випадок обумовлений причинами, що виходять за рамки залізничної експлуатації, і перевізник, незважаючи на застосування всіх запобіжних заходів у цьому випадку, не зміг його уникнути або запобігти його наслідкам;
- нещасний випадок стався з вини пасажирів;
- причиною нещасного випадку є поведінка третьої особи і перевізник, незважаючи на застосування всіх запобіжних заходів, не зміг уникнути або запобігти його наслідкам; інше підприємство, що використовує ту саму залізничну інфраструктуру, не розглядається як третя особа.

В окремому розділі ЦПВ регулюється **відповідальність перевізника при недотриманні розкладу руху**. Воно виражається у скасуванні або запізненні поїзда чи невдалої пересадки, що не дають змоги продовжити проїзд у той самий день або, хоча і дозволяють продовжити проїзд у той самий день, у розумні терміни. Відшкодування збитків у зазначених випадках включає витрати з надання житла, а також щодо повідомлення осіб, які чекають на пасажирів. Зазначається, що відшкодування збитків

має здійснюватися в розумних межах. Національним законодавством може бути встановлено відшкодування й інших збитків.

До підстав звільнення перевізника від відповідальності при скасуванні або запізненні поїзда чи невдалій пересадці ЦІВ віднесені випадки, коли вони відбулися:

- внаслідок обставин, що виходять за рамки залізничної експлуатації, які перевізник, незважаючи на застосування всіх необхідних заходів обережності в подібному випадку, не зміг уникнути або запобігти їхнім наслідкам;

- з вини пасажирів;

- через поведінку третьої особи, наслідків якої перевізник, незважаючи на застосування всіх запобіжних заходів, не зміг уникнути або запобігти їм; при цьому інше підприємство, що використовує ту саму залізничну інфраструктуру, не розглядається як третя особа.

ЦІВ встановлюють **відповідальність перевізника за незбереження ручної поклажі, тварин, багажу і автомашин**. У параграфі 1 ст. 33 [13] вказується, що в разі загибелі або поранення пасажирів перевізник, крім передбаченого відшкодування збитків, несе відповідальність за шкоду, заподіяну у зв'язку з повною або частковою втратою чи пошкодженням речей, які пасажир мав або на собі, або з собою у вигляді ручної поклажі. Це також стосується тварин, яких пасажир взяв із собою.

У всіх інших випадках перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у зв'язку з повною або частковою втратою чи пошкодженням речей, ручної поклажі або тварин, догляд за якими покладається на пасажирів, лише тоді, коли шкоди завдано тільки з його (перевізника) вини.

Глава 3 розділу IV ЦІВ регулює **відповідальність перевізника за незбереження багажу, а також прострочення його доставки** [13]. Відповідальність за шкоду, заподіяну у зв'язку з повною або частковою втратою чи пошкодженням багажу, діє з моменту приймання його

перевізником і до моменту видачі. Багаж вважається загубленим, якщо протягом 14 днів з дня затребування його видачі він не був виданий або не був наданий у розпорядження правомочної особи. При повному або частковому втраті багажу перевізник повинен сплатити відшкодування.

Також перевізник повинен відшкодувати вартість перевезення багажу та інші суми, витрачені у зв'язку з перевезенням загубленого багажу, а також вже оплачені митні та акцизні збори.

У випадку пошкодження багажу перевізник зобов'язаний виплатити відшкодування, яке відповідає зменшенню вартості багажу, за винятком усіх інших збитків. Відшкодування не має перевищувати:

- суми, якої воно могло б досягти в разі повної втрати, якщо цінність усього багажу зменшена в результаті пошкодження;
- суми, якої воно могло б досягти у випадку втрати частини, цінність якої зменшена, якщо зменшена цінність тільки частини багажу в результаті пошкодження.

Відповідальність перевізника за **прострочення доставки багажу** полягає у виплаті за кожен почату добу з моменту затребування видачі багажу, але не більш ніж за 14 днів:

- якщо правомочна особа доведе, що через це було заподіяно шкоду, включаючи пошкодження, – відшкодування суми збитку до максимальної межі за кожен кілограм ваги бруто або фіксованої ставки за кожне місце виданого з простроченням багажу;
- якщо правомочна особа не доведе, що через це виник збиток, – заздалегідь визначене відшкодування в розмірі фіксованої ставки за кілограм ваги бруто або за кожне місце виданого з простроченням багажу.

Перевізник звільняється від відповідальності за шкоду, заподіяну у зв'язку з повною або частковою втратою чи пошкодженням багажу, а також за прострочення його доставки в тій мірі, у якій втрата, пошкодження або прострочення доставки сталися, по-перше, з вини

пасажира у зв'язку з його розпорядженням, що не належить до помилки перевізника; по-друге, з його розпорядженням у зв'язку з особливими недоліками багажу; по-третє, у зв'язку з обставинами, яких залізниця не змогла уникнути і наслідкам яких не могла запобігти [13].

Додаткові підстави звільнення перевізника від відповідальності за шкоду, заподіяну втратою або пошкодженням багажу, виникають з особливого ризику, пов'язаного з однією або декількома обставинами:

- відсутність або недостатність упаковки;
- особливий характер багажу;
- перевезення як багажу предметів, що не допускаються до перевезення.

У міжнародному пасажирському сполученні розвивається послуга з перевезення автомашин. На рис. 5.1 показано один із способів завантаження автомашини у вагон для перевезення автомобілів.



Рис. 5.1. Завантаження автомобіля у вагон для перевезення автомобілей

Відповідальність перевізника, що стосується неналежного виконання зобов'язань при перевезенні автомашини полягає у відшкодуванні збитку у випадку втрати автомашини і запізнення її завантаження і видачі правомочній особі. При втраті автомашини перевізник виплачує відшкодування за доведений збиток, розрахований на основі її споживчої вартості.

Якщо автомашина завантажується або видається з запізненням із вини перевізника, він зобов'язаний виплатити компенсацію, якщо правомочна особа доведе, що в результаті такого запізнення був заподіяний збиток. Сума компенсації не має перевищувати вартість перевезення автомашини. У ситуації, коли запізнення завантаження сталося з вини перевізника, і правомочна особа відмовляється від виконання договору перевезення, їй відшкодовується вартість перевезення. При доведенні зазначеною особою, що через запізнення був заподіяний збиток, вона має право вимагати відшкодування, що не може перевищувати вартість перевезення.

Що стосується предметів, залишених в автомашині або багажнику (наприклад в автомобільному багажнику або багажнику для лиж), міцно прикріпленого до автомашини, то перевізник несе відповідальність тільки за шкоду, заподіяну з його вини.

ЦІВ закріплюють принципове положення про втрату права на передбачені в них обмеження, а також обмеження в національному законодавстві відповідальності перевізника. Зазначені обмеження не застосовуються, якщо буде доведено, що збиток пояснюється дією або неоглядом з боку перевізника чи наміром заподіяти таку шкоду, або з ризиком і розумінням того, що така шкода, імовірно, буде завдана.

Крім відповідальності перевізника, ЦІВ встановлюють також **відповідальність пасажирів**. Як зазначено у ст. 53 [13], він несе відповідальність перед перевізником за будь-який збиток, по-перше,

заподіяний внаслідок недотримання своїх обов'язків, передбачених ст. 10, 14 і 20 [13] (виконання передбачених адміністративних формальностей, правил маркування багажу), особливими положеннями з перевезення автомашин, що містяться в Загальних умовах перевезення, а також РІД; по-друге, заподіяний предметами або тваринами, яких він перевозить з собою.

Відповідальність настає, якщо пасажир не доведе, що збиток був завданий через обставини, яких він не міг уникнути і наслідкам яких не міг запобігти, незважаючи на всі вжиті ним заходи обережності.

Процедура **вирішення спорів між сторонами** договору включає як рекламацію, так і подання позову в судовому порядку. Рекламація щодо відповідальності перевізника у випадку загибелі або поранення пасажирів має спрямовуватися в письмовому вигляді перевізнику, якому може бути поданий позов у судовому порядку. У випадку здійснення перевезення відповідно до єдиного договору перевезення ще кількома перевізниками рекламації можуть бути спрямовані першому або останньому перевізнику, а також перевізнику, що має своє основне місце розташування або філію, установу, що уклали договір перевезення, у державі постійного місця проживання пасажирів або його звичайного місцезнаходження (параграф 1 ст. 55) [13].

Що стосується позову, то він подається в судовому порядку при загибелі або пораненні пасажирів відносно тільки того перевізника, який несе відповідальність, за параграфом 5 ст. 26 [13], за яким при перевезенні, здійсненому на підставі єдиного договору перевезення подальшими перевізниками, у разі загибелі або поранень пасажирів відповідальність несе перевізник, на якого, за договором перевезення, покладалася відповідальність за надання послуги перевезення, під час якої стався нещасний випадок. Інші позови можуть подаватися лише першому або останньому перевізнику, або перевізнику, який здійснював частину перевезення, під час якої були відзначені факти, що стали причиною суперечки.

Якщо перевезення здійснювалося кількома подальшими перевізниками, перевізнику, якому належить видати багаж чи автомашину і який вписаний за його згодою в багажну квитанцію або транспортну накладну, може бути поданий позов, навіть якщо він не отримав багаж чи автомашину для їх видачі одержувачу.

Позови можуть направлятися до судів держав-членів Конвенції, призначених за спільною згодою сторін, або до суду однієї з зазначених держав, на території якого відповідач має своє постійне місце проживання або своє звичайне місце перебування, своє основне місце розташування або філію, установу, що уклали договір перевезення. Іншим судам позови подаватися не можуть.

Термін позовної давності при загибелі або пораненні пасажира становить три роки, за іншими позовами – один рік. Однак у випадку позову з приводу збитку, що виник внаслідок дії, вчиненої перевізником, або з наміром спричинити такий збиток, термін позовної давності встановлюється два роки (параграф 2 ст. 60) [13].

Контрольні запитання

1. Що є основним міжнародним джерелом, що регулює залізничні перевезення в країнах Західної Європи?

2. Що належить до документів, якими може бути підтверджений договір перевезення пасажира?

3. Як основний нормативний документ, що регулює перевезення вантажів і пасажирів, КОТІФ закріплює найважливіші положення?

4. Що встановлюють Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів?

5. Яка встановлюється відповідальність перевізника у випадку загибелі або поранень пасажира, за ЦІВ?

Розділ 6

РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВІДПОВІДНО ДО УГОДИ ПРО МІЖНАРОДНЕ ПАСАЖИРСЬКЕ СПОЛУЧЕННЯ

Міжнародне перевезення пасажирів на залізницях України регулюється Угодою про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) [9]. Цей нормативний акт регламентує перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу між країнами, залізниці яких у ньому беруть участь. До них належать Азербайджанська Республіка, Республіка Албанія, Ісламська Республіка Афганістан, Республіка Беларусь, Республіка Болгарія, Соціалістична Республіка В'єтнам, Грузія, Республіка Казахстан, Китайська Народна Республіка, Корейська Народно-Демократична Республіка, Киргизька Республіка, Латвійська Республіка, Литовська Республіка, Республіка Молдова, Монголія, Республіка Польща, Російська Федерація, Словацька Республіка, Республіка Таджикистан, Туркменістан, Республіка Узбекистан, Україна, Чеська Республіка, Естонська Республіка (рис. 6.1).



Рис. 6.1. Географічне розміщення країн, що беруть участь в УМПС

В Угоді закріплені обов'язки залізниць, регулюється порядок перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу, встановлюється відповідальність залізниць.

У чинній Угоді використовуються такі основні терміни:

багаж – речі (предмети) пасажирів, що приймаються перевізником для перевезення в багажному вагоні пасажирського поїзда або спеціально обладнаному місці пасажирського вагона;

вантажобагаж – предмети, що приймаються перевізником від фізичної або юридичної особи в установленому порядку для перевезення в багажному вагоні пасажирського поїзда;

відправник – фізична або юридична особа, яка надала багаж, вантажобагаж до перевезення і вказана в перевізному документі як відправник багажу, вантажобагажу;

договірний перевізник – юридична особа, яка уклала з пасажиром (відправником) договір перевезення, у відповідності з яким зобов'язався доставити пасажирів, довіреним відправником багаж і вантажобагаж з пункту відправлення в пункт призначення, а також видати багаж і вантажобагаж у пункті призначення або передати пасажирів, багаж і вантажобагаж подальшому перевізнику;

інфраструктура залізничного транспорту (далі інфраструктура) – технологічний комплекс, що включає залізничні колії та інші споруди, залізничні станції, пристрої електропостачання, мережі зв'язку, системи сигналізації, централізації і блокування, інформаційні комплекси і систему управління рухом та ін.; будівлі, споруди, пристрої та устаткування, що забезпечують функціонування цього комплексу;

керуючий інфраструктурою – особа, яка надає перевізникам послуги з використання інфраструктури;

наступний перевізник – юридична особа, яка прийняла від іншого перевізника зобов'язання щодо подальшого перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу;

одержувач – фізична або юридична особа, уповноважена на отримання багажу, вантажобагажу;

оператор вагонів – юридична особа, яка має пасажирські або багажні вагони на праві власності або іншому праві і бере участь на основі договору з перевізником у здійсненні перевізного процесу з використанням зазначених вагонів;

особи з обмеженими фізичними можливостями – особи з постійними або тимчасовими фізичними, психічними, інтелектуальними або сенсорними порушеннями, які при взаємодії з різними бар'єрами не можуть повною мірою і ефективно користуватися транспортними послугами нарівні з іншими пасажирами, або особи, рухливість яких обмежена через вік;

пасажир – фізична особа, яка здійснює поїздку в поїзді за дійсним проїзним документом або має проїзний документ і знаходиться при посадці і висадці на території залізничного вокзалу чи пасажирської платформи;

перевізний документ – документ (багажна, вантажобагажна квитанція), що підтверджує укладення договору перевезення багажу або вантажобагажу;

перевізник – договірний перевізник і всі наступні перевізники, які беруть участь у перевезенні пасажирів, багажу і вантажобагажу;

проїзний документ – документ, що підтверджує укладення договору перевезення пасажирів;

ручна поклажа – речі пасажирів, що перевозяться з собою у вагоні без оплати і не перевищують за вагою і габаритами встановлені норми;

учасники перевізного процесу – перевізники, фактичні перевізники, оператори вагонів, керуючі інфраструктурою та уповноважені особи;

фактичний перевізник – юридична особа, яка не уклала договір перевезення з пасажиром, але якому договірний або наступний перевізник довірив виконувати залізничне перевезення на певній ділянці.

Значну групу обов'язків залізниць складають функції, пов'язані з вирішенням організаційних питань загального характеру. Це обов'язки з організації перевезень з найбільшими зручностями для пасажирів з забезпечення їхнього культурного обслуговування в дорозі і на станціях, організації довідково-інформаційної роботи для надання пасажирам можливості отримувати інформацію про потяги і вагони, що курсують у потрібних напрямках. Перелік довідково-інформаційних послуг і порядок їх надання визначається правилами, що діють на залізницях.

Залізниці зобов'язані здійснювати перевезення пасажирів у прямому міжнародному сполученні поїздами або вагонами, зазначеними в розкладі, або спеціальними поїздами і вагонами.

Перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу проводиться тільки між станціями, вказаними в застосовуваних до УМПС тарифах, і тільки через прикордонні станції, перераховані в цих тарифах.

Багаж і вантажобагаж при переході на залізничні лінії іншої ширини колії і за відсутності поїздів і вагонів прямого сполучення перевантажуються на прикордонних станціях силами і засобами залізниць і за їхній рахунок (п. 6 ст. 3 УМПС) [9].

В Угоді виділяється спеціальний розділ, присвячений організації та здійсненню власне пасажирських перевезень – «Перевезення пасажирів». Розділ містить норми, докладно регулює питання про пасажирські квитки, умови їхньої придатності і контроль квитків, надання місць у поїзді, умови проїзду дітей, переривання поїздки, відмову в поїзді і припинення договору перевезення.

Отже, згідно з УМПС перевезення пасажира має оформлятися спеціальним проїзним документом. Проїзний документ складається з квитка, а також плацкарти і/або доплатної квитанції. Квиток може бути оформлений як на весь маршрут прямування, так і окремі його ділянки. Плацкарта оформляється для проїзду в спальних вагонах, вагонах з

місцями для лежання, а також вагонах з місцями для сидіння, у яких передбачено резервування місць. До одного квитка може бути оформлено кілька плацкарт на кожну безпересадочну частину маршруту прямування пасажирів. Зміна умов договору перевезення підтверджується доплатною квитанцією.

Проїзні документи оформляються мовою держави договірною перевізника та/або однією з мов – англійською, китайською, німецькою, російською. Перевізники урахувавши технічні можливості і на підставі укладених між ними договорів надають пасажирам послугу придбання проїзних документів, у тому числі електронних, через Інтернет. Наявність електронного проїзного документа підтверджується [9]:

- роздрукованим підтвердженням замовлення на придбання проїзного документа, що містить реквізити поїздки і дані про пасажира;
- підтвердженням замовлення на електронних носіях, що містить реквізити поїздки і дані про пасажира.

Квиток і доплата квитанція мають містити такі основні дані:

- найменування станції відправлення та призначення;
- маршрут прямування і умовні позначення наступних перевізників за договором перевезення;
- клас вагона;
- кількість осіб;
- вартість проїзду;
- термін дії;
- дату і місце видачі квитка, доплатної квитанції;
- умовне позначення договірною перевізника (перевізника, що видав квиток або доплатну квитанцію).

Плацкарта має містити такі основні дані:

- умовне позначення перевізника;
- найменування станції відправлення та призначення;

- встановлений договором перевезення маршрут прямування;
- дату, час відправлення поїзда, номер поїзда, вагона і місця;
- клас вагона і категорію місця;
- кількість осіб;
- вартість плацкарти;
- дату і місце видачі плацкарти;
- умовне позначення оператора пасажирських вагонів.

Тривалість дії квитка – два місяці. Перевізники можуть скоротити або продовжити термін дії проїзних документів шляхом двосторонніх або багатосторонніх угод.

Квиток має вигляд купонної книжки, що складається з обкладинки та квитка-купона. Наданий квиток-купон без обкладинки і обкладинка купонної книжки без квитка-купона вважаються недійсними і відбираються працівниками залізниці.

Для поїздки організованих груп пасажирів може бути видана одна купонна книжка з бланковим квитком-купоном на групу не менше 10 дорослих пасажирів. Кожному пасажирові видається окремий контрольний купон, дійсний за наявності купонної книжки.

Надання місця у вагоні здійснюється відповідно до наявного в пасажирові проїзного документа. Якщо пасажирові з вини перевізника не може бути надано місце у вагоні класу і категорії, що відповідають його проїзним документам, то він може відмовитися від поїздки або зайняти місце в іншому вагоні цього поїзда. За наявності вільних місць перевізник зобов'язаний надати пасажирові місце в іншому вагоні. При наданні місця у вагоні вищого класу і категорії різниця у вартості квитка і вартості плацкарти не стягується, а у вагоні нижчого класу і категорії виплачується різниця у вартості проїзду. Якщо пасажирові не може бути надано місце в поїзді, перевізник зобов'язаний розмістити пасажирові без стягнення різниці у вартості проїзду в інший поїзд, що з того чи іншого маршруту прямує до

тієї самої станції призначення, а також сприяти прибуттю пасажирів на станцію призначення по можливості з меншим запізненням.

У рамках терміну придатності квитка пасажир має право переривати поїздки на попутних станціях будь-яку кількість раз і на будь-який термін. Зупинка пасажирів в дорозі прямування не продовжує терміну придатності квитка [9].

Умови проїзду дітей такі: пасажир має право провезти безкоштовно одну дитину не старше п'яти років, якщо вона не займає окремого місця. Діти віком від 5 до 12 років провозяться за дитячими квитками.

Інформація про послуги, що надаються особам з обмеженою рухливістю, доводиться перевізниками за допомогою мережі Інтернет або іншими способами. За зверненням осіб з обмеженими фізичними можливостями перевізник надає інформацію в найбільш доступній для зазначених осіб формі про пропоновані послуги, можливості здійснення поїздки і доступу до залізничного вокзалу, пасажирської платформи і рухомого складу. Перевізник або уповноважені ним особи за можливості забезпечують особам з обмеженою рухливістю доступ до залізничного вокзалу, пасажирської платформи і рухомого складу. Ці послуги надаються без стягнення додаткової плати. Особи з обмеженими фізичними можливостями, які потребують допомоги з доступу до залізничного вокзалу, пасажирської платформи і рухомого складу, інформують перевізника про свій намір здійснити поїздки в термін не менш ніж за 48 год до початку поїздки.

Пасажир на початку поїздки здає квиток провіднику. Якщо пасажир не надасть квиток, який має силу для проїзду в цьому поїзді і вагоні, він зобов'язаний сплатити штраф і вартість проїзду за відстань, що він проїхав.

До ручної поклажі УМПС відносять речі, що легко переносяться. Вони перевозяться безкоштовно. Загальна маса ручної поклажі, що провозять безкоштовно, не має перевищувати 35 кг на дорослого пасажирів

і 15 кг на дитину до 12 років. Зайву ручну поклажу пасажир зобов'язаний здати в багаж [9].

Як ручна поклажа понад встановлену норму допускається перевезення складних дитячих та інвалідних колясок, якщо дитина або інвалід, для яких вони призначені, їдуть у поїзді. Пасажир вправі перевозити кімнатних тварин (собак, котів, птахів та ін.).

Угода містить перелік предметів, заборонених для перевезення у вигляді ручної поклажі. До них належать вогнебезпечні, вибухові, радіоактивні, отруйні речовини, заряджена зброя, великогабаритні предмети та ін. У розділі «Перевезення багажу» дається перелік предметів, що допускаються до перевезення, а також предметів, заборонених до перевезення. Багаж приймається до перевезення за наданням проїзного квитка. На підтвердження приймання багажу до перевезення пасажиру видається багажна квитанція.

Загальна маса багажу не має перевищувати 100 кг. Він видається на станції призначення пред'явнику багажної квитанції.

В УМПС разом з порядком перевезення багажу регулюється перевезення вантажобагажу. Вантажобагаж – це так звані дрібні вантажі, що можуть бути легко і швидко завантажені і перевозяться в багажному вагоні за наявності вільних місць і умови, що вони не завдадуть шкоди багажу.

До дрібних вантажів віднесені холодильники, пральні машини, побутові прилади, меблі, що належить пасажиру, предмети мистецтва (картини, скульптури та ін.), радіоактивні речовини (згідно з правилами їхнього перевезення), а також деякі предмети, що можна провозити як багаж, зокрема переносні крісла, коляски для інвалідів, дитячі коляски, переносні музичні інструменти у футлярах, скрині, ящики, тюки, предмети театральних постановок і т. п.

До перевезення можуть бути допущені продукти харчування, що не потребують охолодження, вентиляції, опалення та обслуговування.

Встановлені обмеження маси окремого місця вантажобагажу – не менше 5 і не більше 165 кг.

Вантажобагаж приймається до перевезення без надання квитка. Для здавання до відправлення як вантажобагажу допущених до перевезення предметів їхній власник повинен подати начальнику станції письмову заяву з додаванням до нього дозволу на вивезення цих предметів. Крім того, до заяви додаються документи, необхідні для виконання митних та інших правил.

При здаванні вантажобагажу відправник повинен оголосити його цінність. На підтвердження приймання вантажобагажу до перевезення відправнику видається вантажобагажна квитанція.

Термін доставки вантажобагажу визначається, по-перше, виходячи зі швидкості перевезення 300 км/доба; по-друге, до розрахункового терміну додається одна доба на відправлення вантажобагажу.

Вантажобагаж видається на станції призначення одержувачу, зазначеному в дорожній вантажобагажній відомості, без надання ним вантажобагажної квитанції.

Якщо одержувач протягом п'яти діб не з'явився за вантажобагажем, останній вважається незатребуваним і реалізується в порядку, встановленому внутрішніми правилами, діючих на залізниці призначення.

Відповідно до УМПС залізниці, що здійснюють перевезення багажу і вантажобагажу, несуть солідарну відповідальність [9]. Відповідальність перевізника настає за прострочення доставки багажу, вантажобагажу і за збиток, що виник внаслідок повної або часткової втрати чи внаслідок ушкодження їх з моменту прийняття до перевезення і до видачі. При пошкодженні багажу, зданого без оголошення цінності, залізниця зобов'язана сплатити суму, на яку знизилася вартість багажу. У випадку пошкодження багажу або вантажобагажу з оголошеною цінністю вона відшкодовується сума, що становить частину оголошеної цінності, на яку

знизилася вартість багажу та вантажобагажу. При повній або частковій втраті багажу, зданого до перевезення без оголошення цінності, залізниця сплачує пасажирові дійсну вартість втраченого. Однак вона не має перевищувати двох швейцарських франків за кожний відсутній кілограм маси бруто.

Що стосується прострочення доставлення багажу та вантажобагажу, то за кожну добу прострочення залізниця зобов'язана сплатити штраф:

- при простроченні доставлення багажу – 5 % провізної плати, але разом не більше 50 % провізної плати;
- простроченні доставлення вантажобагажу – 1,5 % провізної плати, але не більше 30 % провізної плати.

Угодою встановлено обов'язковий претензійний порядок розгляду спорів у зв'язку з перевезенням пасажирів. Право на подання претензій належить пасажирові, відправнику або одержувачу вантажобагажу. Воно обмежене заявленою сумою. Якщо в претензії вказана сума, що складає менше 1,5 швейцарського франка за одним проїзним квитком або однією відправкою багажу чи вантажобагажу, претензія не підлягає поданню.

До претензії мають бути додані оригінали проїзних і перевізних документів, а також комерційного акта, виданих залізницею.

Залізниця зобов'язана не пізніше 180 днів з моменту заявлення претензії, підтвердженого поштовим штемпелем або датою розписки в її отриманні, розглянути вимоги і дати відповідь. При повному або частковому визнанні претензії залізниця має сплатити відповідну суму.

Право на подання позову виникає тільки після розгляду претензії. Позов може бути поданий лише у випадку, якщо залізницею не було дотримано термін розгляду претензії або вона була відхилена повністю чи частково. Позовна заява подається тільки в належному суді тієї країни, залізниці якої була подана претензія.

Залізниця також може подати вимоги і позови до пасажирів і відправників або одержувачів вантажобагажу про штрафи або відшкодування збитку.

Претензії, позови і вимоги можуть бути заявлені протягом 10 місяців. Для претензій про прострочення доставки багажу чи вантажобагажу встановлено 30-денний термін тривалості прийняття заяв.

Контрольні запитання

1. Назвіть країни-учасниці Угоди про міжнародне пасажирське сполучення.

2. Якими нормативними документами регулюються міжнародні перевезення пасажирів на залізницях України?

3. Яка тривалість дії квитка в один бік у міжнародному сполученні?

4. Які основні дані має містити плацкарта в міжнародному сполученні відповідно до Угоди про міжнародне пасажирське сполучення?

5. Квиток відповідно до УМПС має вигляд купонної книжки. З яких двох аркушів вона складається?

6. Які штрафи покладаються на залізницю за прострочення доставлення багажу та вантажобагажу, за УМПС?

Розділ 7

ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА. ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ

7.1. Загальні положення про договір міжнародного перевезення пасажирів

Майже в кожній країні-учасниці КОТІФ договір міжнародного перевезення пасажирів практично не має істотних відмінностей від договору внутрішнього перевезення пасажирів. Це стосується в першу чергу його принципових параметрів. І договір міжнародного перевезення пасажирів, і договір внутрішнього перевезення пасажирів характеризуються як взаємно консенсуальні. Структурні елементи того й іншого договору - предмет, сторони, зміст, форма, терміни - за деяким винятком практично збігаються [9, 12].

Разом із тим договір міжнародного перевезення пасажирів має деякі особливості. Перша з них – наявність іноземного елемента. Суть цієї особливості - основу нормативної бази, що регулює цей договір, складають міжнародні правові джерела. Практично в кожному виді транспорту є міжнародна конвенція, яка регламентує перевезення пасажирів. Крім того, нерідко одна зі сторін договору перевезень – пасажир – представляє іноземну державу. Ця обставина тягне певні додаткові правові наслідки, пов'язані з питаннями отримання пасажиром візи і подання її на кордоні, а також наявності закордонного паспорта. Без цих документів здійснення перевезення пасажирів неможливо.

Як і при внутрішніх перевезеннях, у процесі здійснення міжнародного перевезення пасажир має право змінити умови договору: за можливості скористатися більш раннім рейсом, підвищити клас пасажирського місця, перервати поїздку з зупинкою в проміжному пункті.

Однак при міжнародному перевезенні такі рішення не мають суперечити дії візового режиму. За необхідності слід вирішувати питання про його продовження. У цьому полягає ще одна особливість дії договору міжнародного перевезення пасажирів.

Наступна особливість цього договору полягає в його документальному оформленні. Як уже зазначалося, для здійснення міжнародного перевезення одного квитка пасажирів недостатньо. Необхідні наявність візи і закордонного паспорта.

Є також відмінності, пов'язані з межами відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів. У міжнародних правових джерелах вони конкретизовані з зазначенням граничних сум відшкодування при заподіянні збитку, пов'язаного зі смертю, тілесними ушкодженнями або нанесенням іншої шкоди фізичному здоров'ю пасажирів. Виняток становить тільки УМПС, у якій регулюються лише межі відшкодування при повній або частковій втраті багажу чи вантажобагажу.

Нерідко міжнародні перевезення пасажирів сполучені з перевезенням багажу. Таке перевезення характеризується більш складною системою регулювання відносин сторін учасників перевізного процесу. Надання багажу перевізнику обумовлено наявністю квитка пасажирів. За його відсутності багаж до перевезення не приймається.

Перевезення багажу в міжнародному сполученні, як і перевезення пасажирів, також має ряд особливостей порівняно з внутрішнім перевезенням: на деяких видах транспорту відмінності стосуються предметів, що можуть перевозитися як багаж; є деякі відмінності, що стосуються оформлення перевезення багажу, а також відмінності, що стосуються встановлення термінів, після закінчення яких багаж вважається втраченим, розміру відшкодування збитку за втрату або пошкодження багажу, форми і термінів подання заяви перевізнику щодо претензій і деяких інших питань.

7.2. Зміст договору. Обов'язки та права перевізника

Характеризуючи обов'язки перевізника, слід звернути увагу на його загальні обов'язки і обов'язки, що випливають з договору перевезення. Серед загальних обов'язків перевізника можна виділити обов'язок з обладнання пунктів відправлення і призначення (вокзалів, станцій, портів) необхідною інфраструктурою: квитковими касами, довідковими, залами очікування, камерами схову, приміщеннями для культурно-побутового та санітарно-гігієнічного обслуговування пасажирів.

До загальних обов'язків належить також обов'язок з організації довідково-інформаційної роботи (п. 2 ст. 3 УМПС) [9]: забезпечення пасажирів необхідною інформацією про час відправлення і прибуття транспорту, вартість проїзду пасажирів і провезення багажу, час роботи квиткових і багажних кас, камер схову, що надають пасажиром послуги.

Обов'язки перевізника, що випливають безпосередньо з договору перевезення пасажирів, – це насамперед обов'язки доставити пасажирів в пункт призначення з наданням йому місця, зазначеного у квитку, здійснювати перевезення відповідно до розкладу. У разі неможливості надання місця в транспорті класу і категорії, відповідних його квитку, перевізник зобов'язаний помістити пасажирів та його багаж без стягнення вартості проїзду в інший транспортний засіб, який прямує в той самий пункт призначення. При цьому він зобов'язаний сприяти прибуттю пасажирів на станцію призначення по можливості з меншим запізненням. Можливий ще один варіант вирішення цієї проблеми – перевізник може надати пасажирів місце в транспортному засобі вищого класу і категорії. Різниця у вартості квитка в такому разі не стягується.

Ще один обов'язок перевізника полягає в оформленні за бажанням пасажирів проїзного документа (квитка) за наявності вільного місця вищого класу або вищої категорії порівняно з вказаним у його квитку при сплаті пасажиром різниці у вартості проїзду відповідно до діючих тарифів.

Серед інших обов'язків перевізника виділяється якісне обслуговування пасажирів. На цей обов'язок вказують згадувані вже вимоги щодо створення для пасажирів найбільших зручностей, культурного його обслуговування. Ідеться про надання пасажирів комплексу послуг з сервісного обслуговування, сплаченого ним при придбанні квитка.

Нарешті, важливим обов'язком перевізника є забезпечення безпеки перевезення пасажирів, для чого переконатися в справному стані транспортного засобу перед початком перевезення, підтримувати транспорт у технічно справному стані протягом усього перевезення.

Серед прав перевізника слід виділити насамперед право вимагати від пасажирів подання проїзного квитка (квитка пасажирів) та інших документів, необхідних для проїзду (паспорта або іншого документа, що посвідчує особу пасажирів). Перевізник має також право надати пасажирів місце вищого класу або категорії за наявності таких вільних місць.

Перевізник має право вимагати від пасажирів дотримання встановлених правил проїзду в міжнародному сполученні.

Перевізник має право тимчасово припинити рух повністю або частково, якщо це необхідно у зв'язку з обставинами, яким він не може запобігти та усунення яких від нього не залежить (наприклад стихійні явища). Про це перевізник зобов'язаний негайно повідомити перевізників інших країн, які беруть участь у перевезенні.

Обов'язки пасажирів полягають у сплаті проїзних платежів, зберіганні проїзного квитка до закінчення поїздки, дотриманні встановлених правил перевезення.

Оплата проїзду здійснюється пасажиром при придбанні квитка. Як зазначено в роботі [9], він зобов'язаний перед початком поїздки придбати квиток і перевірити правильність даних, що містяться в ньому. Важливий обов'язок пасажирів – збереження квитка протягом усього часу поїздки, а також подання його на шляху прямування на першу вимогу посадових осіб, уповноважених на перевірку проїзних документів.

Пасажи́р повинен мати при собі паспорт або інший офіційний документ, що засвідчує особу.

За договором міжнародного перевезення пасажир має право зайняти місце, вказане у квитку. При ненаданні місця пасажир має право відмовитися від поїздки або зайняти місце у вагоні нижчого класу і категорії. Він має також право перейти на місце вищого класу або вищої категорії порівняно з вказаним у його квитку за наявності вільних місць і при сплаті ним різниці у вартості проїзду відповідно до діючих тарифів.

Важливе право пасажи́ра – провезти з собою безоплатно одну дитину, якщо вона не займає окремого місця. Вік дитини визначається конвенціями та угодами і залежно від виду транспорту коливається від двох до п'яти років (на залізничному до п'яти років). Крім того, при провезенні дитини понад зазначений вік їй оформляють дитячий квиток.

Ще одне право пасажи́ра стосується можливості перервати поїздку на попутних зупинках довільну кількість разів і на будь-який термін, якщо цьому не перешкоджають паспортно-адміністративні правила. Він може відновити поїздку в межах терміну придатності квитка як зі станції, на якій він перервав поїздку, так і на будь-якій станції, розташованій ближче до станції призначення на шляху прямування, указаному у квитку.

Пасажи́р може замінити квиток на інший день або інший рейс за умови наявності вільних місць. У міжнародних залізничних перевезеннях – це право пасажи́ра замінити виданий йому на визначений день або поїзд (вагон) плацкарт на новий плацкарт тим самим маршрутом на інший день або поїзд (вагон) за умови наявності вільних місць.

За пасажи́ром закріплено право відмовитися від поїздки і повернути проїзний документ не пізніше зазначеного терміну перед початком поїздки. При цьому йому повертається вартість квитка в розмірі, залежному від зазначених у конвенціях і угодах термінів повернення.

Пасажи́р має право перевозити при собі ручну поклажу. Її вага має обмеження. Крім ручної поклажі, пасажир вправі провозити багаж.

Конвенції та угоди встановлюють особливі вимоги до упаковки багажу, його ваги.

Отже, аналіз прав пасажирів за договором міжнародного перевезення свідчить про те, що конвенції та угоди дають йому можливість з урахуванням мінливої ситуації корегувати умови договору, вносячи до нього необхідні зміни. Проявляється це, зокрема, у реалізації права на поїздку в більш комфортних умовах (право замінити місце, вказане у квитку, на місце вищого класу), скористатися договором лише частково (припинити поїздку до її закінчення), перервати, а потім відновити поїздку (через хворобу, з особистих мотивів), розірвати договір як з особистих мотивів, так і у зв'язку з неналежним виконанням перевізником своїх обов'язків [9].

Надання транспортними конвенціями та угодами пасажирам таких широких можливостей слід розглядати як позитивне явище на міжнародному ринку пасажирських перевезень. Це робить його вельми привабливим і сприяє інтенсифікації перевізного процесу.

7.3. Форма і термін договору міжнародного перевезення пасажирів

Формою договору міжнародного перевезення пасажирів є перевізний документ. Ним може бути проїзний квиток або пасажирський квиток. Проїзний квиток є основним документом, що засвідчує укладення договору перевезення пасажирів. Він оформляється ручним або електронним способом.

Конвенції та угоди, регулюючи питання про дані, що мають міститися у проїзному квитку, визначають основні з них: місце відправлення та місце призначення, назва та адреса перевізника, а також

посилання на те, що договір перевезення підпадає під дію відповідної конвенції або угоди.

Найбільш докладно зміст проїзного квитка викладено в роботі [9]. Як і у внутрішніх перевезеннях, квиток пасажира може бути представницькими або іменним. Квиток пасажира належить до так званих індивідуальних документів. Однак у міжнародних перевезеннях пасажирів набула поширення і така форма договору, як колективний пасажирський квиток. При міжнародних залізничних перевезеннях діє система купонної книжки на групу пасажирів і контрольного купона для кожного пасажира.

Важливий момент, урегульований міжнародними конвенціями, – це положення про те, що відсутність, неправильне оформлення або втрата квитка пасажира не втрачають існування або дійсності договору перевезення.

Термін договору міжнародного перевезення пасажира – це термін дії (термін придатності) квитка пасажира. Цей термін вказується в самому квитку. За роботою [9], він становить два місяці, а при укладенні договору для проїзду не тільки в одному, а й зворотному напрямку («туди і назад») – чотири місяці.

Тривалість терміну придатності квитка починається з дати його видачі. При попередньому продажі квитка тривалість терміну його придатності починається після дня його видачі.

У межах терміну придатності квитка пасажир має право переривати поїздку, роблячи зупинки на шляху прямування. Крім того, у певних випадках у межах терміну придатності квитка він має право змінити день від'їзду. Так, при неможливості виїзду в зазначений у квитку час пасажир може реалізувати це право, заявивши про зміну дня від'їзду не пізніше, ніж за 6 год до від'їзду поїзда. У разі запізнення на поїзд пасажир має право відновити протягом 3 год з моменту відправлення поїзда проїзні документи на наступний поїзд.

В Угоді містяться обмеження продовження терміну придатності квитка. Пасажир може вимагати продовження терміну придатності квитка не більше двох разів, причому термін кожного продовження не має перевищувати двох місяців.

Ціна договору міжнародного перевезення пасажирів – це вартість проїзду та інші плати, зазначені у проїзному документі. Вона фіксується на базі тарифу у валюті країни відправника. Вартість проїзду може складатися з вартості квитка пасажирів і вартості плацкарти, якщо здійснюється залізничне перевезення в спальних вагонах і вагонах з місцями для лежання.

7.4. Договір міжнародного перевезення багажу

Договір міжнародного перевезення багажу – це угода, за якою перевізник зобов'язується доставити з перетинанням кордону ввірений йому пасажиром багаж у пункт призначення і видати його уповноваженій особі, а пасажир зобов'язується сплатити за провезення встановлену плату.

Як уже зазначалося, цей договір є додатковим до основного договору перевезення пасажирів. Подання багажу перевізнику потребує наявності квитка пасажирів. За його відсутності багаж до перевезення не приймається.

Договір міжнародного перевезення багажу є взаємним і оплатним. На відміну від договору перевезення пасажирів, це реальний договір. Він вважається укладеним з моменту, коли сторони досягли згоди з усіх важливих умов і пасажир передав багаж перевізнику для виконання обов'язку з його перевезення.

Сторонами договору міжнародного перевезення багажу є перевізник і пасажир. **Предметом договору міжнародного перевезення багажу** є послуга з доставки багажу в пункт призначення, пов'язана з

перетинанням державного кордону (кордонів). Надання цієї послуги розраховане на приймання як багажу тільки предметів, дозволених до перевезення. У деяких конвенціях і угодах міститься перелік предметів, що не допускаються до перевезення [9, 12, 13]:

- усі вогнєнебезпечні, легкозаймисті, самозаймисті, вибухові, радіоактивні, їдкі й отруйні речовини, вогнепальна зброя, бойові гранати, а також речовини, що можуть заподіяти шкоду багажу інших пасажирів або залізниці;

- предмети, що можуть внести інфекцію або мають смердючий запах;

- золото, срібло, платина та вироби з них, цінні папери, гроші металеві та паперові, справжні перли, дорогоцінні камені та інші цінності, предмети мистецтва (картини, статуї, художні вироби та ін.);

- тварини, за винятком кімнатних (собак, котів, птахів та ін.) у клітках або іншій відповідній тарі, якщо це не забороняється ветеринарними правилами;

- предмети, що є складовими поштового відомства хоча б однієї з країн, залізниці яких беруть участь у перевезенні;

- швидкопсувні продукти.

Послуга з переміщення багажу здійснюється з використанням того самого транспорту, яким користується пасажир. Ця обставина має велике значення при виникненні ситуації, пов'язаної з необхідністю перевірки багажу в присутності пасажирів.

Багаж приймається до перевезення завчасно, тобто до відходу транспорту, з яким виїжджає пасажир. Для кожного виду транспорту встановлюється свій час, пізніше якого подання багажу для перевезення не допускається, наприклад для міжнародних залізничних перевезень – не пізніше, ніж за 30 хвилин до від'їзду поїзда.

Послуга з перевезення багажу включає його зберігання. Якщо багаж не затребуваний після прибуття в пункт призначення, він здається перевізником на зберігання за рахунок пасажирів.

Зміст договору міжнародного перевезення багажу встановлює основні обов'язки перевізника за договором:

- своєчасна доставка багажу в пункт призначення;
- доставка його в цілості;
- видача багажу уповноваженій на його отримання особі.

Термін доставки багажу визначається на весь шлях прямування згідно з розкладом руху транспорту. Він вважається виконаним, якщо до його закінчення багаж прибув на станцію призначення і поданий до видачі.

Багаж має бути доставлений у пункт призначення цілим. При виявленні перевізником або пасажиром під час перевезення чи при видачі багажу ознак його пошкодження або часткової втрати перевізник зобов'язаний здійснити перевірку вмісту багажу і скласти комерційний акт. У цьому документі фіксуються результати перевірки, він підписується перевізником і пасажиром, якщо він був присутній при складанні комерційного акта.

Доставлений до пункту призначення багаж має бути вручений уповноваженій на отримання особі. Він видається, як правило, на станції призначення, зазначеній у багажній квитанції. Видача здійснюється після прибуття транспорту і через час, необхідний для його вивантаження і виконання митних та інших формальностей.

Багаж видається пред'явнику багажної квитанції. Саму квитанцію при видачі багажу забирають. Якщо багаж втрачений, пасажир має право отримати відшкодування на умовах, встановлених конвенціями і угодами.

За відсутності багажної квитанції перевізник зобов'язаний видати багаж тільки в тому випадку, коли особа, яка потребує багаж, довела своє право на нього. Якщо цей доказ вважається недостатнім, перевізник може

вимагати внесення відповідної застави, яка повертається після закінчення встановленого терміну.

На перевізника покладається також обов'язок стягувати з пред'явника багажної квитанції всі платежі, що виникли на шляху прямування і станції. Стягнення зазначених сум проводиться за окремою квитанцією.

Що стосується прав перевізника, то це насамперед право відмовити пасажиру в прийнятті багажу, якщо він поданий у недостатньо міцній або несправній упаковці. Якщо ця несправність не може призвести під час перевезення до втрати або пошкодження багажу, перевізник може його прийняти, зробивши відмітку в перевізних документах про несправність упаковки [9, 12, 13].

У разі порушення пасажиром вимог про недопущення подання до перевезення як багажу заборонених предметів перевізник має право перевірити вміст такого багажу. Перевірку слід проводити в присутності пасажирів.

Ще одне право перевізника полягає в тому, що незатребуваний пасажиром у домовлений термін багаж може бути реалізований. При цьому пасажиру повертається отримана сума за вирахуванням суми за зберігання та інші витрати. Якщо вдалося встановити місце перебування пасажирів, перевізник повинен попередити його про майбутній продаж багажу.

До обов'язків пасажирів належить передусім оплата перевезення багажу. Крім того, він зобов'язаний підготувати багаж до перевезення: упакувати його згідно з установленими правилами, замаркувати його. Він повинен прикріпити до багажу бирку з зазначенням власника багажу, станції відправлення, станції призначення та адреси пасажирів. До його обов'язку входить завчасне подання багажу для перевезення, не пізніше встановленого часу до відходу транспорту.

Пасажир зобов'язаний дотримуватися обмеження ваги багажу (наприклад УМПС встановлює обмеження – 100 кг).

Пасажи́р зобов'язаний бути присутнім на прикордонній станції при огляді його багажу. Якщо це неможливо, пасажир повинен для прискорення доставки багажу за призначенням залишити на прикордонній станції в багажному відділенні написану на ім'я начальника станції довіреність від свого імені на митний огляд багажу і оплатити необхідні збори.

Нарешті, пасажир зобов'язаний сплатити витрати на перевірку багажу, пов'язану з порушенням ним заборони подавати багаж, перевезення якого не допускається.

Основні права пасажира за договором перевезення багажу такі. При поданні багажу до перевезення він вправі оголосити його цінність. Сума оголошеної цінності вказується пасажиром у валюті країни відправлення. Вона має бути визначена виходячи з середніх цін цієї країни на предмети, що знаходяться в багажі. Сума оголошеної цінності багажу вказується в багажній квитанції. Пасажир має право вимагати видачі багажу в будь-якому проміжному пункті.

Пасажир має право бути присутнім при складанні комерційного акта, якщо виявлено ознаки пошкодження або часткової втрати багажу. Більш того, при невизнанні фактів, встановлених комерційним актом, він має право вимагати, щоб стан багажу, а також причини і обсяг збитків були встановлені експертизою згідно з законодавством і правилами країни, де складено комерційний акт.

Форма договору міжнародного перевезення багажу. Цей договір оформляється багажною квитанцією, яка зазвичай являє собою окремий документ, що підтверджує укладення договору на зазначених у ній умовах. У деяких випадках багажна квитанція може бути об'єднана з проїзним квитком або включена в нього. На цю обставину вказує Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних перевезень. Зазвичай багажна квитанція містить такі основні дані [9, 12]:

- найменування місця відправлення;
- найменування місця призначення;
- дату відправлення;
- прізвище пасажера.

Бланк багажної квитанції заповнюється мовою країни відправлення. У конвенціях і угодах закріплено важливе положення про те, що відсутність, неправильність або втрата багажної квитанції не впливають ні на існування, ні на дійсність договору про перевезення, який буде підпадати під дію відповідної конвенції або угоди.

Термін договору – це термін доставки багажу. Він вказується в багажній квитанції. У деяких конвенціях і угодах передбачається подовження терміну доставки багажу, пов'язане з додатковими чинниками, що впливають на процес перевезення. Так, УМПС дає перелік випадків подовження терміну доставки багажу. Він подовжується:

- на одну добу на кожне перевантаження багажу на шляху прямування, а також при перевезенні поромом;
- час непередбачених затримок на виконання митних та інших правил;
- час перерви руху, що перешкоджає початку або продовженню перевезення залізницями, якщо така перерва сталася не з вини залізниці;
- час виконання операцій, пов'язаних з перевіркою багажу, якщо в результаті перевірки встановлено порушення зазначених Угодою правил;
- час, необхідний для пересилання багажу в порядку перевідправлення у випадках, зазначених в Угоді.

Ціною договору є вартість перевезення багажу. Вона визначається встановленими тарифами країни відправлення. Оплата перевезення багажу здійснюється перед початком перевезення при видачі перевізником багажної квитанції. Остаточні розрахунки за перевезення проводяться при видачі багажу в пункті призначення. При цьому, як уже зазначалося,

стягнення платежів оформляється видачею додаткової багажної квитанції. У разі необхідності пасажир може вимагати від перевізника видачі йому письмової довідки про сплачені ним платежі.

Якщо з вини перевізника багаж не прибув на станцію призначення у встановлений термін і пасажир подав заяву про повернення його на станцію відправлення, перевезення багажу на цю станцію здійснюється безкоштовно. Також безкоштовно доставляється багаж на одну зі станцій шляху прямування, зазначену пасажиром, якщо цей багаж, визнаний втраченим, буде виявлений протягом року з дня, коли він мав прибути на станцію призначення. У разі перевідправлення багажу пасажиром останній зобов'язаний сплатити вартість перевідправлення і пов'язані з нею інші витрати. Зазначені розрахунки він сплачує на станції призначення (ст. 21 СМПС).

Контрольні запитання

1. Які обмеження на вік і кількість дітей, за Угодою про міжнародне пасажирське сполучення, має пасажир щодо безкоштовного їхнього перевезення?
2. Сформулюйте основний обов'язок перевізника, що впливає безпосередньо з договору перевезення пасажирів згідно з УМПС.
3. Які обмеження на загальну масу ручної поклажі, що пасажир може провезти безкоштовно, встановлені в УМПС?
4. Які обмеження на терміни подачі претензій і позовів, а також вимоги до них існують, за УМПС?
5. Наведіть основні дані, що зазвичай містить багажна квитанція.

Розділ 8

ПРОЇЗНІ ДОКУМЕНТИ. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕННЯ ТА ВИДАЧІ

8.1. Оформлення проїзних документів

Документами на право проїзду пасажирів є [16-18]:

- купонна книжка на проїзд окремих осіб або груповий проїзд, що оформляється ручним або електронним способом;
- картонний квиток на проїзд окремих осіб.

Додатковими документами можуть бути:

- плацкарти на проїзд окремих осіб або групові поїздки, що оформляються ручним або електронним способом;
- доплатна квитанція на сплату різниці вартості проїзду, оформляється ручним або електронним способом;
- контрольні купони до бланкових квитків-купонів для групової поїздки.

Квитки-купони, плацкарти й інші проїзні документи призначені для продажу їх у напрямках, зазначених у застосовуваних до УМПС тарифах. Нумерація проїзних документів встановлюється внутрішніми правилами залізниці видачі документів.

Купонна книжка складається з обкладинки і відповідних проїзних документів. Обкладинка книжки виготовляється з цупкого паперу білого кольору з захисною сіткою рожевого кольору або без неї. На другій, третій і четвертій сторінках обкладинки поміщаються витяги з умов проїзду в міжнародному сполученні.

На обкладинках купонних книжок вказується повна назва залізниць видачі купонної книжки, а на квитках-купонах найменування залізниць вказується такими умовними позначеннями:

- Азербайджанська Республіка – AZ;

- Республіка Албанія – HSH;
- Республіка Білорусь – BC;
- Республіка Болгарія - BDZ;
- Соціалістична Республіка В'єтнам – VZD;
- Грузія – GR;
- Республіка Казахстан – KZH;
- Китайська Народна Республіка – KZD;
- Корейська Народно-Демократична Республіка – ZC;
- Киргизька Республіка – KRG;
- Латвійська Республіка – LDZ;
- Литовська Республіка – LG;
- Республіка Молдова – CFM;
- Монголія – MTZ;
- Республіка Польща – PKP;
- Російська Федерація – RZD;
- Словацька Республіка – ZSR;
- Республіка Таджикистан – TDZ;
- Туркменістан – TRK;
- Республіка Узбекистан – UTI;
- Україна – UZ;
- Чеська Республіка – CD;
- Естонська Республіка – EVR.

Квиток-купон з надрукованими даними. Для проїзду одного пасажера від і до пунктів, між якими є великий пасажиропотік, можуть застосовуватися квитки-купони, що містять усі дані, надруковані типографським способом. Квиток-купон з надрукованими даними виготовляється з білого спеціального паперу з водяними знаками і фоновною сіткою світло-рожевого кольору. Розмір квитків-купонів 105x148 мм. Квитки-купони, як правило, виготовляються без корінця (рис. 8.1).

Якщо цього потребують внутрішні правила залізниць, квитки-купони з надрукованими даними можуть виготовлятися з корінцем з паперу білого кольору. На корінці квитка-купона по діагоналі друкується мовою країни видачі квитка слово «корінець».

MC		КВИТОК-КУПОН БИЛЕТ-КУПОН STRECKENFAHRSCHEIN	A 000000	Штемпель місця видачі з датою Штемпель места выдачи с датой Tagesstempel der Ausgabestelle
UZ				
для для für		осіб человек Reisenden		
від/от/von				
до до nach	1	кл. кл. kl.		
	2	кл. кл. kl.		
через/через/über				
Знижка Скидка Ermässigung	%	Посвідчення Удостоверение Bescheinigung	№	В тар.вал. В тар.вал. In der Tarifwährung
Контрольні купони/ Контрольные купоны/ Kontrollkarten		Плата за проїзд 1 пасажира Плата за проезд 1 пассажира Preis für eine Person		В нац.вал. В нац.вал. In der Nationalwährung
з/с/ von №		по/по/bis №		Загальна вартість в нац.вал. Общая стоимость в нац.вал. Gesamtbetrag in der Nationalwährung

Держзнак. КОФ. Зам. 0000 2009 р. IV кв

Рис. 8.1. Бланк квитка-купона

Бланкові квитки-купони друкуються окремо:

- для проїзду в одному напрямку;
- проїзду «туди і назад».

Бланковий квиток-купон, комбінований бланк квитка, що оформляються електронним способом, друкуються для проїзду «туди і назад». Квитки виготовляються в одному екземплярі розміром 192x86 мм на білому папері з водяними знаками і нанесеною фоновією сіткою рожевого кольору. Бланкові квитки-купони, що оформляються ручним

способом, виготовляються розміром 105x148 мм без зазначення в них друкованим способом кількості пасажирів, найменування станції відправлення та призначення, шляху прямування, вартості проїзду одного пасажиря, загальної суми, стягнутої за квиток у тарифній валюті і валюті країни видачі квитка, номерів контрольних купонів, виданих учасникам групової поїздки [17, 18].

Бланковий квиток-купон, який оформляється ручним способом, для проїзду в одному напрямку, а також проїзду туди і назад, складається з двох частин: корінця з білого паперу і квитка-купона на спеціальному білому папері з водяними знаками і фоновою сіткою світло-рожевого кольору. Корінець і квиток-купон, що оформляються ручним способом, мають один і той самий номер.

Картонні квитки виготовляються розміром 31x57 мм з картону білого кольору з чорним написом. Картонні квитки можуть виготовлятися для другого класу коричневого, а першого класу зеленого кольору.

Плацкарти для проїзду одного або декількох пасажирів у вагонах зі спальними місцями (для лежання), що оформляються ручним способом, виготовляються розміром 105x148 мм. Виготовляють плацкарти з трьох частин (рис. 8.2):

- корінця плацкарти, що залишається в організації, яка видала плацкарту;
- плацкарти, що видається пасажиру і призначена для провідника спального вагона;
- квитанції плацкарти, що залишається в пасажира після закінчення поїздки.

Бланки плацкарт виготовляються на білому спеціальному папері з водяними знаками і фоновою сіткою світло-зеленого кольору. Бланки квитанцій плацкарт виготовляються на білому папері без водяних знаків з нанесенням сітки світло-зеленого кольору.

MC UZ ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА
UZ ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА
UZ BETTKARTE BETTKARTE BETTKARTE

До квитка К билету Zum Fahrausweis

Спеціальні вказівки
Специальные указания
Besondere Angaben

A 000000

Штемпель місця видачі з датою
Штемпель места выдачи с датой
Tagestempel der Ausgabestelle

До квитка К билету Zum Fahrausweis

від/от/von до/до/nach

через/через/über

Залізниця Жел. дорога Eisenbahn

Клас та категорія Клас и категория Klasse und Kategorie

Плата за проїзд 1 пасажир в тар. вал.
Плата за проезд 1 пассажира в тар. вал.
Preis für eine Person in der Tarifwährung

в нац. вал.
в нац. вал.
in der Nationalwährung

грн.

Загальна вартість в тар. вал.
Общая стоимость в тар. вал.
Gesamtbetrag in der Tarifwährung

в нац. вал.
в нац. вал.
in der Nationalwährung

грн.

Комісійний збір в нац. вал.
Комиссионный сбор в нац. вал.
Kommissionsgebühr in der Nationalwährung

грн.

Використано у вагоні залізниці
Использована в вагоне жел. дор.
Im Wagen der Eisenbahn benutzt

Держзак. КОФ. Зам. 0000 2009 р. IV кв.

MC UZ ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА
UZ ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА
UZ BETTKARTE BETTKARTE

До квитка К билету Zum Fahrausweis

від/от/von до/до/nach

через/через/über

Залізниця Жел. дорога Eisenbahn

Клас та категорія Клас и категория Klasse und Kategorie

Плата за проїзд 1 пасажир в тар. вал.
Плата за проезд 1 пассажира в тар. вал.
Preis für eine Person in der Tarifwährung

в нац. вал.
в нац. вал.
in der Nationalwährung

грн.

Загальна вартість в тар. вал.
Общая стоимость в тар. вал.
Gesamtbetrag in der Tarifwährung

в нац. вал.
в нац. вал.
in der Nationalwährung

грн.

Комісійний збір в нац. вал.
Комиссионный сбор в нац. вал.
Kommissionsgebühr in der Nationalwährung

грн.

Використано у вагоні залізниці
Использована в вагоне жел. дор.
Im Wagen der Eisenbahn benutzt

Держзак. КОФ. Зам. 0000 2009 р. IV кв.

MC UZ ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА
UZ ПЛАЦКАРТА ПЛАЦКАРТА
UZ BETTKARTE BETTKARTE

До квитка К билету Zum Fahrausweis

від/от/von до/до/nach

через/через/über

Залізниця Жел. дорога Eisenbahn

Клас та категорія Клас и категория Klasse und Kategorie

Плата за проїзд 1 пасажир в тар. вал.
Плата за проезд 1 пассажира в тар. вал.
Preis für eine Person in der Tarifwährung

в нац. вал.
в нац. вал.
in der Nationalwährung

грн.

Загальна вартість в тар. вал.
Общая стоимость в тар. вал.
Gesamtbetrag in der Tarifwährung

в нац. вал.
в нац. вал.
in der Nationalwährung

грн.

Комісійний збір в нац. вал.
Комиссионный сбор в нац. вал.
Kommissionsgebühr in der Nationalwährung

грн.

Використано у вагоні залізниці
Использована в вагоне жел. дор.
Im Wagen der Eisenbahn benutzt

Держзак. КОФ. Зам. 0000 2009 р. IV кв.

Рис. 8.2. Бланки плацкарти, квитанції плацкарти і корінця плацкарти

Корінець плацкарти виготовляється на білому папері без водяних знаків і фонові сітки. Бланкові плацкарти для проїзду пасажирів у спальних вагонах виготовляються без зазначення в них станцій відправлення та призначення, шляху прямування, класу вагона, категорії місця і вартості за одного пасажирів.

Плацкарта, комбінований бланк плацкарти, що оформляються електронним способом, виготовляються в одному екземплярі розміром 192x86 мм з білого паперу з водяними знаками і нанесеною фоновію сіткою бежевого кольору.

За погодженням окремі залізниці можуть застосовувати плацкарти внутрішнього сполучення або спеціального зразка [17, 18].

Доплатна квитанція, що оформляється ручним способом, виготовляється розміром 105x148 мм і складається з двох частин: корінця на білому папері і доплатної квитанції на спеціальному білому папері з водяними знаками, захисною сіткою блакитного кольору. На корінці доплатної квитанції по діагоналі друкується мовою країни видачі слово «корінець».

Доплатна квитанція, комбінований бланк доплатної квитанції, що оформляються електронним способом, виготовляються в одному екземплярі розміром 192x86 мм на білому папері з водяними знаками і нанесеною фоновією сіткою зеленого кольору. Контрольні купони до бланкового квитка-купона для проїзду групи пасажирів друкуються на білому папері або картоні розміром 31x57 мм.

Контрольні купони до бланкового квитка-купона для проїзду групи пасажирів друкуються на білому папері або картоні розміром 31x57 мм.

8.2. Видача проїзних документів

Документи на проїзд продаються в залізничних касах, пунктах продажу. Назви станцій відправлення та призначення, а також маршрут прямування мають за написанням збігатися з їхніми назвами, зазначеними в застосовуваних до УМПС тарифах або електронних системах резервування [17, 18]. За домовленістю між окремими залізницями дані можуть вписуватися російською мовою. Жодні позначки, підчищення, виправлення в проїзних документах не допускаються. Проїзні документи з виправленнями і помарками перекреслюються по діагоналі і прикладаються до звіту як зіпсовані. У разі продовження терміну придатності квитка начальник станції повинен на зворотному боці квитка-купона, плацкарти «OPEN» або картонного квитка зробити відмітку від руки або за допомогою штампеля такого змісту: «Термін придатності

квитка продовжений до ...». Зазначена відмітка засвідчується підписом і штампелем станції.

Купонна книжка може бути видана для проїзду в одному напрямку або проїзду «туди і назад». При видачі купонної книжки на її обкладинці проставляються загальна вартість проїзду у валюті країни видачі купонної книжки і штампель організації, що видає купонну книжку з датою видачі.

При видачі квитка-купона на проїзд «туди» на обкладинці купонної книжки в графах, що стосуються терміну придатності, викреслюється цифра «4», при видачі квитка-купона на зворотний проїзд чи квитка-купона на проїзд «туди і назад» викреслюється цифра «2».

Проїзні документи, що включаються до обкладинки купонної книжки, мають бути розташовані з дотриманням черговості їхнього використання. Плацкарти і доплатні квитанції мають розташовуватися після квитка-купона, до якого вони належать. Квитки-купони оформляються в такий спосіб.

1. При видачі купонної книжки для проїзду «туди і назад» з квитком-купонам з надрукованими даними до обкладинки купонної книжки включаються два квитки-купони. На квитку-купоні, призначеному для проїзду «туди», викреслюється слово «назад», на квитку-купоні, призначеному для проїзду «назад», викреслюється слово «туди». При видачі на проїзд дитини квитка-купона з надрукованими даними, виготовленого з корінцем, у графі «знижка» вказується розмір знижки, визначеної тарифом, а в графі «посвідчення» – слово «REBENOK». На такому самому бланку квитка-купона оформляється проїзд дорослого пасажера або студента.

2. Бланкові квитки-купони заповнюються під копірку. При видачі бланкового квитка-купона на проїзд в одному напрямку корінець залишається в пункті видачі квитка і прикладається до звіту, квиток-купон включається до обкладинки купонної книжки і видається пасажирові. При

видачі бланкового квитка-купона на проїзд «туди і назад» корінець залишається в пункті видачі квитка і прикладається до звіту, квиток-купон включається до обкладинки купонної книжки і видається пасажиру. При видачі бланкового квитка-купона на проїзд «туди і назад», що застосовується тільки для проїзду в одному напрямку, невикористані графи протилежного напрямку перекреслюються по діагоналі. У бланкових квитках-купонах наступні дані заповнюються від руки: кількість пасажирів (цифрами і прописом); найменування станції відправлення та призначення; маршрут; вартість проїзду за спільний шлях прямування одного пасажира і загальна вартість у тарифній валюті і валюті країни видачі; у відповідних випадках розмір знижки, номер посвідчення і номери контрольних купонів, виданих учасникам групової поїздки.

3. Найменування станції призначення вписується в графу, де зазначений клас вагона, у якому здійснюється перевезення. Графа з позначенням класу, що не буде використаний, перекреслюється по діагоналі.

4. При видачі бланкового квитка-купона на проїзд дитини в графу «знижка» вписується розмір знижки, визначений тарифом, а графу «посвідчення» – слово «РЕБЕНОК». При оформленні перевезення собак у графу «Посвідчення» вписується слово «СОБАКА». При видачі бланкового квитка-купона для проїзду студентів, учнів і організованої групи в графу «знижка» вписується розмір знижки, а в графі «посвідчення» вказується номер посвідчення навчального закладу або учнівського квитка, а для організованих груп – слово «GRUPPA». При видачі бланкового квитка-купона супровіднику сліпого (людині або собаці) у графі «знижка» вказується розмір знижки, графі «посвідчення» – «provodnik». При видачі бланкового квитка-купона індивідуальним пасажирам (менше шести осіб) у напрямку «туди і назад» у графі «знижка» вказується розмір знижки, графі «посвідчення» – «TUDA I OBRATNO». Залізниці, які при

оформленні проїзду груп та індивідуальних пасажирів у напрямку «туди і назад» використовують окремі бланки квитків-купонів для кожного напрямку, на квитку «назад» у верхній частині вказують номер квитка-купона, виданого для проїзду «туди».

5. У бланкових квитках-купонах, що оформляються електронним способом, за допомогою друкувального пристрою заповнюються такі дані:

у верхній частині:

- у лівому полі – початкова і кінцева дати терміну придатності квитка;
- середньому полі – кількість осіб (тільки цифрами); інші спеціальні вказівки;
- правому полі – найменування станції видачі квитка; дата (число, місяць, рік) і час видачі квитка; номер каси, яка видала квиток; кількість пасажирів (тільки цифрами), вказана в середній частині;

середній частині:

- у лівому полі – станція відправлення і призначення при поїзді «туди», правому полі – станція відправлення і призначення при поїзді «назад». Якщо поїздка оформляється тільки в одному напрямку, одне з зазначених полів не заповнюється і закреслюється; маршрут поїздки;

нижній частині:

- у лівому і середньому полях вказуються розмір встановлених знижок і їхнє умовне позначення;
- правому полі вказується загальна вартість квитка в національній валюті.

Комбіновані квитки-купони, що оформляються електронним способом:

у верхній частині вказується:

- початкова і кінцева дати терміну придатності квитка;
- слово «Квиток», інші спеціальні вказівки;

- прізвище пасажера, кількість дорослих, дітей, осіб з безкоштовним проїздом;

середній частині вказується:

- станції відправлення і призначення: у верхньому рядку для напрямку «туди», нижньому рядку – напрямку «назад». Якщо поїздка оформляється тільки в одному напрямку, одна з зазначених частин не заповнюється і закреслюється;

- маршрут поїздки;
- підстави для знижок і їхні розміри;
- клас квитка;

нижній частині вказується:

- номер квитка, контрольний номер;
- назва пункту видачі квитка, дата і час видачі квитка;
- стягнена валюта і вартість квитка;
- інші службові дані.

6. Якщо пасажир бажає прямувати на окремих ділянках у вагонах різних класів, то йому видається на весь шлях прямування квиток-купон, придатний для проїзду у вагоні нижчого класу, а різниця у вартості проїзду у вагоні вищого класу стягується окремо за доплатною квитанцією.

7. Пасажиру, який придбає в пункті початкового відправлення квиток тільки на зворотний проїзд, видається квиток-купон для проїзду в одному напрямку. У цьому випадку пасажир може видаватися також бланковий квиток-купон на проїзд «туди і назад», оформлений відповідно до підпункту «2» або підпункту «5».

8. Пасажиру, який прямує різними видами транспорту, до обкладинки купонної книжки включаються окремі бланкові квитки-купони на відповідні ділянки шляху прямування залізницями. Вартість проїзду обчислюється окремо за кожен ділянку, зазначену в цьому квитку-купоні.

9. Якщо пасажир проїжджає яку-небудь ділянку двічі, то в цьому бланковому квитку-купоні вказується двічі остання станція ділянки, по

якій проїзд здійснюється двічі. Вартість проїзду визначається за фактично пройденою відстань без перелому тарифу в пункті, зазначеному двічі в квитку-купоні.

10. Якщо бланковий квиток-купон видається для проїзду в спеціальному поїзді, вагоні або автомотриси, то на звороті корінця і бланкового квитка-купона, по можливості за допомогою штампеля, вказуються такі дані: для спеціальних поїздів – SPECPOEZD, номер; для спеціальних автомотрис – SPECAVTOMOTRISA, кількість місць; для спеціальних вагонів – SPECVAGON, клас вагона і категорія місця і кількість дво-, три- і чотиривісних вагонів. Якщо пасажирам для проїзду в спеціальних поїздах, автомотрисах і вагонах разом з груповим проїзним квитком видаються належні до нього індивідуальні проїзні квитки, то номери останніх вказуються в груповому проїзному квитку.

11. Якщо цього потребують внутрішні правила певних залізниць, на обороті корінців квитків-купонів пунктом видачі проїзних документів вказується маршрут прямування і вартість проїзду одного пасажира в тарифній валюті окремо за проїзд залізницями кожної країни, а також загальна вартість у цій же валюті. Найменування залізниць вказується умовними позначеннями, перерахованими раніше.

12. Під час видачі бланкових квитків-купонів, квитків-купонів з надрукованими даними в правому верхньому куті проставляється штампель організації, що видала квиток, із зазначенням дати видачі.

13. Для проїзду пасажирів на квиток-купон і плацкарту має бути накладений компостер або штампель, що вказує номер поїзда і дату його відправлення.

При видачі **картонних квитків** на проїзд дитини у віці від 4 до 12 років по лінії відрізу відділяється відрізок дитячого квитка, який залишається в пункті видачі квитка для подання при звіті про продаж. При видачі картонних квитків компостером або печаткою позначається дата його видачі (день, місяць, рік). На проїзд у зворотному напрямку

видаються картонні квитки на проїзд «туди», що забезпечуються на зворотному боці штампелем: «На зворотний проїзд – дійсний чотири місяці». У прямому сполученні між двома сусідніми залізницями можуть також видаватися картонні квитки, дійсні «туди і назад». Це має бути узгоджено між цими залізницями [17, 18].

Плацкарти, що оформляються ручним способом, заповнюються під копірку. Перша частина – корінець – залишається в пункті видачі і прикладається до звіту, а друга і третя, якщо застосування третьої передбачено, включаються до обкладинки купонної книжки.

Плацкарти оформляються так.

1. Кількість пасажирів (числом і прописом), для яких видана плацкарта, номер квитка, номер поїзда, вагона і місця, плата за одного пасажирів, загальна сума, стягнута за плацкарту, сума комісійного збору, дата видачі та час відправлення поїзда, найменування залізниці-власниці спального вагона, а в бланкової плацкарті – найменування станції відправлення та призначення, маршрут прямування, клас вагона, категорія місця і вартість вписуються від руки. Графа «Спеціальні вказівки» заповнюється відповідно з внутрішніми правилами залізниці відправлення. Якщо пасажирів у вагоні для лежання користуються місцями для лежання протягом декількох ночей, то пасажирам на весь шлях прямування видається тільки одна плацкарта. У графі «Плата за одного пасажирів» у дужках вказується кількість ночей, на яку видається плацкарта (наприклад «дві ночі»), вартість плацкарти на одного пасажирів на всю поїздку.

2. Клас вагона і категорія місця вказуються на плацкарті так:

для жорстких вагонів (другого класу):

2/0 - відкритого типу (без купе);

2/4 - з чотиримісними купе;

2/3 - тримісними купе;

2/2 - двомісними купе;

ВС4 - місцями для лежання в чотиримісних купе;

ВС6 - місцями для лежання в шестимісних купе;

для м'яких вагонів (першого класу):

1/4 - з чотиримісними купе;

1/2 - двомісними купе;

1/1 - одномісними купе.

3. При заповненні плацкарти як станції відправлення та призначення вказуються станції, від і до яких прямує пасажир в одному і тому самому вагоні без пересадки.

4. На плацкарті проставляється штампель місця видачі з датою.

5. При видачі картонних квитків і плацкарт або тільки плацкарт останні поміщаються до обкладинки купонної книжки. У цих випадках на обкладинці в графі «Загальна вартість» вказується вартість плацкарти. При видачі картонних квитків спільно з плацкартами слід відповідно до терміну придатності картонного квитка на обкладинці закреслити термін придатності «2» або «4» місяці. При видачі тільки плацкарт термін придатності на обкладинці купонної книжки не вказується.

6. Допускається видача плацкарт без зазначення номера поїзда, вагона і місця, дати і часу відправлення (плацкарти «OPEN»). При видачі таких плацкарт відповідні графи плацкарт НЕ заповнюються. При компостуванні плацкарти (бронюванні спального місця) заповнюються незаповнені графи. Для компостування слід подавати дійсні купонні книжки або картонний квиток і плацкарту «OPEN».

7. Якщо пасажир обмінює наявну в нього плацкарту для прямування у вагоні однієї залізниці на плацкарту для прямування у вагоні іншої залізниці, то на відібраній у пасажира плацкарті і квитанції плацкарти, якщо така є в пасажира, має бути зроблена відмітка такого змісту: «Плацкарта замінена на плацкарту N..., дійсну в спальний вагон залізниці ...». Ця відмітка завіряється підписом і датою. При проїзді в спальних

вагонах одного пасажера, який займає окреме купе, видається квиток і плацкарта з зазначенням і оплатою фактичної кількості місць такого купе, а при проїзді у двомісному купе пасажирів видається один квиток першого класу і плацкарта «SINGLE» (категорії 1/1).

8. Якщо поїздка здійснена у вагоні не тієї залізниці, що вказана в плацкарті, то розрахунки між залізницями за відібраною плацкартою не здійснюються. Вимушена пересадка пасажирів у вагон іншої залізниці з вини першої залізниці оформляється актом і надається для перерахунків разом з відібраною плацкартою.

9. Кожна плацкарта на групу пасажирів може бути видана для перевезення групи тільки в одному і тому самому вагоні. Плацкарти видаються лише на таку кількість пасажирів, що не перевищує кількість місць у вагоні.

Бланк плацкарти, що оформляється електронним способом, у лівому верхньому куті містить код і умовне позначення залізниці, що видала плацкарту, і номер. Всі ці дані нанесені друкарським способом.

У верхній середній частині друкуються спеціальні вказівки. У правому верхньому куті – інформація штемпеля пункту продажу, що оформив плацкарту (заповнюється аналогічно квитку). Додатково в нижньому рядку штемпеля вказується умовне позначення залізниць-власниці вагона.

У середній частині плацкарти вказуються кількість заброньованих місць; найменування категорії вагона, у якому надано місця; назва станції відправлення і призначення; дата і час відправлення; номер поїзда; номер і клас вагона; номери місць [17, 18].

Категорія вагона вказується така:

«Спальний вагон WLB» – жорсткий вагон другого класу зі спальними місцями;

«Спальний вагон WLA» – м'який вагон першого класу зі спальними місцями з чотири- і двомісними купе;

«Вагон з місцями для сидіння А» – вагон з місцями для сидіння першого класу;

«Вагон з місцями для сидіння В» – вагон з місцями для сидіння другого класу;

«ВС» – жорсткий вагон другого класу з місцями для лежання.

Категорія місць вказується під словом «купе»:

«SINGLE» – м'який вагон першого класу зі спальними місцями в одномісному купе;

«DOUBLE» – м'який вагон першого класу зі спальними місцями в двомісному купе;

«Т4» – м'який вагон першого класу зі спальними місцями в чотиримісному купе;

«3Т» – жорсткий вагон другого класу зі спальними місцями в тримісному купе;

«6Т» – жорсткий вагон другого класу з місцями для лежання в шестимісному купе;

«4Т» – жорсткий вагон другого класу з місцями для лежання в чотиримісному купе;

«Відкрите купе» – жорсткий вагон другого класу зі спальними місцями відкритого типу.

У нижній правій частині міститься інформація про загальну вартість плацкарти в національній валюті.

Комбіновані плацкарти, що оформляються електронним способом:

у верхній частині:

- код і умовне позначення залізниці, що видала плацкарту;
- слово «плацкарта», спеціальні вказівки;
- кількість місць;

середній частині:

- дата і час відправлення і прибуття поїзда, клас вагона;

- станція відправлення і станція призначення, відомості про поїзд і вагони, заброньовані місця;

нижній частині:

- номер плацкарти, контрольний номер, назва пункту видачі плацкарти, дата і час її видачі, валюта, що стягується, вартість плацкарти.

Доплатна квитанція, що оформляється ручним способом, заповнюється під копірку. Перша частина – корінець, залишається в організації, що її видала, і подається при звіті про отримані грошові суми; друга частина видається пасажиру [17, 18].

Доплатна квитанція заповнюється так:

1) доплатна квитанція виписується окремо на сплату різниці в оплаті за проїзд та інші провізні платежі і окремо – на сплату різниці у вартості плацкарти;

2) доплатна квитанція виписується окремо для кожного напрямку проїзду. За наявності квитка-купона для проїзду «туди і назад» виписуються також окремі доплатні квитанції для кожного напрямку проїзду;

3) у доплатній квитанції на сплату різниці у вартості плацкарт має бути зазначено зміст зміни, а саме з вагона якого класу або категорії і в вагон якого класу або категорії здійснений перехід пасажиром;

4) при оформленні перевезення багажних вагонів, вантажних вагонів, вагонів-ресторанів, наступних у складі спеціальних поїздів, у вільній графі доплатної квитанції вписується кількість вагонів і осей, а при оформленні плати за пробіг вагонів у порожньому стані у вільній графі доплатної квитанції проставляються вагоно-кілометри;

5) при оформленні перевезення собак у вільній графі вписується слово «СОБАКА»;

б) невикористані графі доплатної квитанції перекреслюються по діагоналі;

7) якщо цього вимагають внутрішні правила певних залізниць, то на обороті корінця доплатної квитанції вказуються додаткові дані.

Бланк доплатної квитанції, що оформляється електронним способом, у лівій верхній частині має бути код і скорочене позначення залізниці, що видала доплату, і друкарський номер.

У верхній середній частині вказуються кількість осіб, на яких оформлена доплата, і друкарський номер бланка «квиток», до якого вона оформлена.

У правій верхній частині – інформація штампеля пункту продажу (заповнюється аналогічно квитку).

Ліва середня частина містить інформацію про вид доплати, знак «1» ставиться в тому рядку, що відповідає виду доплати. При оформленні доплати одразу за підвищення класу і зміну маршруту знак «1» буде проставлено в обох рядках.

У правій середній частині вказуються станції, від і до яких оформлена доплата. Назва станції призначення друкується в рядку, що відповідає класу вагона, у який оформляється поїздка.

У нижній правій частині друкується загальна вартість у національній валюті.

Комбінована доплатна квитанція, що оформляється електронним способом:

у верхній частині:

- назва документа, друкарський номер квитка, до якого оформлена доплата; вид розрахунку і тип тарифу; вид доплати; кількість осіб, на яких оформляється доплата;

середній частині – станції відправлення і призначення пасажирів, клас вагона для нової поїздки, станції, що визначають новий маршрут прямування;

нижній частині – вартість квитка, місце і час його оформлення.

Контрольні купони видаються кожному учаснику групи в кількості шести і більше осіб, за винятком керівника групи, перевезення якого здійснюється за квитком-купоном для проїзду групи пасажирів. Для проїзду туди і назад видається один контрольний купон для кожного учасника групової поїздки.

8.3. Порядок придбання електронних квитків через офіційний сайт перевізника

В умовах інформаційного середовища зручним інструментом придбання залізничних квитків у міжнародному пасажирському сполученні є вебсайти залізничних перевізників, на яких надається широкий функціонал з оформлення та повернення перевізних документів і супутніх послуг.

Перед здійсненням замовлення необхідно уважно ознайомитися з текстом наведених договорів і правилами перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом відповідного перевізника.

Порядок придбання електронного квитка розглянемо на прикладі офіційного сайту Акціонерного товариства «Українська залізниця» (рис. 8.3) [19].

Спочатку користувач переходить до вкладки придбання квитків і в полях «Звідки» та «Куди» обирає пункти відправлення та прибуття зі списків, що впливають, або обирає один із запропонованих популярних напрямків. При виборі популярних напрямків поля «Звідки» та «Куди» заповнюються автоматично.

При натисненні кнопки «Пошук поїздів» на екран виводиться перелік поїздів з наявними вільними місцями відповідно до введених параметрів пошуку (рис. 8.4). Також відображується час відправлення та прибуття, тривалість поїздки тощо.

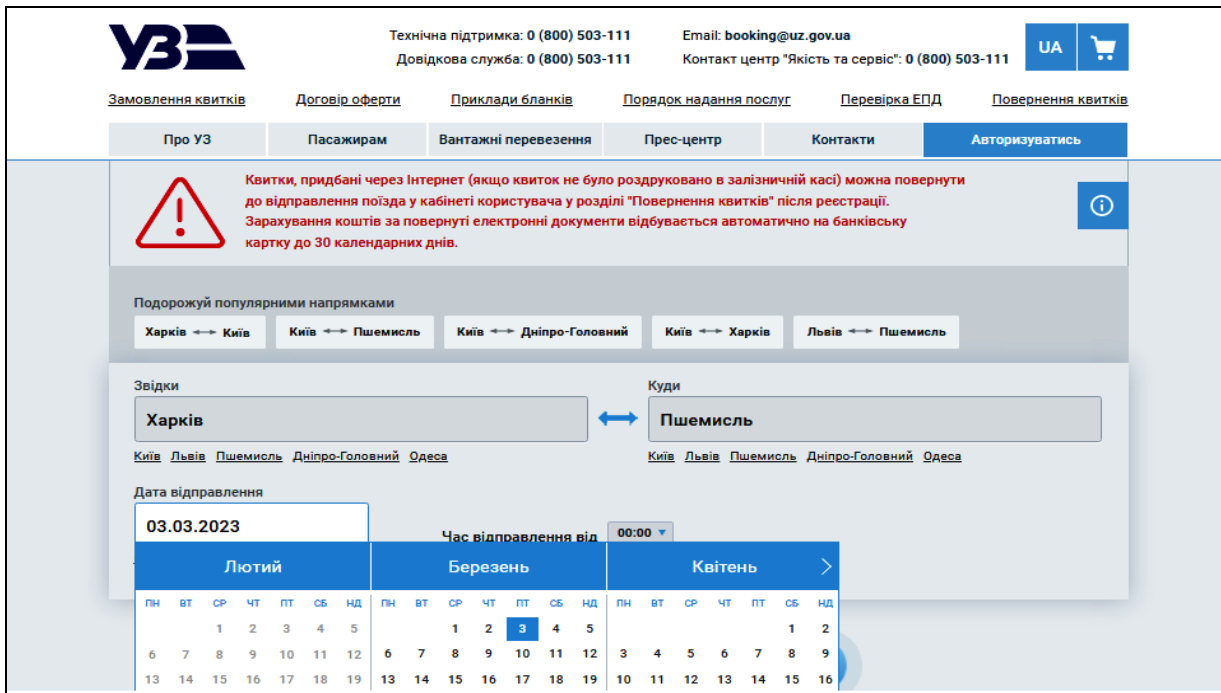


Рис. 8.3. Вибір маршруту і дати прямування на сайті перевізника

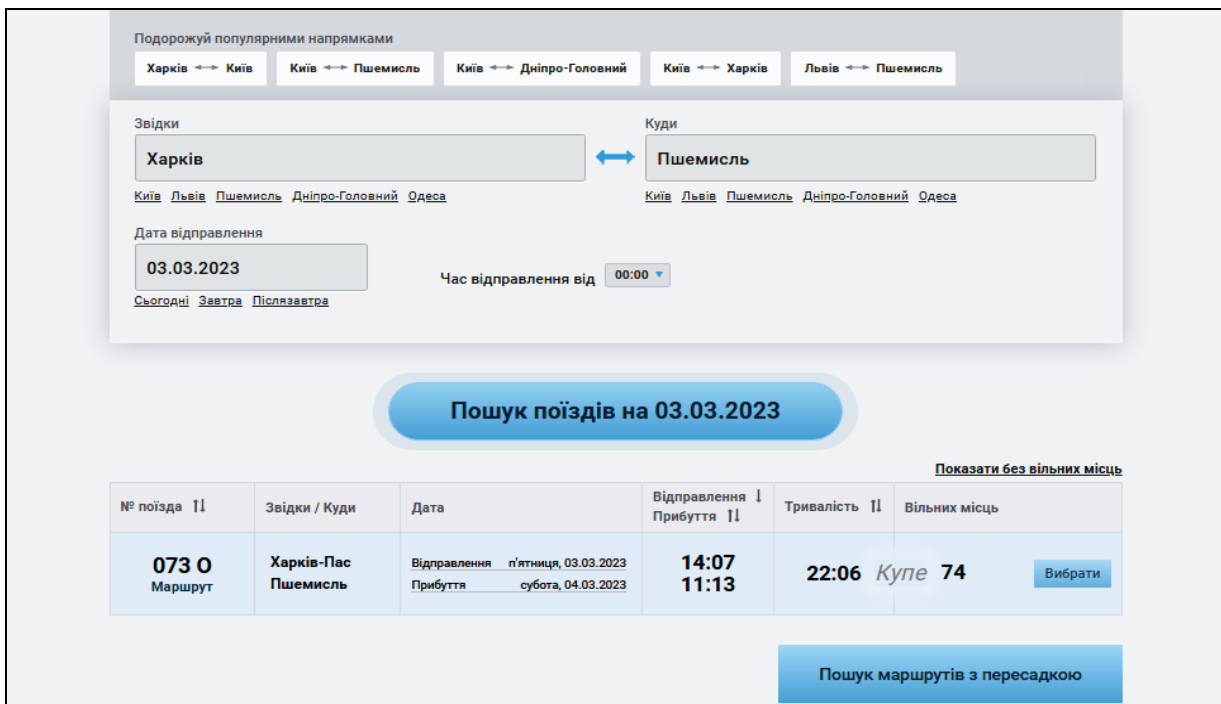


Рис. 8.4. Запропонований список поїздів за обраним маршрутом

Далі користувач обирає поїзд і тип вагона шляхом натиснення кнопки «Вибрати» у стовпчику «Вільних місць». На екрані з'явиться максимально наближена схема розташування місць у вагоні (рис. 8.5).

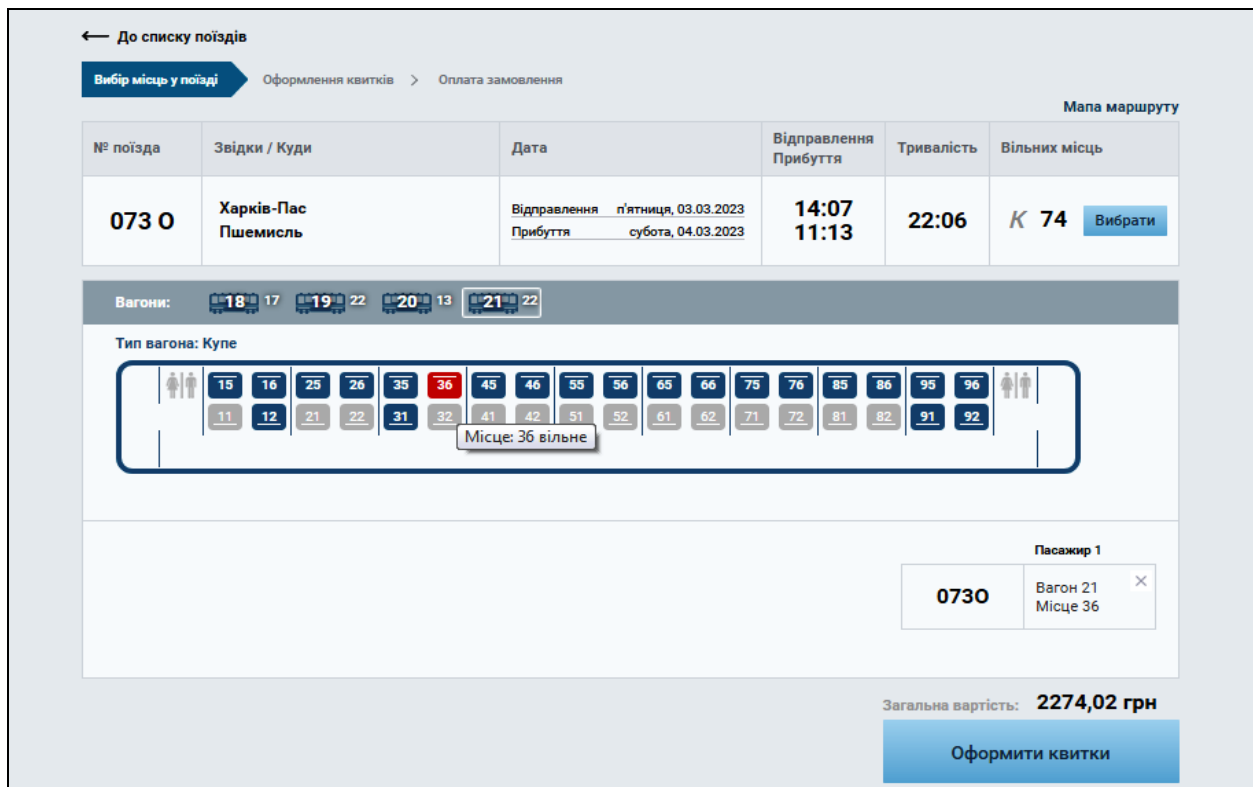


Рис. 8.5. Вибір вагона та місць у вагоні

На схемі користувач обирає будь-який вагон з вільними місцями і необхідні місця. Для наочності вільні та зайняті місця позначені різними кольорами. Місця, які обирає користувач, одразу виділяються червоним кольором. Кнопка «Оформити квитки» переводить на сторінку введення даних пасажирів. Для придбання квитка в міжнародному сполученні ім'я та прізвище необхідно вводити латинськими літерами. Інакше програма видасть помилку і запропонує ввести дані ще раз.

Для подальшого оформлення квитка користувач повинен бути авторизований у системі.

Для оформлення студентського документа необхідно додатково заповнити поле для серії та номера студентського квитка поряд з позначкою «Студентський». При цьому необхідно, щоб серія та номер студентського квитка відповідали імені та прізвищу, зазначеним у базі даних Міністерства освіти і науки [19].

Додавши місця до «Кошика», користувач уважно перевіряє всі дані замовлення (рис. 8.6). Після успішного оформлення квитків внести будь-які зміни до замовлення буде неможливо. Щоб отримати інформацію про документ, що знаходиться в «Кошику», потрібно навести на нього курсор, після чого з'явиться спливаюча підказка про те, яким є цей документ – Посадковим або Бланком замовлення.

The screenshot displays the booking summary on the UZ website. At the top, there is a navigation bar with the UZ logo, contact information (Technical support: 0 (800) 503-111, Email: booking@uz.gov.ua, Contact center: 0 (800) 503-111), and a shopping cart icon. Below the navigation bar, there are several menu items: [Замовлення квитків](#), [Договір оферти](#), [Приклади бланків](#), [Порядок надання послуг](#), [Перевірка ЕПД](#), and [Повернення квитків](#). A secondary menu includes [Про УЗ](#), [Пасажирам](#), [Вантажні перевезення](#), [Прес-центр](#), [Контакти](#), and a user profile [osnova2017](#).

The main content area shows the booking details:

- 073 0** [Маршрут на мапі](#)
- Харків-Пас** (3 березня 2023 14:07)
- Пшемисль** (4 березня 2023 11:13)
- 22:06** Час в дорозі

 A table below lists the passenger details:

Пасажир №1	Вагон	Місце	Ціна	14:41
Dolgoplov Peter Повний	№ 21K	№ 36	2 274,02 грн	

 At the bottom, there are two QR code options: [Посадочний документ](#) and [Бланк замовлення](#). The total amount is **Сума до оплати: 2 274,02 грн**. There are two buttons: [Вибрати зворотний](#) and [Оплатити](#).

Рис. 8.6. Підсумкові дані про замовлену поїздки

Для остаточного придбання квитка сайт перевізника пропонує декілька способів оплати, один з яких обирає користувач.

Після успішної оплати на екрані відображуються електронні перевізні документи, що можна роздрукувати або зберегти на будь-який електронний носій. Крім того, на електронну пошту пасажира надходить лист з посиланням на придбані квитки.

Якщо в поїзді, на який куплено квиток, здійснюється посадка за електронним перевізним документом (ЕПД), то пасажиру надходить посадковий документ (рис. 8.7). Посадковий документ є візуальною формою електронного квитка і дає право на посадку та проїзд у поїзді без звернення до залізничної квиткової каси.

ТЕРМ #1	ПОСАДОЧНИЙ ДОКУМЕНТ BOARDING DOCUMENT	VDJXHKS-BSTK121S-0001	ПН:40075812655 ФН:3000786193 ЭН:У31001032408 ФК:12777
	JSC "UKRZALIZNYTSYA" Kyiv, Jerzy Giedroyc St., build.5	#956-H1-0895946-2312	
МПС ЦЕЙ ПОСАДОЧНИЙ ДОКУМЕНТ Є ПІДСТАВОЮ ДЛЯ ПРОЇЗДУ THIS BOARDING DOCUMENT IS THE BASIS FOR PASSAGE			23.02.2023 17:38
Family name, first name		DOLGOPOLOV PETER	Поїзд / Train 073 КБ ЗВИЧ НШ
Від / From	2200001	KHARKOV-PASAZHYRSKYI	Вагон / Car 002 К ПКУЗ
До / To	5100096	PRZEMYSL	Місце / Place 016 Повний
Відправлення / Departure		03.03.2023 14:07 (час місцевий / local time)	
Прибуття / Arrival		04.03.2023 11:13 (час місцевий / local time)	
PAID BACK / ВАРТІСТЬ = 2274.02 ГРН (КВ. 1589.80 + ПЛ. 615.10 + ПДВ. 11.19 + СТР. 2.22 + КЗБ. 55.91) # СК"ІНТЕР-ПОЛІС" КИЇВ, ВОЛОДИМИРСЬКА 69Т 0442874305			
вартість квитка		вартість плацкарти	
		<p>Цей Посадовий документ є підставою для проїзду без звернення у касу. Посадовий документ являється розрахунковим документом. Посадка здійснюється за пред'явленням документа, який посвідчує особу.</p> <p>Увага! Посадовий документ не підлягає переоформленню, обміну. Повернення посадового документа здійснюється тільки до відправлення поїзда. Після відправлення поїзда повернення посадового документа не здійснюється.</p> <p>This document is the basis for the passage without recourse to a cash-desk. The boarding document is a settlement document. Boarding is carried out upon presentation of the identification document.</p> <p>Attention! Boarding document is not subject to reissuance and exchange. The refund of this boarding document is possible only before the train departure. After the train departure the refund of boarding document is impossible.</p>	
<p>Проїзд в поїздах міжнародного сполучення з країнами Європи за електронними проїзними документами здійснюється тільки за умови їх роздрукування на паперовому носії.</p> <p>Travelling by international trains to/from European countries with electronic travel documents is only allowed if they are printed on paper.</p>			
ВІДОМОСТІ ДЛЯ ПАСАЖИРА			
<p>Номер телефону гарячої лінії АТ «Укрзалізниця» «Якість та сервіс» 0 (800) 503-111 Перевіряйте дату, номер і час відправлення поїзда. Поїздка пасажирів починається зі станції, яка вказана в проїзному документі.</p>			
INFORMATION FOR PASSENGERS			
<p>Contact center "Quality and service": 0 (800) 503-111 Check the date, number and departure time of the train. The trip begins with a station, which is indicated in the travel ticket.</p>			
ТИПИ ВАГОНІВ	CARS TYPES	УМОВНІ ПОЗНАЧКИ	CONVENTIONS
Л - 2-місний, м'який М - люкс 1-місний, 3-місний К - купейний П - плацкартний О - загальний С - сидячий	Л - two-seater, soft-seated М - deluxe single-seater, three-seater К - compartment П - couchette О - common С - sitting	тар - тариф стр - страховий збір кзб - комісійний збір посл - вартість дод. послуг пдв - податок на дод. вартість г, п - готівкою ч - за безготівк. розрахунком в касі і - розрахунок через Інтернет	тар - tariff стр - insurance fee кзб - commission fee посл - cost of additional services пдв - value added tax г, п - cash ч - cashless payment at the ticket office і - payment via Internet

Рис. 8.7. Видгляд посадкового документа, що надсилається на поштову скриньку та електронний носій пасажира

Якщо в поїзді, на який куплено квиток, посадка за ЕПД не здійснюється, то пасажиру надходить лише бланк замовлення, який

підлягає обов'язковому обміну на залізничний квиток (квитанцію на перевезення багажу) у будь-якій залізничній касі.

Зазначені документи містять повну інформацію про майбутню поїздку (прізвище та ім'я пасажирів, станції відправлення та призначення пасажирів, дату відправлення та прибуття на зазначені станції, номер поїзда, вагон, місце та інше), а також унікальний номер.

Контрольні запитання

1. Що є документами на право проїзду пасажирів?
2. Які дані вказують на обкладинках купонних книжок перевізних документів?
3. Які існують категорії місць у міжнародних вагонах?
4. Поясніть поняття «плацкарта-OPEN».
5. Що розуміють під такими категоріями місць у міжнародних вагонах, як «SINGLE» та «DOUBLE»?

Розділ 9
ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ І ВАНТАЖОБАГАЖУ
В МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

9.1. Приймання багажу до перевезення

При прийманні багажу до перевезення пасажиру видається багажна квитанція, а на зворотному боці наданих ним квитків ставиться штампель «Багаж». Якщо багаж здається до перевезення призначенням до проміжної станції, то поруч зі штампелем «Багаж» слід від руки дописати «Здано до станції ...». При наданні до перевезення багажу за купонною книжкою, виданою на проїзд кількох людей, у багажній квитанції у графі «Пред'явлені квитки N ...» вказується «Квитки-купони N ... на ... осіб».

Одночасно з багажною квитанцією, що видається пасажиру, станція відправлення має заповнити під копірку дорожню багажну відомість, що супроводжує багаж до станції призначення, і корінець багажної квитанції, що залишається на станції відправлення для додавання до звіту (рис. 9.1).

Працівник станції відправлення, який приймає багаж, зобов'язаний точно встановити масу і кількість місць багажу, а також стан його упаковки і засвідчити це своїм підписом у документах на перевезення багажу. Якщо багаж прийнято до перевезення з допустимими несправностями упаковки або багаж, допущений до перевезення без упаковки, прийнятий з незначними видимими пошкодженнями, то про це працівник станції робить відмітку в установленому місці на лицьовій стороні. При прийманні дипломатичного багажу на лицьовій стороні документів на перевезення багажу має бути зроблена відмітка «Дипломатичний багаж». Якщо дипломатична пошта масою до 200 кг оформляється до перевезення в окремому купе пасажирського вагона, то на дорожній багажній відомості робиться відмітка «Багаж на руках». Ця

відомість прямує з багажним роздавальником, а на прикордонних станціях передається залізниці іншої країни разом з іншими дорожніми багажними відомостями за передавальною відомістю. Корінець багажної квитанції з такою самою відміткою залишається на станції відправлення [16, 18].

22 УЗ

БАГАЖНА КВИТАНЦІЯ

БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ

Форма ЛУ-12

А № 999999

22 УЗ

КОРИНЕЦЬ КОРЕШОК

БАГАЖНОЇ КВИТАНЦІЇ БАГАЖНОЙ КВИТАНЦИИ

Форма ЛУ-12

А № 999999

22 УЗ

БАГАЖНА БАГАЖНАЯ

ДОРОЖНЯ ВІДОМІСТЬ ДОРОЖНАЯ ВЕДОМОСТЬ

Форма ЛУ-12

А № 999999

Поїзд № _____ "___" _____ 20__ р.
 Поїзд № _____ "___" _____ 20__ г.

Станція відправлення, код станції _____
 Станція отправлення, код станции _____

Станція, її код і залізниця призначення _____
 Станция, ее код и дорога назначения _____

Через _____ Маршрут № _____ № пред'явлених квитків _____
 Через _____ Маршрут № _____ № предъявленных билетов _____

Відправник Отправитель <small>(п.і.б. та адреса / ф.и.о. и адрес)</small>	Держава Государство	Відстань Расстояние	Провізана плата Провозная плата		За оголошену цінність За объявленную ценность	
			у нац. валюті в нац. валюті	у тариф. валюті в тариф. валюті	у нац. валюті в нац. валюті	у тариф. валюті в тариф. валюті
Отримувач Получатель <small>(п.і.б. та адреса / ф.и.о. и адрес)</small>						
		УСЬОГО: ВСЕГО:				

Загальна сума оголошеної цінності
 Общая сумма объявленной ценности _____

у національній валюті в національній валюті
 у тарифній валюті в тарифній валюті

Кільк. місьць Число мест	Рід упаковок Род упаковок	Вага Вес	Оголошена цінність окремих місьць або загальна (у нац. вал.) Объявленная ценность отдельных мест или общая (в нац. вал.)	Загальна провізна плата (у нац. вал.) Общая провозная плата (в нац. вал.)	За оголошену цінність (у нац. вал.) За объявленную ценность (в нац. вал.)	Збір за передачу в залізк. вузлах (у нац. вал.) Сбор за передачу в ж.д. узлах (в нац. вал.)	УСЬОГО (в нац. вал.) ВСЕГО (в нац. вал.)

Усього місьць Ітого мест _____
 Одержано Отримано _____
 Отримано Получено _____

Відмітка станції про надоліки упакування багажу
 Отметка станции отправлення о недостатках упаковки багажа

Чек № _____

Усього місьць Ітого мест _____
 Одержано Отримано _____

Відмітка станції відправлення про надоліки упакування багажу
 Отметка станции отправлення о недостатках упаковки багажа

Чек № _____

_____ "___" _____ 20__ р.
 _____ г.

Багажний касир Багажный кассир _____
(підпис / подпись)

Рис. 9.1. Лицьові сторони бланків багажної квитанції, корінця багажної квитанції та багажної дорожньої відомості

При прийманні до перевезення багажем велосипедів та інших предметів, перевезення яких допускається без упаковки, у документах на перевезення багажу обов'язково вказуються відмінні ознаки цих предметів: велосипед чоловічий, дамський або дитячий тощо, із зазначенням їхнього номера, якщо він є.

У разі оголошення цінності багажу загальна сума оголошеної цінності в документах на перевезення багажу має бути вказана прописом у дужках цифрами в тарифній валюті, а при оголошенні цінності окремих місць, крім загальної суми оголошеної цінності, має бути вказана цифрами оголошена цінність окремих місць. Приймання багажу до перевезення станція відправлення зобов'язана засвідчити накладенням календарного штемпеля станції в документах на перевезення багажу в установленому для цього місці. Внесення будь-яких змін або поправок до документів на перевезення багажу не допускається. До кожного місця багажу залізниця має надійно прикріпити наклейку (що є залізничним маркуванням) розміром 100x80 мм з такими даними:

- 1) літери «МС»;
- 2) найменування станції та умовне позначення залізниці відправлення;
- 3) найменування станції та умовне позначення залізниці призначення;
- 4) номер багажної квитанції;
- 5) кількість місць у багажній відправці.

9.2. Перевезення та видача багажу

Багаж, як правило, має бути відправлений з тим поїздом, яким відправляється пасажир. Якщо багаж на шляху прямування підлягає перевантаженню в інший потяг, то подальше перевезення його має

проводитися узгодженими поїздами по маршруту проїзду пасажирів. Якщо узгодженим поїздом перевезення багажу не здійснюється або нема достатньо часу для перевантаження, то багаж слід відправити з найближчим поїздом, яким здійснюється перевезення багажу.

Перевантаження багажу з одного поїзда в інший проводиться без участі пасажирів.

Залізниця відправлення, а також транзитні залізниці зобов'язані направити багаж через прикордонні станції, зазначені в перевізних документах.

У разі затримки багажу під час перевезення за розпорядженням митних або інших органів станція, на якій сталася затримка, має скласти комерційний акт і телеграфно повідомити про це станцію призначення багажу з зазначенням причини затримки. Якщо протягом трьох місяців з моменту повідомлення про затримку багажу митними органами від пасажирів не надійде ніяких вказівок, то багаж може бути реалізований відповідно до внутрішніх правил. У всіх випадках затримки багажу під час перевезення на зворотному боці дорожньої багажної відомості має бути зроблена відмітка про тривалість і причини затримки, завірена підписом агента і штемпелем станції, на якій сталася затримка багажу.

При **видачі багажу** дані багажної квитанції слід порівняти з даними дорожньої багажної відомості. Після видачі багажу багажна квитанція і дорожня багажна відомість подаються станцією призначення своїй залізниці. Якщо багаж видається на проміжній станції, на квитку під штемпелем «Багаж» і в багажній квитанції робиться відмітка «Багаж видано на станції» (вказується назва станції).

При виявленні надлишку маси при видачі багажу складається комерційний акт. Однак плата за перевезення зайвої маси багажу з отримувача не стягується, а має бути сплачена залізницею, що допустила неправильне зважування багажу.

Прибуття і видача багажу засвідчуються станцією призначення накладанням календарного штампеля станції на звороті дорожньої багажної відомості, а видача багажу, крім того, засвідчується в такому самому порядку на звороті багажної квитанції [16].

При неприбутті багажу, на видачу якого подана вимога, станція призначення на звороті багажної квитанції має зробити відмітку «Багаж не прибав» і засвідчити цю позначку накладанням календарного штампеля з позначенням дати.

Багаж, не затребуваний протягом трьох місяців з дня прибуття, підлягає реалізації. Багаж може бути реалізований раніше, якщо в результаті тривалого зберігання знижується цінність багажу або вартість зберігання перевищує вартість багажу. Реалізація багажу проводиться за внутрішніми правилами.

Багаж, що прибав на станцію призначення із запізненням і пересилається на підставі заяви пасажиром на одну зі станцій, розташованих по маршруту його прямування, відправляється за знову складеною досильною дорожньою багажною відомістю. У ній, крім слова «досильна», після номера вказується «до багажної відправки N ...». У цьому випадку багаж видається пасажиром на новій станції призначення за первісною багажною квитанцією.

Так само пересилається виявлений багаж. Однак якщо багажна квитанція була здана пасажиром залізниці разом з претензійною заявою, то багаж видається без багажної квитанції під розписку. Багажна квитанція і її корінець, що залишилися на станції від знову складеної досильної дорожньої відомості, прикладаються до звіту.

Якщо багаж за заявою пасажиром повертається назад на первісну станцію відправлення, то перевезення його оформляється багажною квитанцією. У верхній частині багажної квитанції вказується «Первісна багажна квитанція N ...». У графах, призначених для провізних плат,

робиться відмітка «Повернення, провізні платежі стягнути з одержувача». На зворотному боці нової дорожньої багажної відомості в графі «Платежі, що виникли в дорозі» вказуються провізні платежі на зворотне перевезення багажу і витрати, що виникли на залізниці у зв'язку з поверненням, які належить стягнути з одержувача.

9.3. Приймання вантажобагажу до перевезення

Приймання до перевезення вантажобагажу проводиться станцією залежно від можливості і наявності вільного місця в багажному вагоні.

Заява відправника (якщо вона потрібна за внутрішніми правилами) з проханням про приймання вантажобагажу до перевезення має зберігатися в справах станції відправлення. При прийманні вантажобагажу до перевезення на заяві відправника зазначаються номер вантажобагажної квитанції і дата відправлення. При прийманні до перевезення вантажобагажу, що належить пасажиру, який подає квиток на проїзд, у вантажобагажній квитанції в одній з вільних граф, передбачених для вписування провізних платежів, робиться відмітка «Вантажобагаж належить пасажиру, квиток N ...». Крім того, на зворотному боці наданого пасажиром квитка необхідно накласти і штампель з написом «вантажобагаж».

Відмітка про те, у яку митницю вислано дозвіл на вивезення вантажобагажу, робиться на зворотному боці дорожньої вантажобагажної відомості в графі «Інші відмітки».

Станція відправлення зобов'язана попередити відправника про необхідність здати для відправлення разом з вантажобагажем інші документи, потрібні для виконання митних та інших правил. Документи, складені відправником для відправлення з вантажобагажем, станція відправлення має міцно прикріпити до дорожньої вантажобагажної

відомості і проставити на них календарний штамп станції, а в перевізних документах зробити позначку про прикладання супровідних документів [16, 18].

Одночасно з вантажобагажною квитанцією, що видається відправнику, станція відправлення має заповнити під копірку дорожню вантажобагажну відомість, що супроводжує вантажобагаж до станції призначення, і корінець вантажобагажної квитанції, що залишається на станції відправлення для звіту.

Порядок дій станції відправлення з визначення маси, кількості місць, стану упаковки вантажобагажу, а також при оголошенні цінності і посвідченні факту приймання вантажобагажу до перевезення здійснюється відповідно з порядком приймання до перевезення багажу.

До кожного місця вантажобагажу залізниця має надійно прикріпити наклейку (що є залізничним маркуванням) розміром 100x80 мм з такими даними:

- 1) літери «МС»;
- 2) найменування станції та умовне позначення залізниці відправлення;
- 3) найменування станції та умовне позначення залізниці призначення;
- 4) номер вантажобагажної квитанції;
- 5) кількість місць у вантажобагажній відправці.

Наклейки виготовляються і друкуються мовою країни відправлення, а також двома з прийнятих мовами, тобто китайською, німецькою чи російською.

9.4. Перевезення та видача вантажобагажу

Вантажобагаж має бути відправлений з тим поїздом, на який було оформлено приймання до перевезення. Перевантаження вантажобагажу під

час перевезення за потреби проводиться силами і засобами залізниць і за їхній рахунок. Залізниця відправлення, а також транзитні залізниці зобов'язані направити вантажобагаж через прикордонні станції, зазначені в перевізних документах.

При затримці вантажобагажу під час перевезення за розпорядженням митних або інших органів станція, на якій сталася затримка, має скласти комерційний акт і телеграфно повідомити про це станцію відправлення та призначення вантажобагажу з зазначенням причин затримки. У всіх випадках затримки вантажобагажу під час перевезення на зворотному боці дорожньої вантажобагажної відомості має бути зроблена відмітка про тривалість і причини затримки, завірена підписом агента і штемпелем станції, на якій сталася затримка вантажобагажу.

При видачі вантажобагажу станція призначення зобов'язана мати докази вручення або посилення повідомлення одержувачу про прибуття вантажобагажу.

Вантажобагаж видається одержувачу під розписку в дорожній вантажобагажній відомості після стягнення з одержувача платежів, що виникли під час перевезення і на станції призначення. Станція має перевірити особисті документи особи, яка одержує вантажобагаж, і переконатися в тому, що вантажобагаж видається одержувачу, зазначеному в дорожній вантажобагажній відомості, або за його дорученням чи довіреністю, засвідченою належним порядком. Необхідні відомості про надані особисті документи і адреса особи, яка отримує вантажобагаж, мають бути записані на обороті дорожньої вантажобагажної відомості. При отриманні вантажобагажу за дорученням на зворотному боці дорожньої вантажобагажної відомості вказуються її номер і дата видачі. Разова довіреність відбирається і подається станцією призначення в установленому порядку при звіті разом з дорожньою вантажобагажною відомістю.

Прибуття і видача вантажобагажу засвідчуються станцією призначення накладанням календарного штемпеля станції на дорожній вантажобагажній відомості.

При виникненні перешкоди для перевезення або видачі вантажобагажу станція відправлення, отримавши про це телеграфне повідомлення, має заповнити бланк письмового повідомлення і вручити його відправнику для отримання від нього вказівок про те, що робити з вантажобагажем, і повідомити телеграфом станцію, на якій відбулася перешкода, дату вручення повідомлення [18].

Якщо за вказівкою відправника вантажобагаж має бути повернутий на станцію відправлення, то він повертається за знову складеною досильною дорожньою вантажобагажною відомостю, у якій, крім слова «досильний», після номера вказується «до вантажобагажної відправки N ...».

9.5. Порядок дій при засиланні багажу і вантажобагажу

Якщо багаж або вантажобагаж відправлений через прикордонну станцію, не зазначену у перевізних документах, то така відправка вважається засиланням.

Станція, що виявила засилання багажу або вантажобагажу, має направити цей багаж або вантажобагаж на станцію призначення найкоротшим шляхом через прикордонну станцію, зазначену в дорожній багажній чи вантажобагажній відомості.

Станція, що досилає заслані або неправильно відправлені місця багажу або вантажобагажу, зобов'язана негайно сповістити про це станцію призначення.

Досилання бездокументних місць багажу або вантажобагажу. Бездокументні місця багажу або вантажобагажу при встановленні їхньої належності досилаються на ім'я начальника станції призначення, якщо

основна відправка вже передана прикордонній станції залізниці сусідньої країни.

Якщо приналежність бездокументних місць встановлена на станції, включеній у застосований тариф, то ці місця йдуть до станції призначення за багажною або вантажобагажною дорожньою відомістю УМПС, у якій вказується, до якої відправки належить досилання. Якщо приналежність бездокументних місць була встановлена на станції, не включеній до застосовуваного тарифу, то в цьому випадку зазначені місця прямують до прикордонної станції за внутрішніми документами, встановленими для цієї мети, а далі до станції призначення за багажною або вантажобагажною дорожньою відомістю УМПС. До найменування «Дорожня багажна відомість» або «Дорожня вантажобагажна відомість» у цих випадках додається слово «Досильна».

Багажна або вантажобагажна квитанція і їхні корінці, що залишилися на станції, направляються своїй залізниці.

При виявленні бездокументних місць і досиланні їх складається комерційний акт. Один примірник комерційного акта додається до досильної багажної чи вантажобагажної дорожньої відомості з відміткою в ній цього акта і дати його складання [16, 18].

Перевезення досилок бездокументних місць багажу або вантажобагажу проводиться безкоштовно. Досильна дорожня відомість направляється своїй залізниці.

При втраті дорожньої відомості і неможливості встановити приналежність багажу або вантажобагажу з ним вчиняють відповідно до внутрішніх правил.

Крім ярликів або бирок, прикріплених до кожного місця як багажу, так і вантажобагажу, після зважування наноситься залізнична марка у вигляді наклейок, нанесена незмивною фарбою, чорнилом або кульковою ручкою.

9.6. Комерційний акт

Комерційний акт складається в таких випадках:

- 1) має місце часткова втрата, пошкодження або псування багажу чи вантажобагажу, упаковка є незадовільною чи пошкодженою;
- 2) є невідповідності між відомостями, зазначеними в перевізних документах, і фактично наявним багажем або вантажобагажем щодо найменування, маси і кількості місць багажу або вантажобагажу, а також найменування одержувача і станції призначення;
- 3) відсутні перевізні документи щодо багажу або вантажобагажу, відсутній багаж або вантажобагаж за перевізними документами;
- 4) станція не може надати багаж або вантажобагаж, що прибув у розпорядження одержувача;
- 5) затримується перевезення багажу або вантажобагажу за розпорядженням митних або інших органів;
- 6) виявлено предмети, не допущені до перевезення як багаж або вантажобагаж [16].

Комерційний акт має складатися станцією за зразком, наведеним у Службовій інструкції до УМПС, а також у точній відповідності з «Поясненнями щодо заповнення комерційного акта УМПС / УМГС». Зразок комерційного акту наведено в дод. 1.

Станція, що складає комерційний акт, зобов'язана зробити відмітку на звороті дорожньої багажної чи вантажобагажної відомості, а за наявності багажної чи вантажобагажної квитанції – і на звороті цієї квитанції. Ця відмітка завіряється підписом працівника станції і накладанням календарного штампеля станції.

При встановленні втрати, пошкодження або псування багажу чи вантажобагажу, що сталися або могли статися через пошкодження вагона, складається, крім комерційного акта, і акт про технічний стан вагона

відповідно до зразка і положення внутрішніх правил, дійсних на залізниці, що виявила ушкодження, у такій же кількості примірників, як і комерційний акт. До кожного примірника комерційного акта додається по одному примірнику акта про технічний стан вагона.

Якщо після прибуття багажу або вантажобагажу на станцію призначення виявлено порушення перевезення, про яке вже був складений комерційний акт будь-якою попередньою станцією, і нема протиріч між цим актом і станом багажу або вантажобагажу, то на станції призначення новий комерційний акт не складається. У цьому випадку в п. 68 комерційного акта проміжної станції, прикладеного до перевізних документів, станція призначення робить відмітку «Стан багажу (вантажобагажу) відповідає комерційному акту».

Якщо під час перевезення було складено кілька комерційних актів, у яких не збігаються відомості про стан багажу або вантажобагажу, то станція призначення має скласти новий комерційний акт і прикласти до наявних комерційних актів.

Бланк комерційного акта друкується мовою країни, у якій використовується комерційний акт, а також однією з мов (китайською, німецькою, російською). Комерційний акт заповнюється мовою країни складання акта. Вихідна прикордонна станція сторони, що здає, зобов'язана зробити переклад даних, зазначених у комерційному акті, однією з мов (китайська, німецька, російська).

Комерційний акт складають:

1) у семи примірниках на прикордонних станціях:

- два примірники додаються до перевізних документів, з них один примірник залишається на станції призначення, інший видається одержувачу під розписку на тому примірнику комерційного акта, що залишається в справах станції призначення;

- один примірник передається до митного органу приймальної сторони;

- по два примірники отримують прикордонні станції кожної сторони, з двох примірників кожної сторони один примірник залишається на прикордонній станції, а інший примірник прикордонна станція пересилає своїй залізниці;

2) чотирьох примірниках на інших станціях:

- два примірники додаються до перевізних документів, з них один примірник залишається на станції призначення, а інший видається одержувачу під розписку на тому примірнику комерційного акта, що залишається в справах станції призначення;

- два примірники залишаються на станції, що склала комерційний акт, з них один екземпляр станція надсилає своїй залізниці.

Перший примірник комерційного акта, складеного на прикордонних станціях сторін здавання і приймання, залишається у сторони здавання, що має провести розслідування за цим актом. За наявності у сторони здавання заперечень за комерційним актом вона має повідомити їх приймальній стороні в 35-денний термін з дня отримання акта. Після закінчення цього терміну комерційний акт вважається прийнятим.

Перший примірник комерційного акта, складеного не на прикордонній станції, залізниця пересилає в 50-денний термін, починаючи з дня складання акта, залізниці, відповідальній, за цим комерційним актом, для розслідування. При порушенні цього терміну залізниця, що склала комерційний акт, несе відповідальність за всі наслідки, які можуть виникнути через недотримання цього терміну.

9.7. Проїзд пасажирів, передача багажу і вантажобагажу на прикордонних станціях

Проїзд пасажирів, передача багажу і вантажобагажу здійснюються через прикордонні станції, зазначені в застосовуваних тарифах. Передача

багажу і вантажобагажу на прикордонних станціях проводиться за передавальними відомостями з докладною перевіркою кількості місць, а за потреби і маси в присутності агентів передачі обох сторін. До передавальних відомостей мають бути прикладені перевізні документи в тому порядку, у якому вони вписані в передавальній відомості. Супровідні документи, що відправник додав до документів на перевезення вантажобагажу, вписуються в передавальній відомості в графі для приміток.

Передавальні відомості на багаж і вантажобагаж складає сторона здавання в шести примірниках, з яких сторони здавання і приймання отримують по три екземпляри – для станції, залізничної адміністрації і митних органів.

Передавальні відомості на багаж і вантажобагаж складаються окремо і повинні мати самостійну і безперервну нумерацію з початку календарного року. У випадках, коли необхідне складання комерційного акта, агенти прикордонної станції приймальної сторони складають комерційний акт у семи примірниках. Про складання акта робиться відмітка в перевізних документах, а також у відповідній графі передавальних відомостей із зазначенням номера акта і причин його складання. Багаж або вантажобагаж вважається переданим справним, коли щодо нього в передавальній відомості не зроблено жодних застережень і не додано жодних актів [18, 20].

У передавальних відомостях і перевізних документах на багаж і вантажобагаж мають бути зазначені дати здавання і приймання і накладені штампелі прикордонних станцій сторін здавання і приймання.

Прикордонна станція приймальної сторони може відмовити в прийманні багажу або вантажобагажу, якщо:

- 1) зміст, стан або упаковка багажу чи вантажобагажу невідповідні для подальшого його перевезення;

2) багаж чи вантажобагаж прибув без перевізних документів або з документами, що мають недоліки, які не дозволяють подальше його перевезення;

3) маса одного місця багажу або вантажобагажу перевищує норму, встановлену в УМПС.

У цих випадках прикордонна станція сторони здавання зобов'язана взяти назад неприйнятий багаж або вантажобагаж, якщо виявлені недоліки не будуть усунуті на місці. Якщо прикордонна станція приймальної сторони відмовляється від приймання багажу або вантажобагажу, то вона зобов'язана скласти акт загальної форми з зазначенням причин відмови в прийманні, а також у передавальній відомості зробити позначку «Акт загальної форми N ...». Акт складається в трьох примірниках, з яких по одному примірнику отримують сторони здавання і сторона, що відмовляється від приймання, і один примірник додається до супровідних документів.

Багаж або вантажобагаж, у прийманні якого було відмовлено, повертається назад стороні здавання за новою передавальною відомістю з посиланням на акт загальної форми щодо відмови в прийманні.

Контрольні запитання

1. Наведіть основні правила приймання багажу до перевезення.
2. Наведіть основні правила приймання та перевезення вантажобагажу.
3. У яких випадках прикордонна станція приймальної сторони може відмовити в прийманні багажу або вантажобагажу?
4. У яких випадках складається комерційний акт при перевезенні багажу?
5. Які дані має містити наклейка, яку прикріплює залізниця на кожне місце багажу?

Розділ 10

ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАГОНІВ МІЖНАРОДНОГО СПОЛУЧЕННЯ

10.1. Порядок обслуговування вагонів міжнародного сполучення

До перевезення в міждержавному сполученні залізницями допускаються пасажирські вагони, придатні для експлуатації в міждержавному сполученні і відповідні Технічним вимогам, що висуваються до вагонів пасажирського парку в міждержавному сполученні [10, 21, 22].

Порядок надання вагонів, номери маршрутів, схеми формування поїздів, виділення місць, швидкість руху і мінімальне гальмівне натискання встановлюються в Порядку управління маршрутами прямого пасажирського сполучення.

Вагони, що надаються для прямих міжнародних сполучень, обслуговуються персоналом тієї залізниці, якій належать ці вагони. Обслуговуючий персонал цих вагонів повинен володіти однією з мов – китайською, німецькою або російською, у межах своїх службових обов'язків настільки, щоб можна було надавати пасажирам відомості, пов'язані з їхнім проїздом.

Обслуговуючий персонал вагонів при проходженні територією іншої країни підпорядковується загальним митним, паспортним і міжнародним валютним правилам, що діють у цій країні. Обслуговуючий персонал вагонів виконує залізничні правила та інструкції з руху поїздів, що діють на території залізниці прямування. Залізниця, якою прямує спальний вагон прямого міжнародного сполучення, надає залізниці, що обслуговує цей вагон, необхідні правила та інструкції з руху поїздів, що мають виконуватися персоналом, який обслуговує вагон під час перевезення [23, 24].

Обслуговуючий персонал вагонів при виконанні ним службових обов'язків повинен мати маршрути, видані залізницею-власницею вагонів, і посвідчення особи з фотографічною карткою власника посвідчення. Бланк маршруту виготовляється двома мовами: мовою країни-власниці вагона, а також однією зі встановлених мов, тобто російською, китайською або німецькою.

Якщо обслуговуючий персонал під час виконання службових обов'язків з будь-яких причин прямує без вагона, то начальник станції відправлення повинен зробити відмітку в маршруті з зазначенням причин проїзду обслуговуючого персоналу без вагона. У цьому випадку обслуговуючому персоналу вагонів надається право безкоштовного проїзду залізницями маршруту прямування цих вагонів з правом зайняття окремого місця у вагоні за наявності вільних місць. Підставою для безкоштовного проїзду служить вказаний маршрут. Вищевказані положення застосовуються відповідно для персоналу, який обслуговує вагони-ресторани.

Обслуговуючий персонал вагонів з усіх питань, що стосуються екіпірування вагонів, подання службових телеграм, надання медичної допомоги та інших, повинен звертатися до чергового по станції.

Місцями, зайнятими пасажиром, розпоряджається провідник вагона. Незайнятим місцем вважається у вагоні таке місце, яке протягом 30 хв після відправлення поїзда не було зайняте пасажиром, за винятком тих випадків, коли провідник вагона був попереджений (письмово) на станції відправлення про те, що пасажир займе своє місце на іншій станції.

Провідник повинен продавати плацкарти на наявні у вагоні вільні місця, якщо не встановлено інший порядок продажу плацкарт для цього вагона, а також продукти харчування, напої та інші предмети особистого споживання, що видаються йому перед відправленням для продажу пасажиром у вагоні.

На ділянках з автоматизованим продажем проїзних документів при прямуванні поїзда за маршрутом залізницею-власницею вагонів може бути встановлено інший порядок оформлення плацкарт. На підставі поданої плацкарти провідник вагона повинен надати пасажиру на час поїздки постільну білизну з розрахунку один комплект на п'ять діб. Плацкарта, що залишається у провідника вагона, є документом, за яким він звітує про кількість використаних пасажирами комплектів постільної білизни.

У вагонах прямого міжнародного сполучення мають бути вивішені правила внутрішнього розпорядку, написані мовою країни залізничної власниці вагонів, а також двома з мов – російською, німецькою або китайською.

У разі відчеплення вагона від поїзда залізниця, на якій сталося відчеплення, розміщує пасажирів з відчепленого вагона в інші рівноцінні вагони, що входять до складу цього поїзда. Якщо нема рівноцінних вагонів, пасажирів повинні бути розміщені в будь-яких інших вагонах цього поїзда.

У випадку, якщо на станції відправлення або на шляху прямування спальний вагон однієї залізниці замінюється вагоном іншої залізниці, необхідно керуватися таким порядком:

1) провідник вагона, що відчіпляється, у плацкартах, які повертаються пасажирам, і в маршруті, наявному у провідника, повинен зробити відмітку про вимушену пересадку такого змісту: «Вагон N ... відчеплений на станції числа ... місяця 20.. р.» і завірити своїм підписом. У карті-діаграмі (дорожній відомості) або контрольному аркуші зазначаються номери плацкарт, що повертаються пасажирам, і зазначаються найменування залізниць, які продали плацкарти;

2) при пересадці пасажира в спальний вагон, наданий замість відчепленого, провідник цього вагона повинен на поданій плацкарті зробити таку позначку: «Плацкарта від станції до станції

..... була використана у вагоні залізниці». Зазначена відмітка засвідчується підписом провідника вагона і датою. Плацкарта додається провідником вагона до звіту і передається ним в Управління своєї залізниці для здійснення розрахунків;

3) правом на проїзд пасажирів у вагоні іншої залізниці в цьому випадку служать квиток і плацкарта, придбані пасажиром у пункті відправлення;

4) частину суми, вирученої за плацкарту на спальне місце відчепленого вагона за неперслідувану в цьому вагоні відстань, надходить у розпорядження тієї залізниці, у вагоні якої тривала поїздка. Ця сума визначається виходячи з загальної вартості плацкарти пропорційно тарифним кілометрам;

5) якщо у виняткових випадках замість відчепленого спального вагона не може бути наданий інший спальний вагон, то провідник відчіплюваного вагона діє відповідно до підпункту 1 цієї частини. У цьому випадку підставою для подання пасажиром претензії на відшкодування вартості плацкарти за неперслідувану відстань є повернута пасажирів плацкарта з відмітками провідника відчепленого вагона [10, 24].

Якщо в разі подвійного продажу місць пасажирів не може бути надано місце в спальному вагоні категорії, зазначеної в плацкарті, то пасажирів надається місце нижчої категорії, а за відсутності місця нижчої категорії пасажирів може бути надано місце вищої категорії. В обох випадках провідник вагона повинен зробити на плацкарті і квитанції плацкарти таку позначку: «Подвійний продаж місць. Плацкарта від станції до станції використана у вагоні залізниці категорії». Усі позначки на плацкарті мають бути зроблені і на квитанції плацкарти, якщо така є в пасажирів.

При проходженні вагонів у прямому міжнародному сполученні робота обслуговуючого персоналу цих вагонів залишається поза контролем з боку контрольних органів залізниць прямування.

10.2. Передавання вагонів іншій державі

Передавання вагонів проводиться на залізничних передавальних станціях, що встановлюються за погодженням між суміжними залізничними адміністраціями за вагонною відомістю (натурним листом), що додається до рейсового журналу начальника поїзда.

При передаванні вагонів представник приймальної залізниці звіряє номери вагонів у вагонній відомості (натурному листі) і робить у ній позначки, що завіряються підписами начальника поїзда і представника приймальної сторони [21, 24].

Для передавання мають подаватися тільки ті вагони, що відповідають Технічним умовам для вагонів пасажирського парку в міждержавному сполученні і придатні для експлуатації. Залізниця-власниця зобов'язана приймати свої вагони незалежно від їхнього технічного стану, за винятком випадків пошкодження вагонів з вини залізниці-користувача іншої держави.

У разі передавання на залізницю-власницю або транзитну залізницю для повернення залізниці-власниці за її згодою несправного або пошкодженого, непридатного для експлуатації пасажирського вагона, що не відповідає Технічним умовами, стан вагона має бути засвідчений актом, складеним залізницею за спеціальною формою в трьох примірниках. Цей акт підписується представниками обох залізниць.

Особливістю прямування пасажирських поїздів до Західної Європи є необхідність заміни вагонних візків для забезпечення безпересадкового проїзду пасажирів до країн, де експлуатуються залізниці з іншою шириною колії. Для цього використовують перестановочні пункти (рис. 10.1).

На цих пунктах вагони розчеплюють і піднімають спеціальними домкратами. Після цього викочують вагонні візки однієї ширини колії, а на їхнє місце підкочують і встановлюють візки іншої колії. Розміщення

пунктів перестановки вагонів з візків колії 1520 мм на візки колії 1435 мм на міждержавних переходах показано на рис. 10.2.



Рис. 10.1. Вигляд пункту перестановки вагонів

Слід зазначити, що на залізницях Західної Європи не впроваджено автозчіпні пристрої для зчеплення вагонів. Замість них використовують гвинтові зчіпні пристрої [21, 25]. Тому разом із заміною візків на пунктах перестановки замість автозчіпних пристроїв встановлюють гвинтові зчіпки на обидва крайні вагони пасажирського потяга (рис. 10.2). Гвинтові зчіпки також встановлюють на вагони, що планується відчіплювати від поїзда на шляху прямування. Між усіма іншими вагонами зчіпні пристрої не заміняють.

Разом із тим на багатьох залізничних переходах споруджено суміщену колію або колію з шириною, експлуатованою в сусідній країні. Такі колії заведено вглиб країни, як правило, до першої прикордонної станції. Але на деяких міждержавних переходах такі колії проведено на досить тривалі відстані (рис. 10.3, табл. 10.1).



Рис. 10.2. Заміна вагонних зчіпок пасажирського поїзда
у пункті перестановки вагонів

Міжнародні поїзди, що прямують іншою країною лише колією з шириною, що експлуатується в сусідній країні, перестановки на візки іншої ширини колії не потребують.

При відправленні пошкодженого пасажирського вагона залізничі-власниці складається акт за спеціальною формою в трьох примірниках, з яких один примірник залишається на залізниці, яка пошкодила вагон, другий прямує з перевізними документами, а третій направляється залізничі-власниці вагона до 15 числа наступного місяця. Підписаний обома сторонами акт є підставою для розрахунків між залізницею, яка пошкодила пасажирський вагон, і залізницею-власницею вагона. За перераховані в акті пошкодження і несправності матеріальну відповідальність несе залізниця-користувач [10].

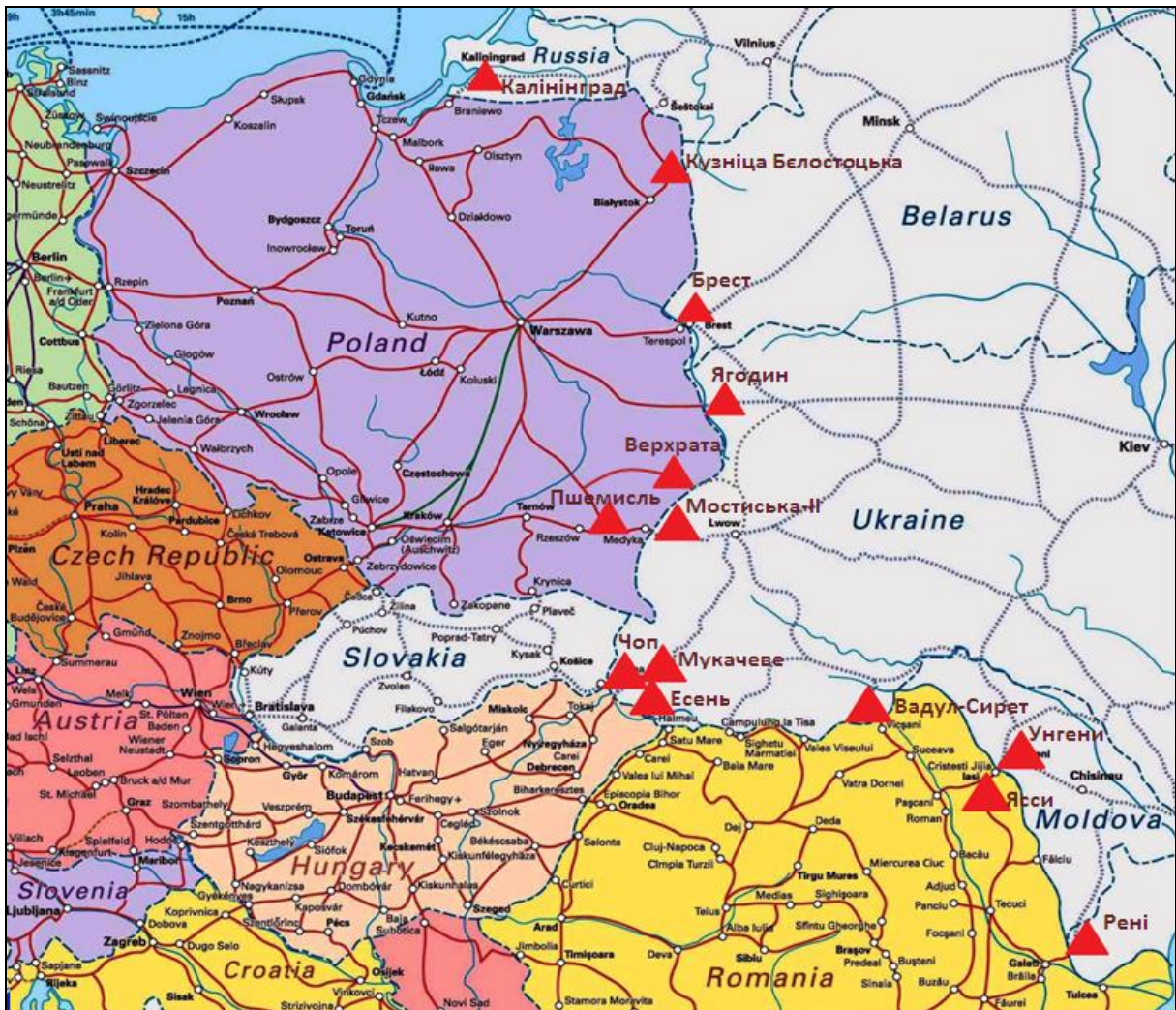


Рис. 10.3. Географічне розміщення пунктів перестановки вагонів з візків колії 1520 мм на візки колії 1435 мм

Час на передавання вагонів пасажирського поїзда, незалежно від кількості вагонів у поїзді, встановлюється не більше 30 хв. Моментом подання пасажирських вагонів до передавання вважається вручення рейсового журналу начальником поїзда представникам приймальної сторони з зазначенням часу початку і закінчення передавання. Пасажирські вагони вважаються прийнятими з моменту підписання відомості вагонів у рейсовому журналі начальника поїзда.

Пролягання залізничної колії іншої ширини вглиб країн
на деяких міждержавних переходах

Міждержавний перехід	Маршрут пролягання	Протяжність вглиб країни, км	Тип колії	Країна
Ягодин – Дорогуськ	Ковель – Ягодин	65	1435 мм паралельно 1520 мм	Україна
	Дорогуськ – Хелм	22	1520 мм паралельно 1435 мм	Польща
Ізов – Грубешів	Грубешів – Славкув	394	1520 мм	Польща
Мостиська-2 – Медика	Мостиська-2 – Мостиська-1	8	Суміщена	Україна
	Медика – Пшемисль	20	Суміщена	Польща
Ужгород – Матювце	Матювце – Ганіска (Кошице)	89	1520 мм	Словаччина
Черна-над-Тисою – Чоп	Чоп – Мукачево	25	Суміщена	Україна
Захонь, Еперешке – Батьово	Батьово – Виноградове	60	Суміщена	Україна
Дякове – Халмеу	Дякове – Королево	22	Суміщена	Україна

Крім заміни візків пасажирських вагонів, у пунктах перестановки здійснюється також заміна візків і передавання за кордон також і вантажних вагонів. Вантажні міжнародні перевезення до країн Західної Європи є важливою альтернативою морським перевезенням і на сьогодні досить масові.

Зважаючи саме на масовість вантажних міжнародних перевезень, пункти перестановки стають «вузьким місцем» у міжнародних залізничних перевезеннях через їхню недостатню переробну спроможність (табл. 10.2), що потребує створення нових і розвитку існуючих пунктів.

Таблиця 10.2

Переробна спроможність пунктів перестановки вагонів
з візків колії 1520 мм на візки колії 1435 мм станом на 2022 р.

Прикордонний перехід	Станція перестановки	Добова спроможність перестановки, ваг
Україна (УЗ) – Польща (ПКП Карго+ПКП ЛХС)		
Медика/Мостиська-ІІ	Мостиська-ІІ УЗ	18
Ягодин/Дорогуськ	Ковель УЗ	28
Ізов/Грубешів	Сендзишув ПКП ЛХС	15
Україна-Польща	Разом	61
Україна (УЗ) – Угорщина (МAB)		
Чоп/Захонь	Есень УЗ	30
	Захонь МAB	24
	Ясені МAB	законсервовано
Чоп/Захонь	Разом	54
Батьово/Еперешке	Еперешке МAB	20
Україна-Угорщина	Разом	74
Україна (УЗ) – Румунія (ЧФР)		
Вадул-Сірет/Дорнешти	Вадул-Сірет УЗ	40
	Вікшани ЧФР	законсервовано
Дяково/Халмеу	Есень УЗ	30
Україна-Румунія	Разом	70
Україна (УЗ) – Словаччина (ЗССК Карго)		
Чоп/Черна-над-Тисою	Есень УЗ	30
Ужгород/Матевце	Матевце ЗССК Карго	законсервовано
Україна-Словаччина	Разом	30
Разом по Україні		116
Разом по суміжних державах		59
Разом		175

Пасажирські вагони можуть бути не прийняті до передавання на залізницю іншої держави з таких причин:

1) пасажирські вагони не відповідають вимогам експлуатаційної придатності;

2) перерва в русі поїздів між прикордонними станціями за маршрутом прямування пасажирських вагонів, якщо передавання вагонів неможливе іншим маршрутом прямування, про що мають бути своєчасно повідомлені зацікавлені сторони;

3) залізниці забороняють приймання пасажирських вагонів, про що мають бути своєчасно повідомлені зацікавлені сторони;

4) пасажирські вагони пройшли через район, у якому встановлений медичний карантин через епідемію, і не мають посвідчення про те, що вони пройшли санітарну обробку;

5) приймальній залізниці відомо, що пасажирські вагони були використані для перевезення пасажирів хворих на інфекційні захворювання.

У всіх випадках неприймання пасажирських вагонів представники приймальної залізниці складають акт за встановленою формою з зазначенням причини неприймання вагонів і терміну повернення їх на залізницю, що їх передавала. Номери неприйнятих пасажирських вагонів мають бути викреслені в рейсовому журналі з завіренням підписами начальника поїзда і представника приймальної сторони. Акт складається у двох примірниках, з яких кожна сторона отримує по одному примірнику. Неприйняті пасажирські вагони повертаються на прикордонну залізничну станцію залізниці здавання за вагонною відомістю з відміткою «Неприйняті» з посиланням на акт неприймання.

Відповідальність за прийняті пасажирські вагони і обов'язки залізниці приймання розпочинаються з моменту підписання відомості рейсового журналу представником приймальної сторони.

10.3. Умови користування вагонами

Залізниці однієї держави зобов'язані користуватися пасажирськими вагонами залізниць іншої держави дбайливо і утримувати їх у технічно справному стані. Пасажирські вагони, прийняті від залізниць іншої держави, мають бути використані за їхнім прямим призначенням. Використання пасажирського вагона не за прямим призначенням не допускається [10, 21].

Залізничні адміністрації зобов'язані забезпечити курсування пасажирських вагонів у міждержавному сполученні за графіком руху поїздів, погодженим між зацікавленими сторонами.

Якщо пасажирські вагони прибули на залізничну станцію, на якій вони мають бути причеплені до іншого поїзда, після відправлення його за встановленим графіком, то такі вагони слід відправити на залізничну станцію призначення з першим пасажирським поїздом, що відходить. Залізнична станція призначення або залізниця мають негайно сповістити про це телеграмою залізниці, розташовані за маршрутом проходження, залізничні станції відправлення та призначення, прикордонні залізничні станції всіх задіяних залізниць. У телеграмі вказується дата відчеплення пасажирського вагона, номер поїзда, номер відчепленого і номер наданого вагона, номер маршруту і порядковий номер відчепленого вагона, а також назва поїзда, з яким прибуде на кінцеву залізничну станцію вагон, що прибув із запізненням. На залізничній станції призначення пасажирські вагони, що прибули з запізненням, включаються до складу свого поїзда регулярного сполучення. Якщо вагон не міг бути причеплений до регулярного поїзда, у цьому поїзді залишається вагон, наданий замість нього. За відсутності останнього залізнична станція призначення надає свій вагон для включення до складу поїзда.

Залізниці можуть надавати одна одній допомогу вагонами пасажирського парку для забезпечення міждержавних пасажирських

перевезень. Надані пасажирські вагони використовуються на умовах, узгоджених між зацікавленими сторонами.

У разі **виключення пасажирських вагонів з поїздів** залізниця або залізнична станція, що виключила їх, повідомляє про це телеграмою залізницю-власницю, залізничні станції відправлення та призначення (обороту), прикордонну залізничну станцію, а також залізниці, якими мали прямувати ці вагони.

У телеграмі мають бути вказані номери пасажирських вагонів і залізниця-власниця, рід вагона, номер маршруту для вагонів регулярного сполучення, найменування сполучення, номер поїзда, порядкові номери вагонів у поїзді, станція і дата виключення, причини виключення, а також дані про передбачуване включення вагонів до складу зворотного поїзда або дані про повернення вагонів до складу відповідних потягів.

Відчеплені пасажирські вагони слід, по можливості, замінити іншими вагонами такого самого типу. Про це повідомляється телеграмою залізницям проходження, залізничним станціям відправлення та призначення (обороту), а також прикордонним залізничним станціям із зазначенням роду вагонів і кількості місць. Пасажирські вагони, відчеплені від поїздів регулярного сполучення, після усунення несправностей, що викликали відчеплення, мають бути знову включені в планове обертання на кінцевих станціях (обороту).

У пунктах обороту несправні пасажирські вагони мають бути відремонтовані, а поїзд відправлений за повною схемою.

Залізниці-власниці, що не забезпечують гарантованого проходження пасажирських поїздів свого формування до пункту обороту і назад, несуть **відповідальність за затримку пасажирських вагонів або поїзда понад установлений термін**. Вони відшкодовують шкоду, завдану залізницям у зв'язку з заміною або ремонтом вагонів, колісних пар, вузлів привода генератора і автозчеплень у транзитних та оборотних пасажирських

поїздах. Про кожний такий випадок протягом доби залізниця-користувач інформує телеграфом підприємство і залізницю приписки, а також вагонні депо та вагоноремонтні заводи, на яких проходив останній плановий ремонт пасажирський вагон або колісна пара, про суму завданого збитку [10, 21].

Рахунки, до яких включаються фактичні суми витрат на відновлення працездатності вагона за ціновими відомостями на ремонт пасажирських вагонів у швейцарських франках, подаються залізничній адміністрації залізниці формування з додаванням акта службового розслідування, копій повідомлень форми ВУ-23 і ПУ-36 і калькуляцій за виконані роботи. Аналогічний порядок поширюється на всі пасажирські, поштові, багажні і службово-технічні вагони, включені до складу пасажирських поїздів, що формуються на залізницях.

Якщо залізнична адміністрація залізниці формування протягом місяця не дає обґрунтовану відмову, сума, подана за рахунком, вважається акцептованою. Акцептовані рахунки включаються в чергову сальдову відомість або бухгалтерський витяг. Про всі випадки необґрунтованої відмови в оплаті зазначених рахунків повідомляється Дирекції Ради для вживання заходів.

Розслідування катастроф, аварій, пожеж та інших випадків з пасажирськими поїздами міжнародного прямування проводиться відповідно до «Інструкції про порядок спільних дій залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки зі службового розслідування порушень безпеки руху в поїзній і маневровій роботі», затвердженої 15 засіданням Ради з залізничного транспорту.

При розрахуванні за пошкоджені пасажирські вагони встановлюється такий порядок: пошкоджені вагони залишаються на залізниці, з вини якої вони пошкоджені, а залізниці-власниці передаються

пасажирські вагони справні, рівноцінні пошкодженим за терміном служби. Якщо протягом місяця з моменту пошкодження рівноцінний вагон не переданий залізниці-власниці, як виняток, оплата здійснюється на підставі рахунка, що включається в сальдову відомість (бухгалтерський витяг) безакцептно в швейцарських франках на суму 85 % вартості нового вагона відповідного типу пошкодження.

Матеріальна відповідальність залізниць визначається на підставі таких принципів:

а) залізниця кожної країни несе відповідальність за шкоду, заподіяну з вини свого персоналу;

б) відповідальність за збитки, що виникли в результаті технічної несправності вагонів, несе залізниця, винна у технічній несправності вагона;

в) відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок несправностей, що сталися через внутрішній стан пасажирських вагонів або їх інвентарю, а також з вини персоналу пасажирського поїзда, несе залізниця-власниця пасажирських вагонів.

Прямкування порожніх пасажирських вагонів, призначених для включення до складу пасажирських поїздів регулярного і нерегулярного сполучення, а також вагонів, виключених з поїздів, залізницями відбувається без стягнення провізної плати. Пасажирські вагони мають прямувати з пасажирськими поїздами, за винятком вагонів технічно несправних, що можуть прямувати тільки з вантажними поїздами.

Про проходження пасажирських вагонів у порожньому стані відповідна залізнична станція або залізниця мають своєчасно сповіщати телеграмою залізниці, якими проходять пасажирські вагони, а також залізничні станції відправлення, призначення і прикордонні станції задіяних залізниць і залізницю-власницю.

Залізниці зобов'язані виконувати ретельне внутрішнє очищення пасажирських вагонів на залізничних станціях відправлення і призначення,

а також на передбачених графіком руху поїздів станціях маршруту прямування. Зовнішнє очищення, як правило, проводиться в пунктах формування, а в пунктах обороту – за окремими договорами.

Очищення і дезінфекція пасажирських вагонів всередині і зовні мають проводитися за допомогою засобів і дій, які не завдають вагонам і їхньому обладнанню пошкоджень.

Пасажирські вагони, використані для перевезення інфекційних хворих, після звільнення їх від пасажирів або тварин слід негайно продезінфікувати і очистити за правилами санітарної інспекції держави, на залізницях якої проводиться дезінфекція [10, 21].

Якщо пасажирські вагони пройшли через район, у якому встановлений медичний карантин через епідемію, то ці вагони перед здаванням на інші залізниці слід продезінфікувати.

Для попередження деяких заразних хвороб залізниці на шляху прямування вагонів можуть здійснювати дезінфекцію туалетів у всіх вагонах, включаючи і ті, що обслуговуються службовим персоналом залізниці-власниці вагона, за санітарними правилами залізниці, на якій проводиться дезінфекція. У цих випадках очищення і дезінфекція пасажирських вагонів здійснюються засобами і за рахунок тієї залізниці, на якій знаходяться ці вагони.

Поточне утримання та ремонт пасажирських вагонів проводяться залізницею-власницею не пізніше встановлених термінів. Поточне утримання пасажирських вагонів (технічний огляд, поточний ремонт, змащування тертьових частин), а також усунення пошкоджень, що відбулися при експлуатації вагонів, здійснюються засобами і за рахунок тієї залізниці, на якій знаходяться ці вагони. При ремонті пасажирських вагонів застосовуються матеріали та запасні частини відповідної якості. Зміна конструкції пасажирських вагонів не допускається. Пасажирські вагони, що зійшли з рейок, слід у кожному випадку оглянути для

встановлення їхньої придатності до експлуатації та обов'язкової заміни колісних пар. Поточний відчіпний ремонт пасажирських вагонів, необхідний з вини залізниці-власниці, залізниця-користувач виконує відповідно до чинного технологічного процесу і подає рахунок на оплату залізниці-власниці за виконаний ремонт і використані запчастини.

Відшкодування за втрачені пасажирські вагони. Втраченими пасажирськими вагонами вважаються вагони, що не повернули на залізницю-власницю протягом трьох місяців з дня перетину кордону.

Залізниця, на якій був втрачений пасажирський вагон, сповіщає про це залізницю-власницю телеграмою з зазначенням у ній номерів пасажирського вагона, поїзда, найменування сполучення, у якому курсував вагон, і причини втрати вагона.

Якщо пасажирський вагон не повернено залізниці-власниці протягом трьох місяців з дня його передавання з залізниці-власниці на іншу залізницю, то залізниця-користувач відшкодовує залізниці-власниці завдані збитки відповідно до порядку, встановленого в Правилах користування пасажирськими вагонами в міждержавному сполученні.

Під час співпраці між залізницями застосовуються такі принципи:

- за пошкоджені візки залізниця-користувач має відшкодувати залізниці-власниці вартість візка на момент ушкодження;

- знос візка визначається терміном служби пасажирського вагона, під яким перебував візок на момент пошкодження, з урахуванням того, що за кожен рік служби вагона візок знецінюється на 2,5 %, але загалом не більше 70 %. Рік будівництва та рік пошкодження вважається за один рік.

Контрольні запитання

1. Сформулюйте основні вимоги до пасажирських вагонів, що можуть бути допущені до перевезення в міждержавному сполученні залізницями.

2. Персоналом якої залізниці обслуговуються вагони, що надаються для прямих міжнародних сполучень?
3. Яке місце у вагоні вважається незайнятим? Які існують винятки?
4. У які вагони при відчепленні вагона від поїзда залізниця, на якій сталося відчеплення, розміщує пасажирів з відчепленого вагона?
5. З яких причин пасажирські вагони можуть бути не прийняті до передавання на залізницю іншої держави?

Розділ 11

ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ МІЖНАРОДНОГО СПОЛУЧЕННЯ

Загальні умови. Поперечний контур пасажирських вагонів міжнародного сполучення має відповідати габаритам рухомого складу, прийнятим на залізницях країн-учасниць на всьому шляху проходження вагонів. Пропускання пасажирських вагонів, які мають розміри, що перевищують допустимі габаритом рухомого складу однієї або декількох залізниць проходження, має бути попередньо узгоджене залізницею відправлення з зазначеними залізницями по маршруту проходження таких пасажирських вагонів [10, 22].

У міжнародному сполученні використовують такі основні габарити рухомого складу.

Габарит 1-ВМ (габарит 0-Т) – габарит рухомого складу, що допускається для застосування на всій мережі залізниць СНД колії 1520 мм, а також магістральних лініях залізниць Польщі, Німеччини, Румунії та Болгарії колії 1435 мм для вагонів міжнародного сполучення. На залізницях СНД габарит 0-Т прийнято як основний для пасажирських вагонів внутрішнього та міждержавного сполучень (рис. 11.1).

Габарит 0-ВМ (габарит 01-Т) – габарит рухомого складу, що допускається для застосування на основних лініях залізниць усіх країн-членів ОСЗ колій 1520 і 1435 мм, у тому числі для пасажирських вагонів міжнародного сполучення, але з незначними обмеженнями тільки на окремих ділянках цих залізниць (рис. 11.1).

Габарит 02-ВМ – габарит рухомого складу, що допускається для застосування на залізницях усіх країн-членів ОСЗ колій 1520 і 1435 мм, у тому числі для пасажирських вагонів міжнародного сполучення (рис. 11.2).

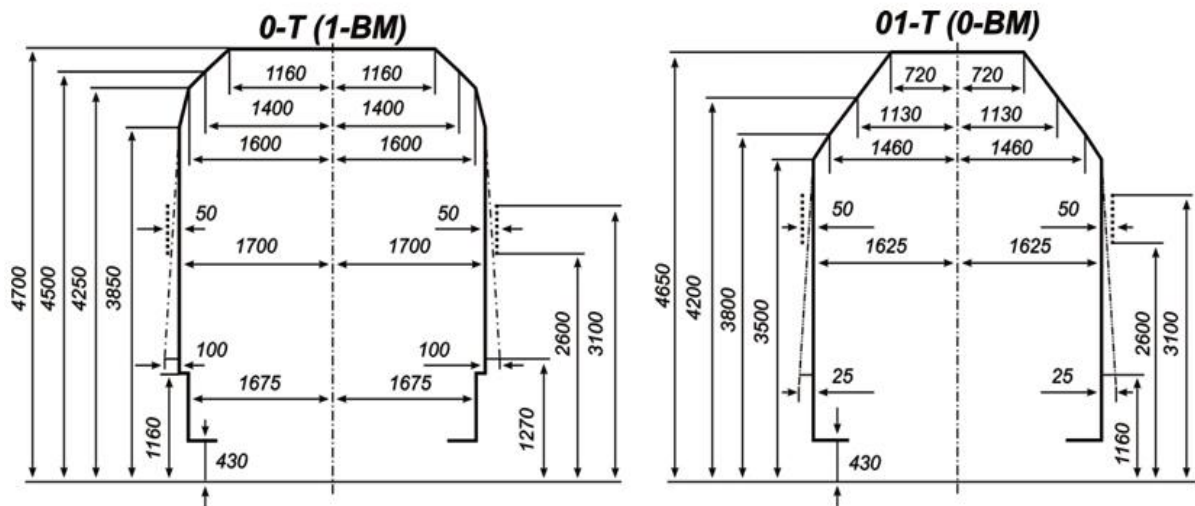


Рис. 11.1. Габарити рухомого складу 1-ВМ і 0-ВМ і їхні параметри

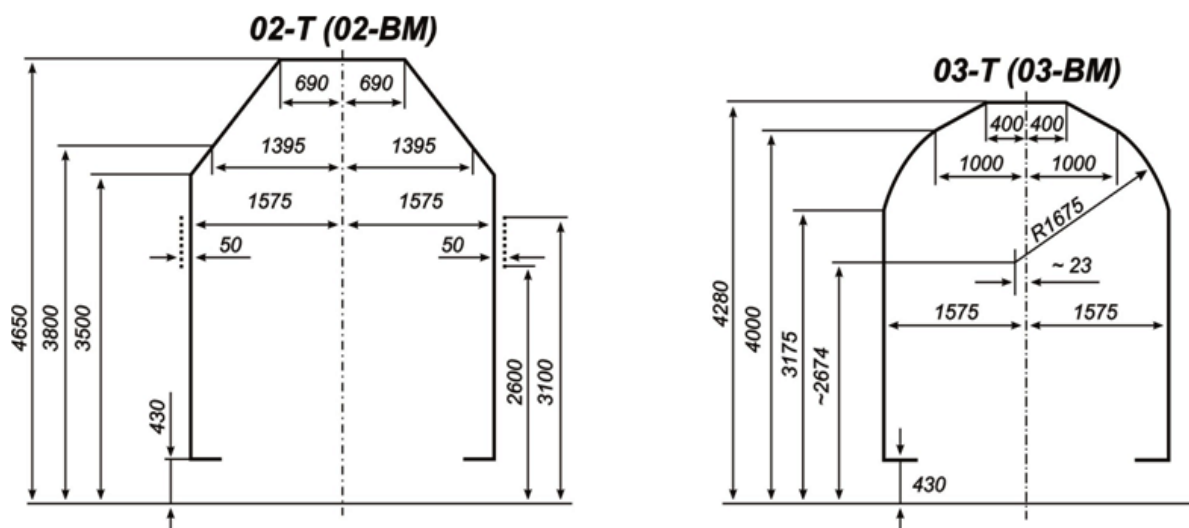


Рис. 11.2. Габарити рухомого складу 02-ВМ і 03-ВМ (РЦ) і їхні параметри

Габарит 03-ВМ (габарит РЦ) – габарит рухомого складу колії 1435 мм, що застосовується для країн Європи і Азії, у тому числі для пасажирських вагонів міжнародного сполучення. Вагони цього габариту можуть експлуатуватися також на всіх залізницях колії 1520 мм країн СНД (рис. 11.2).

З'єднувальні рукави гальмівної магістралі вагонів у неробочому стані не мають опускатися нижче 140 мм над головкою рейок. Наближення до головки рейки деталей електроустаткування допускається не ближче 100 мм. База візків вагонів має бути не менше 2400 мм. Вагони мають бути пристосовані для вільного проходження кривих радіусом 150 м.

Забороняється ставити в поїзди, що курсують у міждержавному сполученні, вагони технічно несправні, що загрожують безпеці руху, пожежній безпеці, вагони, що не мають трафаретів про виконання встановлених видів ремонту, і вагонів, у яких термін експлуатації до наступного планового ремонту закінчується на шляху прямування до повернення його в пункт формування [23-25]. Залізниця-власниця не має передавати на залізниці іншої держави пасажирські вагони з простроченими термінами планових видів ремонту і технічного обслуговування.

На рис. 11.3-11.5 зображено пасажирський вагон суцільнометалевий моделі 61-7034, його продольні габаритні розміри та поперечні розміри.



Рис. 11.3. Вагон суцільнометалевий для міжнародного сполучення габариту РІЦ моделі 61-7034 Крюківського вагонобудівного заводу

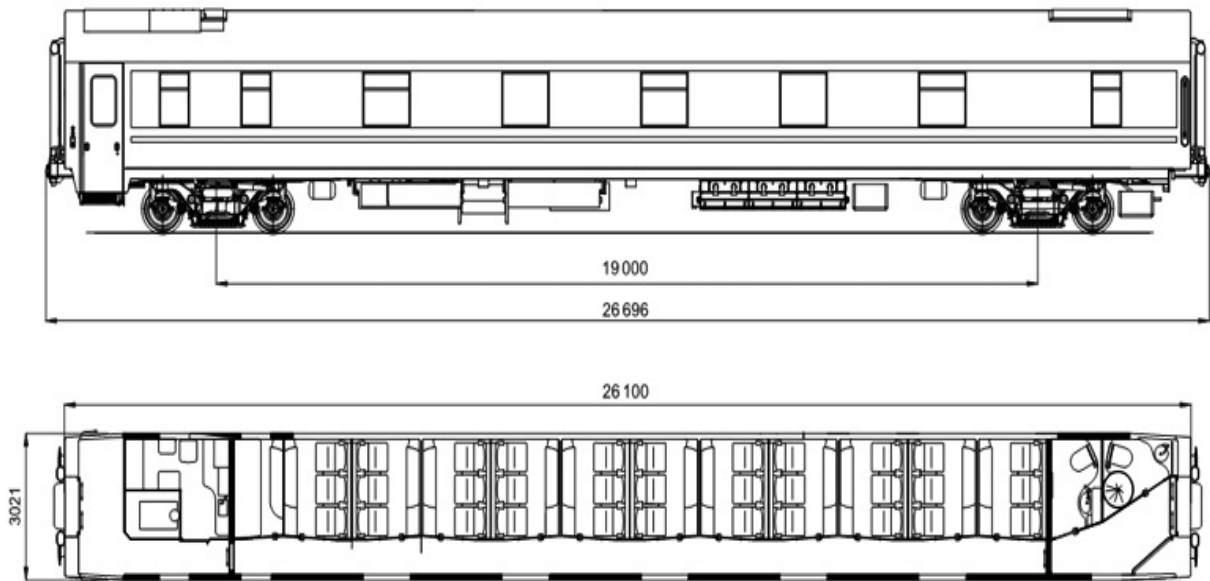


Рис. 11.4. Продольні габаритні розміри пасажирського вагона габариту РІЦ моделі 61-7034

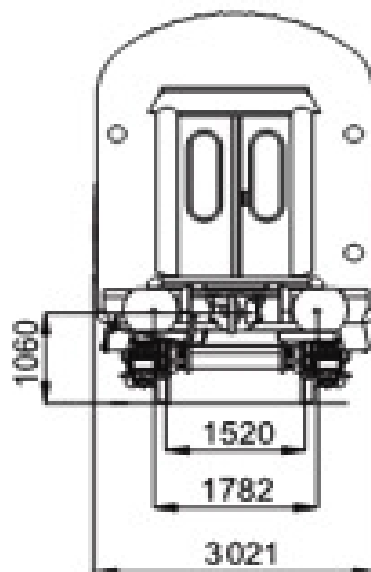


Рис. 11.5. Поперечні габаритні розміри пасажирського вагона габариту РІЦ моделі 61-7034

Колісні пари мають бути сформовані з застосуванням суцільнокатаних коліс і обладнані буксовими вузлами з роликівими

підшипниками. Відстань між внутрішніми гранями коліс пасажирських вагонів, що курсують у поїздах із швидкістю до 120 км/год – не більше 1443 мм і не менше 1437 мм; більше 120 км/год, але не більше 140 км/год – не більше 1443 мм і не менше 1439 мм [10].

Забороняється випускати в експлуатацію і допускати до руху в поїздах колісні пари, що мають хоча б одну з таких несправностей:

1) рівномірний прокат по колу кочення більше 7 мм у пасажирських вагонів, що прямують у поїздах із швидкістю до 120 км/год, при швидкостях руху понад 120 км/год – більше 5 мм. В останньому випадку в колісних парах з редуктором від торця шийки осі рівномірний прокат допускається не більше 4 мм;

2) нерівномірний прокат більше 2 мм, а в колісних парах з приводом генераторів усіх типів – більше 1 мм;

3) товщина гребеня понад 33 мм або менше 25 мм при вимірюванні на відстані 18 мм від вершини в поїздах, що прямують зі швидкістю до 120 км/год. У поїздах, що прямують зі швидкістю понад 120 км/год, але не більше 140 км/год – більше 33 мм або менше 28 мм;

4) вертикальний підріз гребеня висотою понад 18 мм, вимірюваний спеціальний шаблоном;

5) повзун (вибоїна) на поверхні кочення колісної пари більше 1 мм;

6) стирання середньої частини осі глибиною понад 2,5 мм;

7) зрушення або ослаблення маточини колеса на підматочинній частини осі. Ознакою ослаблення маточини на осі є розрив фарби по всьому периметру в місці сполучення з виділенням з-під маточини з внутрішнього боку колеса іржі або мастила;

8) вищербини на поверхні кочення колеса глибиною більше 10 мм або довжиною більше 25 мм, а також тріщини у вищербині або розшарування, що йдуть углиб металу;

9) кільцеві вироблення на поверхні кочення глибиною біля основи гребеня більше 1 мм, на ухилі 1:7 – більше 2 мм або товщиною не менше 15 мм;

10) місцеве збільшення ширини обода колеса (розчавлювання) більше 5 мм;

11) зсув металу (навар) на поверхні кочення колісної пари висотою більше 0,5 мм;

12) гострокінцевий накат гребеня на ділянці сполучення підрізаної частини гребеня з його вершиною;

13) товщина обода колеса по колу кочення менше 30 мм для вагонів, що курсують зі швидкістю до 120 км/год. У поїздах, що прямують зі швидкістю понад 120 км/год, але не більше 140 км/год – менше 35 мм.

У вагонах, що включаються в пунктах формування до поїздів, що прямують до пункту обороту на відстань більше 5000 км, колісні пари повинні мати прокат по колу кочення не більше 6 мм; товщину гребеня, виміряну на відстані 18 мм від вершини, не менше 26 мм.

Візки та ресори (рис. 11.6). Не допускаються такі несправності у візках і ресорах:

1) тріщини в балках і зварних швах рами;

2) тріщини в деталях ресорного і візкового підвішування, запобіжних скобах, піддонах центрального підвішування візків КВЗ-ЦНДІ;

3) тріщини в п'ятниках, підп'ятниках, ковзунах, несправність їхнього кріплення, тріщини в поздовжніх повідках візків КВЗ-ЦНДІ;

4) сумарний зазор між вертикальними ковзунами (з одного боку візка) більше 30 мм у візках типу КВЗ-ЦНДІ, при цьому зазор між вертикальними ковзунами поперечної балки і рами надресорної балки має бути не менше 5 мм;

5) перевищення кромки чавунного вкладиша-ковзуна над кромкою коробки надресорної балки візків КВЗ-ЦНДІ менше 11 мм;

6) зазор між упорною кромкою підп'ятника і п'ятника у візках КВЗ-ЦНДІ менше 9 мм;

7) зазор між рамою візка і стелею букси менше 56 мм, надресорною балкою і рамою візка або планкою менше 20 мм (для візків КВЗ-5, КВЗ-ЦНДІ);

8) відсутність зазора між опорною шайбою запобіжного болта і сферою для піддона візків КВЗ-ЦНДІ;

9) ослаблення гумових пакетів повідків візків КВЗ-ЦНДІ;

10) зазор між корпусом гасника коливань і кронштейном надресорної балки менше 7 мм;



Рис. 11.6. Візок моделі 68-7047 для вагона міжнародного сполучення габариту RIC моделі 61-7034

11) забороняється постановка в поїзди і прямування в них вагонів, у яких візки з гідравлічними гасниками коливань мають:

- тріщини і обриви кронштейнів кріплення гасників; від'єднання штока від верхньої закріплювальної головки гасника;

- тріщини і злами корпусу або захисного кожуха гасника;
- від`єднання захисного кожуха від верхньої головки;
- заклинювання гасника;

12) при постановці в поїзди пасажирських вагонів на візках з гідравлічними гасниками коливань у пунктах формування та обороту, крім того, не допускається витікання мастил з гасників коливань (у вигляді крапель); відсутність гумових і металевих втулок у головках гасників коливань; прострочені за терміном ревізії гасники коливань або ті, термін дії яких закінчується на шляху прямування; протертість корпусу гасника коливань більше 2 мм; перекіс головки гасника коливань більше 5 мм.

Буксові вузли пасажирських вагонів мають бути обладнані роликівими підшипниками і відповідати вимогам інструктивних вказівок з експлуатації пасажирських вагонних букс з роликівими підшипниками, затвердженим у встановленому порядку.

Не допускаються такі несправності букс і підшипників:

- 1) ослаблення болта кріплення оглядової або кріпильних кришок букси;
 - 2) тріщина в корпусі або крилі букси;
 - 3) неоднакова температура верхньої частини букс по всій поверхні.
- Порівняння температури букс має проводитися з одного боку вагона або складу.

Ударно-тягові пристрої. Забороняється постановка в поїзди і проходження в них вагонів, у яких ударно-тягові пристрої мають хоча б одну з таких несправностей [10]:

- 1) тріщину в корпусі автозчіпки, злам деталей механізму;
- 2) розширення зіва, знос робочих поверхонь по контуру зачеплення автозчеплення понад норми, що допускаються;
- 3) відсутність валика підйомника автозчіпки, незакріплений від випадання або закріплений нетиповим способом валик підйомника, недіючий запобіжник замка від саморозчеплення;

4) тріщину тягового хомута, тріщину або злам клина чи валика тягового хомута;

5) обрив або тріщину центральної балочки маятникової підвіски;

6) несправність або нетипове кріплення плити, клина або валика тягового хомута;

7) тріщину або наскрізну потертість корпусу поглинального апарата, пошкодження поглинального апарата, що викликає втрату пружних властивостей;

8) несправне або нетипове кріплення планки, що підтримує тяговий хомут, тріщину або злам планки, кронштейна або державки розчіпного привода, ударної розетки, упорної плити або упорів, погнутий розчіпний важіль, довгий або короткий ланцюг розчіпного привода, ланцюг з незавареними ланками або надривами в них;

9) висоту осі автозчеплення над рівнем головки рейок у завантаженому стані менше 980 мм або більше 1080 мм у порожньому стані;

10) різницю по висоті між поздовжніми осями зчеплених автозчеплень у поїздах, що курсують зі швидкістю не більше 120 км/год, – більше 70 мм, зі швидкістю понад 120 км/год – 50 мм, між локомотивом і першим вагоном більше 100 мм;

11) нетипові, що мають тріщину або вигини, обмежувачі вертикальних переміщень автозчеплень.

Обслуговування буферних приладів проводиться за існуючими інструкціями експлуатації та ремонту.

Гальма. Забороняється ставити в склад поїзда міжнародного сполучення пасажирські вагони, у яких гальмівне обладнання має хоча б одну з таких несправностей:

1) несправний розподільник повітря, кінцевий або роз'єднувальний кран, випускний клапан, гальмівний циліндр, запасний резервуар, робочу камеру, порушення ланцюга ЕПТ;

2) пошкодження повітропроводів, тріщини, прориви, протертості і розшарування трубок сполучних рукавів, тріщини, надломи на повітропроводах, нещільність їхніх з'єднань, ослаблення трубопроводу в місцях кріплення;

3) несправність механічної частини - траверс, важелів, тяг підвісок, авторегуляторів, важеля передачі, башмаків або злами в деталях, відколи й провущини колодок, неправильне кріплення колодки в башмаку;

4) несправні або відсутні запобіжні пристрої від падіння деталей на колію, несправне ручне гальмо.

Забороняється відправляти з пункту формування та обороту на пневматичному управлінні поїзди, обладнані електропневматичним гальмом. Перед відправленням поїзда зі станції формування та обороту гальма у всіх вагонах мають бути ввімкненими і справно діяти.

У пасажирських поїздах у складі до 20 вагонів розподільники повітря мають бути ввімкнені на короткосоставний режим, а більше 20 вагонів – на довгосоставний.

Вагони, що курсують у поїздах міжнародних сполучень, мають бути обладнані чавунними гальмівними колодками. Товщина гальмівних колодок має бути в межах, передбачених чинними інструкціями. Зі зношуванням гальмівні колодки слід замінити під час перевезення на ПТО або в пунктах обороту за час графікової стоянки. За домовленістю між зацікавленими залізницями допускаються до перевезень у міжнародному сполученні пасажирські вагони, обладнані неметалевими гальмівними колодками зі спеціального матеріалу (типу 328 - 303 з червоною смугою).

Важільна передача в пунктах формування та обороту має бути відрегульована відповідно до чинної інструкції. Стоп-крани мають бути справними та опломбованими. Ручні гальма у всіх вагонах у складі поїзда мають бути в технічно справному стані, що можна використовувати незалежно від пневматичного гальма. Гальмування має відбуватися при обертанні штурвала гвинта за годинниковою стрілкою.

Кузов і рама вагона. Вагони мають бути обладнані перехідними площадками і пружними валиками міжвагонних переходів або суфле, або перехідними пристроями, що забезпечують безпеку переходу з вагона у вагон пасажирів і обслуговуючого персоналу.

Двері тамбура (бічні і торцеві) повинні мати надійні замикальні пристрої. Крім того, двері купе з місцями для лежання повинні мати спеціальне пристосування, що охороняє двері від відкривання їх з боку коридору під час відпочинку пасажирів. Усі двері і вікна мають бути справними і відкриватися без особливих зусиль.

Вікна аварійного виходу мають бути справними, механізм стопора (притискання) вікна відкриватися і закриватися без особливих зусиль, рукоятка привода в дію опломбованою [10, 23].

Дах вагона, кришки люків, дефлектори, флюгарні труби не повинні мати пошкоджень. Вагони мають бути обладнані електричними хвостовими ліхтарями. Сходи для піднімання на дах вагона не повинна мати пошкоджень, має знаходитися при експлуатації в закритому стані.

Поручні, вхідні сходи і фартух відкидного майданчика мають бути в справному стані.

Перекис кузова допускається не більше 50 мм.

Двері вагона мають відкриватися спеціальним ключем.

Опалення, водопостачання, санітарне відділення. Вагони мають бути оснащені одним з таких обладнань опалення:

- електричним опаленням індивідуальним або централізованим з наскрізною високовольтною електричною магістраллю;
- індивідуальною комбінованою електровугільною установкою опалення і установкою для кондиціонування повітря, що передбачено конструкцією вагона, з наскрізною високовольтною електричною магістраллю;
- індивідуальною установкою вугільного опалення з наскрізною високовольтною електричною магістраллю. Видалення золи і сміття слід

проводити тільки в передбачених для цього місцях на станціях, зазначених у розкладі, пунктах формування та обороту. Забороняється вигрібати золу на підлогу тамбура вагона, викидати попіл і сміття під час руху поїзда і на стоянках.

Про експлуатацію вагонів з високовольтним опаленням і енергопостачанням у поїздах міжнародного сполучення мають сповіщатися причетні залізниці. На вагонах, що курсують залізницями міжнародного сполучення, електрична магістраль і обладнання опалення мають бути справними і придатними до експлуатації протягом усього опалювального сезону. Для вагонів, що прямують у поїздах з централізованим високовольтним енергопостачанням, високовольтна магістраль має бути в справному стані постійно.

Система водопостачання пасажирського вагона повинна мати достатній запас води для поповнення систем опалення, питного водозабезпечення, роботи умивальників і промивання унітазів у туалетних відділеннях. Усі прилади питного водопостачання та прилади туалетних відділень мають бути повністю справними.

Електропостачання. Кожен пасажирський вагон із системою автономного електропостачання повинен мати справну акумуляторну батарею, що приймає енергопостачання електричних і електронних пристроїв (крім опалення) під час стоянки вагона. Вагони мають забезпечувати достатню напругу на стоянці.

Під час руху пасажирського вагона енергозабезпечення електричних пристроїв і підзарядження акумуляторної батареї проводиться за допомогою підвагонного генератора, що приводиться в рух від осі колісної пари або високовольтної підвагонної магістралі для вагонів з централізованою системою енергопостачання.

У всіх експлуатованих пасажирських вагонах акумуляторна батарея, підвагонний генератор, редукторно-карданний привод мають бути в

справному стані і відповідати вимогам інструкції з технічного обслуговування обладнання, затвердженої встановленим порядком.

Освітлення, вентиляція та холодильне обладнання. Пасажи́рські вагони мають бути обладнані електричним освітленням, вентиляцією, а також залежно від типу вагона установками кондиціонування повітря. Біля розподільного щита має бути схема ввімкнення. Усі пристрої освітлення, вентиляції та холодильного обладнання мають бути в справному стані і відповідати вимогам інструкцій з технічного обслуговування обладнання.

На шляху прямування поїзда і в пункті обороту поїзним електромеханіком за участю провідників вагонів проводиться технічний огляд – ТО-1. Для цього поїзна бригада повинна мати необхідний запас електричних ламп та основних запчастин, необхідних для ремонту електричного освітлення. У випадках неможливості під час перевезення або в пункті обороту усунення силами поїзної бригади несправностей, що загрожують безпеці руху або життю пасажирів, залізниця-користувач за заявкою начальника поїзда зобов'язана зробити необхідний ремонт і гарантувати його якість.

Внутрішнє обладнання та знімний інвентар пасажирських вагонів. Залізниця-власниця пасажирських вагонів зобов'язані забезпечувати вагони обладнанням у кількості, необхідній для повного задоволення потреб пасажирів вагонів на шляху прямування туди і назад. Кожен пасажирський вагон має бути забезпечений справними засобами пожежогасіння.

Радіозв'язок. Усі пасажирські вагони мають бути обладнані справними гучномовними радіоточками, справною магістраллю і розетками; у складі має бути два радіопінча.

Пасажи́рські вагони з радіокупе повинні мати справну радіостанцію УКВ-діапазону «начальник поїзда – машиніст», а також справний вузол поїзного зв'язку та поїзний радіопункт для приймання і трансляції

радіопрограм. Допускається експлуатація пасажирських вагонів, додатково обладнаних теле- і відеосистемами відповідно до вимог технічної документації, затвердженої у встановленому порядку.

Знаки і написи. Пасажирські вагони повинні мати такі знаки і написи [10, 23]:

1) символіка держави-власниці наноситься згідно з установленим порядком цієї держави;

2) код залізниці-власниці;

3) інвентарний номер пасажирського вагона;

4) кількість місць (на бічних стінках кузова біля входних дверей робочого тамбура по діагоналі вагона);

5) тару пасажирського вагона в тоннах (на бічних стінках вагона над візком по діагоналі вагона);

6) місце установлення електричних домкратів (наноситься на боковій стінці пасажирського вагона над гасниками коливань візка);

7) місце складання пасажирського вагона (наноситься на торцевих стінках по діагоналі вагона з правого боку);

8) дату і місце останнього виду капітального ремонту (наноситься на торцевих стінках під датою будівництва по діагоналі пасажирського вагона з правого боку);

9) дату і місце здійснення деповського ремонту і ТО-3 пасажирського вагона (наноситься на торцевих стінках по діагоналі вагона з лівого боку);

10) місце приписки пасажирського вагона (наноситься на торцевих стінках кузова вагона по діагоналі з лівого боку).

Кожен пасажирський вагон повинен мати покажчик маршруту проходження вагона.

У віконному прорізі купе службового відділення у вікні навпроти мають бути таблички з порядковим номером вагона у складі.

Усередині пасажирського вагона у відповідних місцях мають бути написи, що вказують правила проїзду в пасажирському вагоні міжнародного сполучення, користування туалетними відділеннями, кранами екстреного гальмування, приладами опалення, позначення купе і місць.

Контрольні запитання

1. Наведіть основні технічні вимоги до електропостачання, освітлення та вентиляції пасажирських вагонів міжнародного сполучення.

2. Які існують основні технічні вимоги до колісних пар пасажирських вагонів міжнародного сполучення?

3. Наведіть несправності гальм вагонів, з якими забороняється їх випускати в експлуатацію і допускати до руху в поїздах міжнародного сполучення.

4. При яких несправностях візків забороняється експлуатувати і допускати до руху пасажирські вагони в міжнародному сполученні?

5. Наведіть несправності ударно-тягових пристроїв вагонів, з якими забороняється їхня експлуатація і допуск до руху в поїздах міжнародного сполучення.

Розділ 12

ВИМОГИ ДО ОБЛАДНАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ МІЖНАРОДНОГО СПОЛУЧЕННЯ

Вимоги до поїзда міжнародного сполучення. Пасажирський поїзд має бути сформований з вагонів, що задовольняють вимоги Правил користування пасажирськими вагонами в міжнародному сполученні [10], затверджених Радою з залізничному транспорту держав-учасниць УМПС.

Устаткування, санітарно-технічний стан вагонів і підготовка пасажирських складів до рейсу мають відповідати Санітарним правилам пасажирських перевезень на залізничному транспорті в міжнародному сполученні, затвердженим Радою.

Кузови вагонів у складі поїзда повинні мати однотипне забарвлення, за винятком причіпних груп вагонів інших залізничних адміністрацій (перевізників).

Наявні у вагонах поїзда пристрої, пристосування, обладнання мають відповідати технічному паспорту вагона і вимогам Правил технічної експлуатації залізниць держав-учасниць УМПС.

На кожному вагоні має розміщуватися інформація про маршрут прямування поїзда. За наявності в поїзді вагонів безпересадкового сполучення такі вагони мають бути забезпечені інформацією про маршрут їхнього прямування.

Стан вікон вагонів має відповідати санітарно-технічним вимогам. Облицювання та пофарбовані місця салонів, купе (рис. 12.1, 12.2), тамбурів вагонів не повинні мати пошкоджень, іржі, забруднень.

Усі вагони поїзда повинні мати повний комплект знімного інвентарю і майна відповідно до санітарно-технічних вимог залізниць держав-учасниць УМПС.



Рис. 12.1. Пасажирське купе з місцями для сидіння у вагоні міжнародного сполучення габариту РІЦ

Комплект постільної білизни має містити матрац з чохлам, подушку, ковдру (зимову або літню). У вагонах з двомісними купе додатково мають бути чохли на диван.

Також комплект постільної білизни має містити два простирадла (або простирадло і підковдру), наволочку, рушник, а у вагонах з двомісними купе – додатково один махровий рушник. Комплекти постільної білизни упаковуються в індивідуальні одноразові пакети. Білизна має бути чистою, випрасуваною, сухою і непошкодженою.

На всі предмети постільної білизни та м'якого знімного інвентарю має бути нанесена дата введення в експлуатацію. Термін їхньої експлуатації має бути таким:

- простирадла лляні – 2 роки;
- простирадла бавовняні – 1 рік;
- підковдри бавовняні – 1 рік;

- наволочки лляні – 2 роки;
- наволочки бавовняні – 1 рік;
- рушники лляні для обличчя – 2 роки;
- рушники бавовняні для обличчя – 1 роки;
- серветки настільні лляні – 2 роки;
- матраци ватяні – 3 роки;
- чохли для матраців – 2 роки;
- чохли для диванів – 2 роки;
- подушки пухові, з натуральними або синтетичними наповнювачами – 3 роки;
- штори віконні шовкові – 1,5 року;
- фіранки віконні сонцезахисні – 1,5 року;
- ковдри зимові – 4 роки;
- ковдри літні – 3 роки;
- килимові вироби – 2 роки.

У вагонах поїзда мають бути наявними і справними вогнегасники та інші засоби пожежогасіння.

У штабному вагоні поїзда мають знаходитися [10, 24]:

- а) радіопункт;
- б) радіостанція для зв'язку начальника поїзда з локомотивною бригадою;
- в) рейсовий журнал;
- г) Книга відгуків і пропозицій щодо поліпшення обслуговування пасажирів;
- д) медична аптечка;
- е) санітарні носилки;
- ж) аварійна технічна аптечки;
- и) книги розкладу руху пасажирських поїздів за напрямком руху поїзда;

к) бланки документів, таблиці вартості проїзду, необхідні начальнику поїзда для оформлення проїзних документів, штрафів, зборів;

л) рейсовий санітарний журнал;

м) укладка протиепідемічна;

н) засоби індивідуального захисту під час пожежі;

п) графік роботи радіопункту;

р) текст звернення начальника поїзда;

с) журнал зв'язку «ЛНП-машиніст».

Усі вагони поїзда мають бути обладнані внутрішнім поїзним зв'язком (зв'язок начальника поїзда з провідниками вагонів).

У вагонах поїзда мають бути передбачені сміттєзбірник, місце для роздільного зберігання чистої і брудної постільної білизни.



Рис. 12.2. Пасажирське купе зі спальними місцями у вагоні міжнародного сполучення габариту RIC

У кожному вагоні поїзда мають бути:

а) ремені безпеки для верхніх полиць (не обладнаних запобіжними скобами), що видаються за зверненням пасажирів;

б) вішалки для одягу: по одній на кожне місце в купейних вагонах, по дві - вагонах з двомісним купе;

в) очисні, мийно-дезінфекційні засоби відповідно до санітарних правил, що діють на залізниці формування поїзда;

г) вода для забезпечення потреб пасажирів на всьому шляху прямування вагона;

д) паперовий рушник, мило і туалетний папір – у кожному туалеті на всьому шляху прямування вагона;

е) посуд чайний або одноразовий.

За роботою [27], залізничні компанії повинні слідкувати, щоб рухомий склад, станції, платформи та інше обладнання були доступними для осіб з обмеженими можливостями.

У кожному інклюзивному вагоні передбачений широкий вхід для зручного проїзду на колісному кріслі, вхідна група обладнана подовженими поручнями та складними пандусами. Кут нахилу пандуса в розрахунку застосування під низьку платформу не більше 15 %.

Вагони обладнані одним безбар'єрним купе та інклюзивною вбиральнею (рис. 12.3, 12.4). У безбар'єрному купе передбачено спеціальні спальні дивани зі зміною кута нахилу і фіксацією тіла, є місце для інвалідного візка та ремні для його закріплення, пульт з регулюванням освітлення, кнопка виклику провідника, пристрій гучномовного зв'язку з провідником.

В інклюзивних вагонах встановлені рельєфні таблички зі шрифтом Брайля, нанесено контрастне маркування для людей з вадами зору.



Рис. 12.3. Безбар'єрне купе пасажирського вагона



Рис. 12.4. Інклюзивна вбиральня пасажирського вагона

Необхідна інформація всередині салону вагона. У салоні кожного вагона поїзда має бути розміщена інформація мовою держави залізничної адміністрації (залізниці), вагони якої входять до складу поїзда, російською мовою, іншими мовами (німецька або китайська за вибором):

- а) правила проїзду пасажирів у поїздах міжнародного сполучення;
- б) розклад руху поїзда зі схемою маршруту;
- в) перелік безкоштовних і платних (із зазначенням тарифу) послуг, що надаються в поїзді;
- г) адреса підприємства формування поїзда і керівної організації;
- д) інформація про місце знаходження «Книги відгуків і пропозицій щодо поліпшення обслуговування пасажирів».

На розсуд керівництва підприємства формування складу в салоні вагона може розміщуватися і додаткова інформація.

З радіотрансляційної мережі пасажирам має надаватися така інформація:

- а) про підприємство і поїзну бригаду, що обслуговують поїзд;
- б) правила проїзду пасажирів і послуги, що надаються;
- в) проїзд санітарних зон міст, митного та прикордонного контролю;
- г) час прибуття, відправлення і тривалості стоянок поїзда на станціях при відправленні поїзда з пунктів формування та обороту складів при змінах у графіку руху поїзда;
- д) розпорядок роботи вагона-ресторану, вагона-кафе.

До уваги пасажирів може бути надана й інша інформація [24]:

- про асортимент продукції, що реалізується, страви, додаткові послуги, що надаються вагоном-рестораном;
- пізнавального характеру про пам'ятки міст, які проїжджає поїзд;
- розважальні концертні програми;
- останні вісті про міжнародні, державні події місцевих радіостанцій.

Підготовка составів до рейсу має здійснюватися відповідно до вимог [10], Державних санітарних правил.

До моменту подачі поїзда під посадку мають бути виконані такі операції:

а) розташована інформація про маршрут прямування поїзда у місцях відповідно до діючих вимог;

б) вивішені порядкові номери вагонів;

в) заправлені ліжка у вагонах з двомісними купе;

г) вивішена на двері службового купе табличка з прізвищем та ім'ям чергового провідника вагона;

д) усі двері вагонів, крім торцевих, закриті; також мають бути замкнені торцеві двері тамбурів першого і останнього (хвостового) вагонів.

Контрольні запитання

1. Назвіть засоби, що мають бути наявними в кожному вагоні міжнародного поїзда.

2. Що має бути наявним і виконано працівниками в міжнародному поїзді до моменту подачі його складу під посадку?

3. Перелічіть інформацію, що має бути розміщена в салоні кожного вагона поїзда мовою держави залізничної адміністрації (залізниці).

4. Яку температуру повітря мають забезпечувати системи опалення, вентиляції і кондиціонування повітря у вагоні в літній і зимовий періоди?

5. Яка інформація має надаватися пасажиром радіомережею?

Розділ 13

ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ У ВАГОНАХ МІЖНАРОДНОГО СПОЛУЧЕННЯ

13.1. Вимоги до обслуговуючого персоналу. Вимоги до послуг і пасажирів

Вимоги до обслуговуючого персоналу поїздів міжнародного сполучення встановлено роботами [24, 27-29], а також Інструкцією електромеханіка пасажирського поїзда міжнародного сполучення.

Комплектування поїзних бригад для обслуговування поїзда здійснюється з осіб, які пройшли відповідний курс навчання, за нормами обслуговування, чинними на залізниці формування поїзда.

Поїзний електромеханік призначається на склад незалежно від дальності прямування поїзда.

У пасажирських поїздах, до складу яких входить 20 і більше вагонів, до поїзної бригади включається другий електромеханік.

Провідники вагонів повинні бути навчені прийомам надання першої медичної допомоги пасажиром, знати і виконувати свої обов'язки при виявленні пожежі та в інших екстремальних ситуаціях.

Кожен провідник при виконанні службових обов'язків повинен мати при собі посвідчення особи і особисту медичну книжку. Не допускаються в рейс провідники вагонів, які не пройшли санітарний мінімум і медичний огляд з відповідними відмітками в особистій медичній книжці. Періодичне навчання і перевірку знань нормативних документів з санітарного мінімуму провідники вагонів повинні проходити один раз на рік з відміткою в особистій медичній книжці.

Під час виконання службових обов'язків усі працівники поїзної бригади повинні бути одягнені в чистий, випрасуваний формений одяг

однакового кольору і крою. До форменого одягу кріпиться картка з зазначенням посади, прізвища, імені.

При приготуванні чаю, кави, рознесенні їх пасажирам провідники вагонів повинні дотримуватися санітарно-гігієнічних правил, одягати санітарний одяг, застосований на залізниці формування поїзда. Санітарний одяг слід зберігати окремо від інших видів одягу провідника.

При проведенні прибирання вагонів, санвузлів, робіт з обслуговування систем водопостачання та опалення під час рейсу провідник повинен бути одягнений у спецодяг відповідно до Санітарних правил. Носіння форменого, санітарного та спеціального одягу обов'язково для провідника вагона міжнародного сполучення [28].

Працівники поїзної бригади повинні завчасно інформувати пасажирів про проходження прикордонного і митного контролю, сприяти представникам прикордонних і митних органів у проведенні контролю. Працівники поїзної бригади поїзда повинні бути ввічливими, привітними, проявляти доброзичливість і готовність надати допомогу пасажирам.

Обслуговуючий персонал поїздів міжнародного сполучення, тобто провідник пасажирського вагона, зобов'язаний проявляти поважне ставлення до звичаїв і традицій народів держав-учасниць УМПС, дотримуватися законодавчих актів держав, територіями яких прямує поїзд. При проведенні прикордонного та митного контролю в поїзді провідник вагона повинен сприяти прикордонним і митним органам у проведенні всіх встановлених процедур.

При обслуговуванні пасажирів на шляху прямування провідник зобов'язаний дотримуватися таких правил етики спілкування з пасажирами.

1. Пасажира необхідно привітно зустріти, уважно вислухати, дати відповідь на його запитання, надати необхідну допомогу, проявити коректність і тактовне поведіння.

2. При обслуговуванні пасажирів необхідно бути ввічливим. Розмовляти з пасажирами треба спокійно, стримано, не підвищуючи голосу, висловлювати свої думки чітко і коротко. Якщо тон розмови пасажира неповажний, образливий, вимогливий до провідника, необхідно зберігати доброзичливість і терплячість. Незалежно від віку пасажира звертатися до пасажира тільки на «Ви».

3. При розміщенні пасажирів необхідно вказати їм місце згідно з проїзним документом і побажати їм гарної поїздки. Пасажирам похилого віку, інвалідам і пасажирам з дітьми допомогти влаштуватися на їхніх місцях.

4. Перш ніж увійти в купе до пасажирів, необхідно постукати у двері і запитати дозволу.

5. Зауваження пасажирам про їхню неправильну поведінку треба висловлюватися ввічливо, тактовно, без крику.

6. У нічний час доби провідник повинен обережно будити тих пасажирів, які закінчують свою поїздку, не турбуючи інших пасажирів.

7. Перед прибуттям на кінцевий пункт треба нагадувати пасажирам, чи не залишили вони свої речі, проїзні документи.

Провідник вагона міждержавного сполучення, крім нормативних документів, за своїми обов'язками повинен знати правила користування вагонами міждержавного сполучення; чинні правила внутрішнього пасажирського сполучення, розпорядження та приписи, необхідні провіднику для виконання своїх службових обов'язків; залізничні правила, що діють на шляхах прямування, а також поїзні і маневрові сигнали, що застосовуються на залізницях країни призначення вагона і транзитних шляхах маршруту прямування; загальні митні, прикордонні та валютні положення, чинні в державах, через які прямує поїзд або вагон; усі види проїзних квитків, квитанцій доплат, документів, що дають право на ревізію пасажирського поїзда на всьому маршруті його прямування; перед

початком рейсу провідник отримує від начальника поїзда бланки форми ЛУ-72 або ІНУ-4 з обліку населеності вагона і витрат постільної білизни (рис. 13.1); бланки ЛУ-73 з обліку наявності вільних і тих, що звільнюються, місць отримують провідники головного і хвостового вагонів; провідник зобов'язаний знати загальне улаштування і забезпечувати правильну експлуатацію системи опалення, електрообладнання, вентиляції, холодильних установок, установок кондиціонування повітря, пожежної сигналізації (УПС), циркуляційних насосів, кип'ятильників, системи сигналізації контролю нагрівання букс (СКНБ) та інших пристроїв вагона, а також збереження внутрішнього обладнання та інвентарю [28, 30].

АТ «Українська залізниця»
Львів «ПАСАЖИРСЬКА КОМПАНІЯ»
Штамп підприємства
Крипторіжки пасажирських вагонів
білизни

Форма ЛУ-72/УЗ
ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Укрзалізниці
25.02.2009 № 124-Ц

БЛАНК ОБЛІКУ AA 009071
населеності та витрат постільної білизни

I

Ст. відправлення _____ Ст. призначення _____

Начальник поїзда (ст. пров.) _____ Провідник _____
Провідник _____

Залишок комплектів невикористаної постільної білизни _____
Отримано комплектів постільної білизни _____, у т.ч. службової _____

II

Дата відпр.	Номер поїзда	Номер вагона	Категорія вагона	Перевез. пасажирів	Видано компл. пост. біл.	У т.ч.:		
						безкошт.	оформл. ЛНП	на суму, грн

III

Станція посадки	Станція висадки	Усього пасаж.	Номери зайнятих місць	Видано пост. біл. номери місць, усього	Примітки
1	2	3	4	5	6

Рис. 13.1. Бланк обліку населеності та витрат білизни ЛУ-72

Провідник повинен виконувати за своїми обов'язками вимоги Правил технічної експлуатації залізниць; Інструкції з сигналізації на залізницях;

Правил перевезень пасажирів і багажу по залізницях; Правил обліку та передачі відомостей про вільні і ті, що звільняються, місця в пасажирських поїздах; Інструкції щодо забезпечення пожежної безпеки у вагонах пасажирських поїздів; Інструкції з технічного обслуговування обладнання пасажирських вагонів; Санітарних правил підготовки пасажирських вагонів і Санітарних правил утримання пасажирських вагонів на шляху прямування.

Провідник міжнародного сполучення, крім зазначених нормативних документів, за своїми обов'язками повинен знати УМПС і Службову інструкцію до УМПС, а також правила ведення дорожньої документації; Правила користування вагонами в міжнародному пасажирському сполученні [10]; чинні правила внутрішнього пасажирського сполучення, розпорядження та приписи, необхідні провіднику для виконання службових обов'язків; залізничні правила, що діють на шляхах прямування, а також поїзні і маневрові сигнали, що застосовуються на залізницях, розташованих на маршруті прямування; загальні митні і валютні положення, транспортну географію країни, куди прямує поїзд або вагон, і транзитних країн, розташованих на маршруті прямування; іноземну мову в обсязі, необхідному для спілкування з пасажирами з питань їхнього проїзду, а також інших службових питань.

Провідник, який обслуговує причіпні вагони за кордоном, зобов'язаний знати телефон, адреси представництв за кордоном, при виникненні непередбачених обставин негайно повідомити про це в представництво.

Послуги, що надаються пасажирам. Гарантований мінімум безкоштовних послуг:

- а) надання кип'яченої води;
- б) прибирання салону, купе і санвузлів;

в) застилання та прибирання постільної білизни у вагонах з двомісними купе, а також доставлення постільної білизни на місця пасажирів і прибирання ліжок;

г) користування аптечкою і надання першої медичної допомоги;

д) видача ременів безпеки для верхніх полиць (не обладнаних запобіжними скобами).

Гарантований мінімум платних послуг:

а) надання комплекту постільних речей;

б) надання чайної продукції, кондитерських виробів у дрібному розфасуванні. Продукція чайної торгівлі має бути наявною на всьому шляху прямування і надаватися за зверненням пасажирів.

Вимоги до умов перебування пасажирів у вагоні. Рівень шуму у вагоні, освітленість, температура повітря в зимовий і літній періоди, чистота і кратність обміну повітря, якість води, що подається, мають відповідати вимогам санітарних правил [10, 24].

Справне функціонування систем опалення, вентиляції і кондиціонування повітря у вагоні має забезпечувати температуру повітря в зимовий період року $+ 20 (+/- 2) ^\circ\text{C}$, влітку (за наявності обладнання для кондиціонування) $+ 24 (+/- 2) ^\circ\text{C}$ і створювати комфортні умови для пасажирів.

Під час прямування поїзда пасажирів повинні мати можливість безперешкодно користуватися санвузлами (крім часу стоянки поїздів і проїзду санітарних зон). При обладнанні вагонів екологічно чистими туалетними комплексами дозволяється користуватися ними і на стоянках, за винятком стоянок для проходження прикордонного та митного контролю.

Вагони під час перевезення мають бути чистими. Вологе прибирання слід робити не рідше двох разів на день, прибирання туалетів з обов'язковим миттям підлог – не менше чотирьох раз на добу і за необхідності.

Доставлення постільної білизни в купе і прибирання є обов'язком провідника вагона. Прибирання використаного комплексу постільної білизни проводиться після виходу пасажирів. Дозволяється з дозволу пасажирів прибирати постільну білизну завчасно, але не раніше, ніж за 30 хв до прибуття пасажирів в пункт призначення.

13.2. Обов'язки провідника при прийманні і підготовці вагона в рейс

Перед відправленням у рейс провідник зобов'язаний з'явитися на роботу у встановлений час у чистому та охайному форменому або фірмовому одязі.

Перед відправленням у міжнародний рейс провідник зобов'язаний отримати службовий паспорт для виїзду за кордон, маршрут міжнародного сполучення, дорожню відомість (карту-діаграму), бланки плацкарт і доплатних квитанцій, рекламні та інформаційні матеріали та валюту за нормою, книжку реєстрації валюти залізничних службовців, міжнародні тарифи на плацкарти й інші доплати, преїскуранти цін в іноземній валюті на продукти чайної торгівлі [28] (робоче купе провідника у вагоні міжнародного сполучення зображено на рис. 13.2).

При прийманні вагона або перед відправленням у рейс провідник зобов'язаний перевірити справність поручнів, перехідних майданчиків, тамбурних вхідних майданчиків, а також дверей і дверних замків по всьому вагону; наявність пломб на стоп-кранах і рукоятках привода аварійних виходів; справність пожежних кранів у котельному відділенні і туалеті негальмового кінця вагона; забезпеченість вагона водою, роботу питної точки; стан кранів, умивальних чаш та унітазів, механізмів змиву унітазів; наявність і справність вогнегасників (перевіряється згідно з чинною Інструкцією щодо забезпечення пожежної безпеки у вагонах пасажирських поїздів: за кількістю і терміном придатності); наявність

знімного обладнання і майна (за книгою форми ФГУ-11); наявність палива для приготування чаю; санітарний стан вагона, наявність постільної білизни, мила, мийних, дезінфікаційних засобів і туалетного паперу (при прийманні від комплексної екіпувальної бригади або змінника); укомплектованість інвентарем для прибирання приміщень; наявність попільничок у місцях, відведених для паління; дію ручного гальма; наявність аптечки для надання медичної допомоги, а також на випадок виникнення аварійної ситуації провідник штабного вагона перевіряє наявність санітарних нош, що зберігаються в цьому вагоні [28, 30].



Рис. 13.2. Робоче купе провідника у вагоні міжнародного сполучення габариту РЦ

При прийманні вагона провідник разом із електромеханіком (за його відсутності з начальником поїзда) зобов'язаний перевірити стан розподільних щитів, панелей автоматики; працездатність споживачів

електроенергії щодо ввімкнення і вимикання їх із пульта або щита управління; відсутність витoku струму на корпус вагона; стан акумуляторних батарей, ступінь заряджання батареї за показаннями приладів на електричному щиті; справність і працездатність системи сигналізації контролю нагріву букс; пожежної сигналізації; справність кип'ятильника (візуально і за показаннями приладу) і наявність полум'я відбивача в топці титана; справність хвостових і сигнальних ліхтарів. За необхідності провідник отримує консультацію від поїзного електромеханіка щодо правил користування зазначеним обладнанням.

В опалювальний сезон провідник додатково зобов'язаний перевірити справність мережі опалення, наявність води в системі опалення і забезпеченість вагона паливом; отримати паливо за нормами; не допускати зберігання в котельному приміщенні дров, обтиральних, горючих матеріалів та інших сторонніх предметів.

Про всі несправності або недоліки, виявлені в процесі приймання вагона, провідник зобов'язаний доповісти начальнику поїзда або поїзному електромеханіку для вживання відповідних заходів.

Перед рейсом провідник повинен отримати продукти чайної торгівлі (чай, цукор, каву, кондитерські вироби, інші види продуктів харчування і напоїв).

Провідник повинен навісити на вагон з двох боків маршрутні дошки, а з внутрішнього боку вікна - порядковий номер вагона згідно зі схемою формування складу.

До подавання поїзда для посадки пасажирів провідник повинен підтримувати температуру у вагоні в зимовий і перехідний часи року в межах від 18 до 22 °С, літній – від 22 до 26 °С [28].

Під час посадки пасажирів у поїзд провідник повинен перебувати біля відчинених дверей вагона (інші двері вагона мають бути закриті на внутрішній замок – «секретку») і перевіряти в пасажирів наявність і

правильність оформлення проїзних документів, стежити (і нести відповідальність) за дотриманням правил перевезення ручної поклажі згідно з діючими нормами.

За п'ять хвилин до відправлення поїзда провідник повинен попередити, щоб проводжаючі звільнили вагон.

13.3. Обов'язки провідника на шляху прямування

Склад поїзда подається під посадку пасажирів згідно з добовим планом-графіком роботи станції, але не пізніше, ніж за 30 хв до відправлення поїзда. Провідник вагона повинен бути в одязі встановленої форми і готовий до посадки пасажирів.

Після зупинки поїзда для висадки та посадки пасажирів провідник повинен відкрити двері робочого тамбура, що виходить на платформу, закріпити їх на фіксатор, протерти поручні, а потім підняти відкидний майданчик (за наявності низької платформи), надійно закріпити його на фіксатор, протерти поручні, вийти з вагона і провести висадку і посадку пасажирів.

Після перевірки проїзних документів провідник повинен запросити пасажирів у вагон. При посадці і висадці провідник зобов'язаний надавати допомогу пасажирам.

На шляху прямування провідник зобов'язаний під час чергування мати візитну картку (бейдж); утримувати вагон у чистоті і підтримувати нормальну температуру у вагоні згідно з санітарними правилами; стежити за станом внутрішнього обладнання вагона та правильним положенням міжвагонних перехідних майданчиків; не менше двох разів на добу робити вологе прибирання у вагоні, а в туалеті – за необхідності, але не менше чотирьох разів на добу з обов'язковим миттям підлог відповідно до Санітарних правил утримання пасажирських вагонів на шляху прямування.

Забороняється мити підлогу у вагонах з електроопаленням за наявності високої напруги на електричних печах опалення. Вологе прибирання дозволяється проводити тільки при знеструмлених печах електричного опалення.

При обслуговуванні пасажирів чаєм провідник повинен бути в білій куртці або фартусі; підтримувати наявність кип'яченої охолодженої води; у вагонах зі спальними місцями забезпечувати пасажирів комплектами постільної білизни; за бажанням пасажирів по можливості замінювати використану постільну білизну в дорозі прямування за додаткову плату; доставляти постільну білизну на місця пасажирів, а також застеляти ліжка інвалідам, хворим, пасажирам похилого віку, пасажирам з малими дітьми. Прибирання постільних речей і постільної білизни проводиться після виходу пасажирів; у виняткових випадках дозволяється з дозволу пасажирів прибирати постільну білизну не раніше, ніж за 30 хв до прибуття поїзда на станцію; при виході з ладу радіоустановки оголошувати пасажирам у денний час назви зупинок, повідомляти про межі санітарних зон і тривалість стоянок поїзда; інструктувати пасажирів про правила проведення митного і прикордонного контрольного огляду; стежити за тим, щоб вікна вагона за необхідності відкривалися тільки з одного – коридору – боку (на двоколійних ділянках – з польового боку), а у вагонах з повним кондиціонуванням повітря при роботі кондиціонера всі вікна були закриті; вести облік населеності вагона і витрати постільної білизни на бланках форми ЛУ-72 або ІНУ-4, облік наявності вільних і тих, що звільнюються, місць на бланках форми ЛУ-73; при прийманні-здаванні зміни перевірити наявність у папці квитків і відповідність їх зайнятим пасажирами місцям, витрати постільної білизни і зробити відповідні позначки в бланках форми ЛУ-72, ІНУ-4 і ЛУ-73; надавати пасажирам першу долікарську медичну допомогу; за відсутності централізованого опалення під час опалення котлом з твердим паливом підтримувати

температуру у вагоні у встановлених межах; чітко дотримуватися вимог щодо санітарних зон і при під'їзді до великих станцій, курортів закривати туалети [28].

При втраті, псуванні, а також забрудненні постільних речей, що потребує їхнього хімічного очищення, псуванні інвентарю або обладнання вагона з вини пасажирів провідник повинен заявити про це начальнику поїзда, який за квитанцією форми ГУ-57 стягує вартість пошкодженого або втраченого майна за кошторисною відомістю з видачею на руки пасажирів квитанції про сплату.

Під час руху поїзда провідники зобов'язані тримати бічні і торцеві двері неробочого тамбура в головному і хвостовому вагонах закритими на внутрішні запори – «секретки» і спеціальний ключ. В інших вагонах бічні двері неробочого тамбура закриваються на внутрішній замок і спеціальний ключ, робочому тамбурі – тільки на внутрішній замок. Торцеві двері для переходу з вагона у вагон мають бути незамкнені.

До прибуття поїзда на станцію, де є висадка, провідник зобов'язаний за 30 хв попередити пасажирів. Після прибуття поїзда на станцію провідник повинен після повної зупинки відкрити двері, підняти відкидний майданчик, зафіксувати його (для низької платформи), протерти поручні і приступити до висадки та посадки пасажирів. При стоянці поїзда менше 5 хв і відсутності посадки і висадки пасажирів провідник повинен відкрити двері і, перебуваючи в тамбурі, рекомендувати пасажирам не виходити з вагона; при відправленні пасажирського поїзда закрити двері, крім провідників хвостового і штабного вагонів, які повинні проводити станцію до кінця платформи.

На лінійних станціях провідники повинні здійснювати посадку пасажирів з квитками на поїзд незалежно від того, у які вагони видані квитки, і не допускати посадки і висадки пасажирів на ходу поїзда.

Приймаючи в пасажира проїзні документи після посадки у вагон, провідник повинен їх погасити шляхом надриву, що не порушує

компостерних знаків, за винятком проїзних документів транзитних пасажирів, у яких під час перевезення має бути пересадка на інший потяг, і тих пасажирів, які хочуть зробити зупинку з продовженням терміну придатності квитка. У вагонах зі спальними місцями проїзні документи всіх форм до кінця поїздки в поїзді мають зберігатися в спеціальній папці для квитків у провідника, який несе відповідальність за їхнє збереження. Транзитним пасажиром провідник повертає проїзні документи за 30 хв до прибуття поїзда в пункт пересадки.

При виявленні провідником втрати прийнятих ним на зберігання від пасажирів проїзних документів він повинен негайно скласти акт, який разом з ним підписують пасажир і начальник поїзда. Акт завіряють штампелем станції, де поїзд має зупинку не менше 10 хв. Ця станція видає нові проїзні документи до станції кінцевого проходження пасажира з відміткою на обороті цих документів «Замість втраченого». Документи оформляються начальником поїзда або провідником у квиткових касах без участі пасажира.

На станціях за необхідності пропускання через тамбур пасажирів з інших поїздів, що знаходяться на сусідніх коліях, до пасажирської будівлі і назад провідник повинен тримати всі бічні двері робочого тамбура вагона відкритими, підняти відкидні майданчики і стежити за переходом пасажирів.

Провідник, який виявив, що пасажир його вагона відстав від поїзда, зобов'язаний негайно заявити про це начальнику поїзда і скласти акт із зазначенням найменування та кількості залишених місць ручної поклажі. Акт має бути підписаний начальником поїзда, провідником і двома пасажирами [28].

Провідник зобов'язаний контролювати виконання пасажирами вимог пожежної безпеки; не допускати користування відкритим вогнем, провезення легкозаймистих і горючих рідин, паління в невідведених для цього місцях, ввімкнення пасажирами у вагоні магнітофонів, нагрівальних

та інших електроприладів (за винятком електробритв), не передбачених електричною схемою вагона; контролювати показання приладів, сигналізації контролю нагріву букс та іншого електроустаткування на пульті управління вагона; на станціях при стоянці поїзда більше 5 хв здійснювати перевірку стану ременів привода генератора, а при несправності системи контролю нагріву букс – на дотик перевіряти температуру нагріву букс.

Провідник для забезпечення безпеки проходження поїзда зобов'язаний при виникненні короткого замикання на землю будь-якого з полюсів в електрообладнанні вагона (одна лампа на щиті управління згасла, інша горить повним напруженням) вимкнути всі споживачі електроенергії, крім кіл аварійного освітлення (у нічний час) і сигналізації, і викликати поїзного електромеханіка або начальника поїзда; виникненні несправності у вагоні, що загрожує життю людей або безпеці руху, а також при спрацюванні сигналізації контролю нагріву букс негайно зупинити стоп-краном поїзд, викликати поїзного електромеханіка або начальника поїзда для прийняття оперативного рішення і на дотик визначити ступінь нагріву букс вагона; екстремому гальмуванні (вимушеній зупинці) пасажирського поїзда на перегоні з'ясувати причину зупинки поїзда шляхом візуального огляду у своєму вагоні ходових частин, букс, кріплення деталей автогальма та електроустаткування. При виявленні несправності в цьому вагоні, що є перешкодою для подальшого руху поїзда, провідник зобов'язаний негайно подати сигнал зупинки в бік локомотива і викликати начальника поїзда, який організує усунення несправності або ухвалить рішення про подальше прямування поїзда.

При спрацюванні пожежної сигналізації вимкнути акустичний сигнал на блоці управління, за його табло встановити місце пожежі, а потім переконатися в достовірності показання шляхом огляду цього місця; при помилковому сигналі про пожежу викликати поїзного електромеханіка або начальника поїзда.

При виявленні пожежі провідники зобов'язані зупинити поїзд стоп-краном, за винятком випадків, коли поїзд знаходиться в тунелі, на мосту, віадуку, шляхопроводі, під мостом або в інших місцях, що не дають змогу евакуювати пасажирів і перешкоджають організації гасіння пожежі [28]. Якщо пожежа виявлена при перебуванні поїзда в зазначених місцях, поїзд слід зупинити після проходження цих місць; викликати начальника поїзда і поїзного електромеханіка, повідомити про пожежу провідникам сусідніх вагонів; оповістити пасажирів: «Громадяни пасажирів! У зв'язку з можливою небезпекою пожежі прошу терміново покинути вагон. Усі двері і аварійні виходи вагона відкриті»; при виникненні пожежі на пультах і щитах управління електроустаткуванням, світильниках, а також у зоні розташування вентилятора припливної вентиляції вимкнути відповідними перемикачами всі споживачі електроенергії високої і низької напруги, крім кіл аварійного освітлення вагона (у нічний час); пожежі, що не пов'язана з електрообладнанням або виникла з невідомих причин, вимкнути всі споживачі високої і низької напруги, крім вентилятора припливної вентиляції і (у нічний час) кіл аварійного освітлення вагона; після вимикання електрообладнання, не очікуючи на прибуття начальника поїзда і поїзного електромеханіка, приступити до гасіння пожежі.

При евакуації пасажирів провідники аварійного та сусідніх вагонів зобов'язані відкрити зовнішні двері (а за відсутності високої платформи - і фартухи) обох тамбурів в аварійному вагоні і закріпити їх на засувки; відкрити аварійні виходи (там, де вони передбачені конструкцією вагона); відкрити двері в сусідні вагони і забезпечити проходження пасажирів; залежно від місця виникнення пожежі у вагоні при прямованні поїзда евакуацію пасажирів (по можливості) проводити з урахуванням того, що вогонь поширюється в напрямку, протилежному ходу поїзда; перевірити, чи всі пасажирів покинули вагон, після чого, переконавшись у цьому, приступити до гасіння пожежі наявними засобами пожежогасіння.

Відповідальність за виконання вимог пожежної безпеки під час перевезення поїзда покладається в пасажирських вагонах і вагонах-відеосалонах на провідників вагонів, багажних вагонах – на багажних роздавальників, поштових – на експедиторів поштових вагонів, вагонах-ресторанах – на директорів вагонів-ресторанів, вагонах-кафе – на провідників і завідувачів вагона-кафе, вагонах-дизель-електростанціях – на старших механіків дизельних електроустановок.

При виявленні несправності електрообладнання пультів і щитів управління провідник повинен повідомити про це начальнику поїзда або поїзному електромеханіку.

Провіднику забороняється ремонтувати і регулювати електрообладнання, холодильне та радіоустаткування, а також установку пожежної сигналізації. При виявленні несправності він зобов'язаний вимкнути всі споживачі електроенергії, крім чергового освітлення (у нічний час) і кіл сигналізації, і викликати поїзного електромеханіка.

При отриманні інформації про зміну маршруту прямування поїзда від начальника поїзда провідник оповіщає пасажирів про порядок проходження новим маршрутом. За відсутності радіозв'язку в поїзді помічник машиніста передає інформацію провіднику першого вагона, а той – іншим провідникам і начальнику поїзда. При відчепленні несправного вагона провідник повинен своєчасно проінформувати пасажирів про майбутнє розміщення їх в інших вагонах поїзда.

Порядок чергування провідників визначається графіком. Графік роботи провідників складається з забезпеченням постійного знаходження одного провідника в кожному вагоні.

Ревізія в поїзді і вагонах може проводитися тільки в присутності начальника поїзда або провідника штабного вагона. При ревізії у вагоні провідник зобов'язаний у спальних вагонах надати ревізорам папку з проїзними документами, загальних і міжбласних вагонах –

супроводжувати їх при перевірці квитків у пасажирів; надавати на вимогу ревізорів документи, що підтверджують правильність обліку вільних і тих, що звільняються, місць, витрати комплектів постільної білизни, а також готівкові гроші, отримані за надання платних послуг; давати необхідні пояснення з питань, що виникають при ревізії і пов'язані з обслуговуванням пасажирів; при виявленні у вагоні провезення безквиткових пасажирів, зайвої ручної поклажі, повторного використання постільної білизни та інших порушень разом із начальником поїзда підписати акт і дати письмове пояснення з приводу виявлених порушень і недоліків [27, 28].

При виявленні хворого на інфекційне захворювання негайно повідомляти начальнику поїзда.

Провідник вагона несе відповідальність за такі порушення під час перевезення: вимкнення сигналізації контролю нагріву бункс (СКНБ); відмова пасажиру в посадці за наявності квитка в цей поїзд; невихід з вагона на проміжних станціях з графіковою стоянкою поїзда; висадку пасажира раніше або пізніше станції призначення, зазначеної в його квитку; незабезпечення своєчасних і безпечних умов посадки і висадки пасажирів; відсутність на вагоні порядкового номера за схемою поїзда; закриття для користування одного з туалетів вагона; провезення безквиткових пасажирів і зайвої ручної поклажі; повторне використання постільної білизни; стягування за послуги вартості понад встановлену; паління в службовому купе і салоні; знаходження в стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння; несвоєчасне заповнення бланків форми ЛУ-72 або ІНУ-4 з обліку населеності вагона і витрат постільної білизни; неправильне або несвоєчасне подання відомостей про вільні і ті, що звільняються, місця; порушення етики поведінки при обслуговуванні пасажирів; порушення черговим провідником встановленого форменого або фірмового одягу.

Провідникам забороняється сушити одяг та інші речі в котельних приміщеннях, на електричних печах, кип'ятильниках, кухонних плитах; використовувати для освітлення і відігрівання трубопроводів відкритий вогонь; зберігати і перевозити легкозаймисті рідини; підключати електронагрівальні прилади й інші побутові пристрої (магнітофони, приймачі та ін.) там, де це не передбачено електричною схемою вагона; розтоплювати котли опалення, кип'ятильники за допомогою легкозаймистих і горючих рідин (гас, бензин, масло та ін.); залишати без нагляду вагони.

При проходженні прикордонного і митного контролю на прикордонній станції провідник за 10 хв до прибуття поїзда на прикордонну станцію зобов'язаний закрити туалети і двері в неробочому тамбурі, у нічний час ввімкнути повне освітлення у вагоні; оголосити пасажиром про прикордонно-митний контроль, пояснити пасажиром про порядок його проведення і попередити про необхідність приготуватися до прикордонно-митного контролю (підготовка документів, багажу для контролю); попередити пасажирів про те, що під час контролю забороняється виходити з купе вагона, переходити з одного вагона в інший; надавати співробітникам прикордонної та митної служб всебічну допомогу і сприяти проведенню контролю [28].

Провідникові під час проведення прикордонно-митного контролю забороняється покидати вагон; випускати з вагона або пропускати через вагон пасажирів.

13.4. Обов'язки провідника після прибуття поїзда на кінцеву станцію

Після прибуття в пункт обороту після висадки пасажирів з вагона провідник зобов'язаний перевірити, чи не забули пасажири будь-які речі.

При виявленні забутих речей здати їх до камери зберігання забутих речей зі складанням акта; оглянути обладнання вагона і при виявленні будь-яких недоліків або несправностей повідомити про це начальнику поїзда або поїзному електромеханіку; підготувати вагон до нового рейсу відповідно до встановленого порядку.

Порядок чергування провідників у вагонах у пункті обороту встановлюється відповідно до графіка роботи.

Після прибуття поїзда в пункт формування провідник зобов'язаний перевірити, чи нема забутих пасажирами речей у вагоні. При виявленні скласти акт і здати їх до камери зберігання забутих речей; перерахувати використану і чисту постільну білизну, підготувати використану білизну до здавання; здати гроші за реалізацію платних послуг начальнику поїзда; перевірити обладнання, майно, інвентар, за необхідності поповнити в порядку, встановленому на підприємстві; здати використану білизну в терміни, передбачені технологічним процесом; при виявленні у вагоні гризунів або комах провідник повідомляє про це начальнику поїзда.

Провідник несе відповідальність за збереження обладнання та знімного майна вагона.

13.5. Додаткові обов'язки провідника вагона міжнародного сполучення

На шляху прямування провідник зобов'язаний продавати пасажирам плацкарти і оформляти доплатні квитанції згідно з тарифами міжнародного сполучення; давати пасажирам необхідні роз'яснення з питань їхнього проїзду або надавати допомогу в отриманні пояснень від інших посадових осіб; своєчасно застеляти ліжка, поширювати серед пасажирів газети, журнали, рекламно-інформаційні матеріали, забезпечувати продуктами

чайної торгівлі; на вимогу пасажирів робити встановлені позначки на проїзних документах міжнародного сполучення і завіряти їх штампелем станції; при відчепленні вагона через технічну несправність повідомити про це пасажирів і видати їм проїзні документи, у тому числі і плацкарти, зробивши в них відповідну позначку про відчеплення вагона, вжити заходів до розміщення пасажирів за їхньою згодою в інших вагонах, надати при цьому необхідну допомогу, у першу чергу жінкам з дітьми, інвалідам. Якщо нема можливості розмістити пасажирів в інших вагонах СВ з місцями для лежання, слід за допомогою начальника поїзда розмістити їх у вагонах з місцями для сидіння [28].

При відчепленні вагона СВ або вагона з місцями для лежання його провідник зобов'язаний віддати пасажирам купонні книжки з квитками, купони і плацкарти; на плацкарті, що залишається в пасажира, і в маршруті провідника зробити відмітку такого змісту: «Вагон № _____ відчеплений на станції _____ числа _____ місяця 202_ року» і завірити своїм підписом. Коли пасажир проїхав більшу частину шляху, плацкарта для вагонів СВ і вагона з місцями для лежання залишається у провідника; якщо в складі поїзда залишається ще один вагон СВ або вагон з місцями для лежання, передати провіднику, який приймає до вагона пасажирів, відомості, що містять номери спальних плацкарт у вагоні з місцями для лежання, найменування країни, що видала плацкарти пасажирам, які пересаджуються. Якщо в поїзді нема іншого вагона СВ або вагона з місцями для лежання, плацкарти пасажирів, які пересідають, залишаються у провідника.

Якщо за груповим квитком УМПС поїздки здійснює менша кількість пасажирів, ніж зазначено у квитку, провідник зобов'язаний зробити відповідну позначку на квитку-купоні.

Треба приймати від пасажирів замовлення на сніданок, ранкову каву, обід тощо, якщо в поїзді є вагон-ресторан, а також інформувати пасажирів про можливості придбання там продуктів харчування і напоїв.

Провідникові забороняється продавати пасажирам товари, придбані за власний рахунок, вимагати чайові і брати їх, провозити свою пошту і брати її в пасажирів, провозити предмети, що підлягають митному оподаткуванню, надавати перевагу одним пасажиром перед іншими, вживати спиртні напої під час поїздки.

Провідник зобов'язаний допомагати пасажиром при виході з вагона, зокрема на станції призначення.

Якщо є скарги з боку пасажирів на технічний стан вагона і обслуговування, провідник повинен вжити відповідних заходів, надати необхідні пояснення і вибачитися. Якщо скарги не можуть бути задоволені провідником або начальником поїзда, провідник повинен вказати пасажиру, куди він може звернутися для вирішення питання.

Провідник повинен акуратно вести дорожню документацію (Дорожню відомість), надавати митним органам митні декларації, а також здавати валюту в установленому порядку.

При перестановленні вагона на прикордонній станції з однієї колії на іншу провідник повинен стежити за дотриманням правил техніки безпеки пасажиром і недопущенням пошкодження обладнання вагона (гальмівних рукавів, перехідних майданчиків, міжвагонних з'єднань).

При прямуванні поїзда в прикордонному районі і перегоні між прикордонними станціями провідник зобов'язаний забезпечувати дотримання встановлених правил для пасажирів і обслуговуючого персоналу.

Не менш ніж за 30 хв до закінчення поїздки провідник повинен повернути пасажиром обкладинки купонних книжок УПМС і квиток-купон, якщо він недовикористаний, а плацкарту УМПС залишити в себе для звіту [28, 30].

При виявленні у вагоні забутих пасажиром речей провідник у присутності начальника поїзда зобов'язаний скласти акт з докладним

описом речей, здати їх під розписку начальнику прикордонної станції країни, через яку прямував вагон.

Пошкодження вагона і обладнання на іноземних залізницях оформляється відповідно до роботи [10]. Провідник стягує з пасажира плату згідно з таблицею цін залізниці, якій належить вагон, видає йому відповідні квитанції, повідомляє начальнику поїзда і складає акт.

Додаткові обов'язки провідника хвостового вагона. На посаду провідників хвостового вагона призначаються досвідчені провідники зі стажем роботи не менше одного року після складання відповідного іспиту і отримання спеціального посвідчення на право виконувати обов'язки провідника хвостового вагона.

Провідник хвостового вагона повинен отримати після приймання вагона сумку провідника.

На провідника хвостового вагона покладаються додаткові обов'язки:

- приймаючи вагон, перевірити наявність, справність, чистоту скла хвостових сигнальних ліхтарів, наявність електроламп для освітлення врізних хвостових сигналів (40 Вт), а при перевезенні забезпечити контроль за їхньою роботою;

- на ділянках, обладнаних автоблокуванням, при зупинці на перегоні пасажирського поїзда перевірити видимість поїзних сигналів, уважно спостерігати за перегonom і при появі ще одного поїзда на тій самій колії вжити заходів для його зупинки;

- при відправленні пасажирського поїзда зі станції провідник хвостового вагона повинен показувати в бік пасажирської платформи (до кінця платформи): вдень – згорнутий жовтий прапорець, вночі – ручний ліхтар з прозоро-білим вогнем, що вказує на сприятливе прямування поїзда;

- вимушеній зупинці на перегоні пасажирського поїзда огорожувати хвіст поїзда за вказівкою машиніста;

- якщо нема потреби в огороженні поїзда, за сигналом машиніста локомотива (один довгий свисток) провідник, який огорожує хвіст поїзда, зобов'язаний зняти раніше встановлену огорожу;

- при зміні напрямку руху поїзда, відчепленні і причепленні вагонів на шляху прямування проводити перевірку наявності, справності і чистоти хвостових сигналів, а при перевезенні забезпечити контроль за їхньою роботою;

- у випадках, передбачених правилами технічної експлуатації залізниць, брати участь у скороченому випробуванні автогальм відповідно до встановленого порядку;

- під час проходження станції, де не передбачена за графіком зупинка поїзда, стежити за проходженням поїзда і при подачі сигналу зупинки поїзда черговим по станції, стрілочником, сигналістом або іншими особами негайно зупинити поїзд стоп-краном.

Якщо за хвостовим вагоном, призначеним для перевезення пасажирів, поставлений пасажирський вагон, службово-технічний, поштовий, багажно-вантажний і т. д., додаткові обов'язки зберігаються за провідником останнього вагона, призначеного для перевезення пасажирів.

Контрольні запитання

1. Назвіть основні правила етики спілкування з пасажирами, яких зобов'язаний дотримуватися провідник поїздів міжнародного сполучення.

2. Перелічіть документи, що зобов'язаний отримати провідник перед відправленням у міжнародний рейс.

3. Що повинен робити провідник вагона при проведенні прикордонного та митного контролю в поїзді?

4. Які вимоги до періодичності забезпечення пасажирів чаєм, кавою та кондитерськими виробами?

5. Назвіть вимоги щодо провідників, які обслуговують хвостові вагони міжнародних поїздів.

Розділ 14

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕННЯ ПРИКОРДОННО-МИТНОГО КОНТРОЛЮ

14.1. Порядок дій обслуговуючого персоналу пасажирських поїздів під час підготовки і проведення прикордонного і митного контролю

Технологія, наведена в цьому розділі, застосовується під час здійснення прикордонного та митного контролю пасажирських поїздів міжнародного сполучення (далі пасажирських поїздів) у пунктах пропускання (пунктах контролю) через державний кордон для залізничного сполучення (далі пункти пропускання) і спрямована на удосконалення рівня взаємодії органів охорони державного кордону та митних органів, структурних підрозділів залізничного транспорту, дотримання графіка руху пасажирських поїздів, скорочення часу проведення прикордонного та митного контролю осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Ця технологія визначає особливості здійснення підрозділами органів охорони державного кордону і митними органами окремих процедур контролю та їхніх складових елементів (перевірка документів, огляд транспортних засобів, митний контроль, митне оформлення) у рамках реалізації визначених законодавством компетенції та повноважень [20, 31].

На працівників міжнародного поїзда накладаються додаткові функції, пов'язані з перетинанням кордону. Так, начальник пасажирського поїзда (ЛНП) складає іменний список обслуговуючого персоналу поїзда для надання його прикордонникам (рис. 14.1).

Під час посадки пасажирів у вагони ЛНП організовує роботу провідників щодо інформування пасажирів про необхідність мати паспортні документи на право перетинання державного кордону.

ІМЕННИЙ СПИСОК
 обслуговуючого персоналу пасажирського поїзда
 N _____ сполученням _____

" ____ " _____ 20__ року

Порядковий номер вагона	П.І.Б.	Посада	Номер паспортного документа на право перетинання державного кордону

ЛНП

 (посада, П.І.Б.)

Рис. 14.1. Іменний список обслуговуючого персоналу поїзда

Перед прибуттям поїзда до пункту пропускання ЛНП з використанням поїзної радіомережі оголошує про порядок проходження прикордонного та митного контролю в пункті пропускання (текст для оголошення надається органами охорони державного кордону та митними органами).

ЛНП завчасно до прибуття поїзда до пункту пропускання організовує збирання інформації щодо загальної кількості пасажирів (окремо по кожному вагону та поїзду загалом) і вносить дані в довідку про населеність пасажирами вагонів поїзда (рис. 14.2) [20].

Після прибуття пасажирського поїзда до пункту пропускання ЛНП інформує старших змін прикордонних нарядів і митних органів про готовність поїзда до контролю, надає довідку про номери вагонів і їхню населеність пасажирами та іменні списки обслуговуючого персоналу.

ДОВІДКА
про населеність пасажирими вагонів поїзда
N _____ сполученням _____

" ____ " _____ 20__ року

Усього: вагонів - _____, пасажирів - _____

Порядковий номер і тип вагона	Усього пасажирів (кількість)	у т.ч. громадян України (кількість)	ПРИМІТКИ

ЛНП

(посада, П.І.Б.)

Рис. 14.2. Довідка про населеність пасажирими вагонів поїзда

Провідник пасажирського вагона (далі провідник) під час посадки пасажирів у вагон попереджає пасажирів про необхідність мати паспортні документи, у тому числі документи на право перетинання державного кордону України дітьми.

Під час проїзду пасажирів у вагоні провідник опитує пасажирів щодо їхнього громадянства, роздає імміграційні картки та митні декларації (забезпечення поїзних бригад бланками імміграційних карток здійснюється органами охорони державного кордону, бланками митних декларацій – митними органам

Провідник вагона за 10 хв до прибуття пасажирського поїзда до пункту пропускання через державний кордон зобов'язаний [20]:

- закрити туалети і двері в неробочому тамбурі, у нічний час ввімкнути додаткове освітлення у вагоні;
- надавати посадовим особам підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів допомогу і сприяти в проведенні прикордонного та митного контролю.

Провідник вагона надає посадовим особам підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів інформацію:

- про кількість пасажирів у вагоні, у тому числі громадян України;
- пасажирів, які здійснюють висадку на залізничній прикордонній станції, де здійснюється прикордонний і митний контроль.

Під час здійснення прикордонного та митного контролю пасажирського поїзда провідник супроводжує посадових осіб підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів до завершення ними контрольних операцій у вагоні.

Провіднику вагона під час проведення прикордонного та митного контролю забороняється:

- покидати вагон;
- випускати пасажирів з вагона або пропускати через вагон пасажирів з інших вагонів.

Прикордонний і митний контроль пасажирських поїздів під час руху здійснюються на ділянках залізничних маршрутів, що визначаються спільним наказом Адміністрації Державної прикордонної служби, Державної митної служби і Міністерства інфраструктури.

Під час руху в зазначених пасажирських поїздах установлюється зона прикордонного та митного контролю, у межах якої посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів проводяться контрольні процедури.

Старший зміни прикордонних нарядів і старший зміни митних органів здійснюють посадку безпосередньо в штабний вагон, отримують у ЛНП необхідну інформацію та доводять її до відома складу змін підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів з використанням засобів зв'язку або безпосередньо.

14.2. Режим і порядок взаємодії в пункті пропускання через державний кордон

Пункт пропускання через державний кордон – це спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах (на аеродромах) з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, а також спеціально виділена акваторія в морських і річкових портах, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропускання через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна (далі пункт пропускання) [32]. Класифікація пунктів пропускання через державний кордон наведена на рис. 14.3.

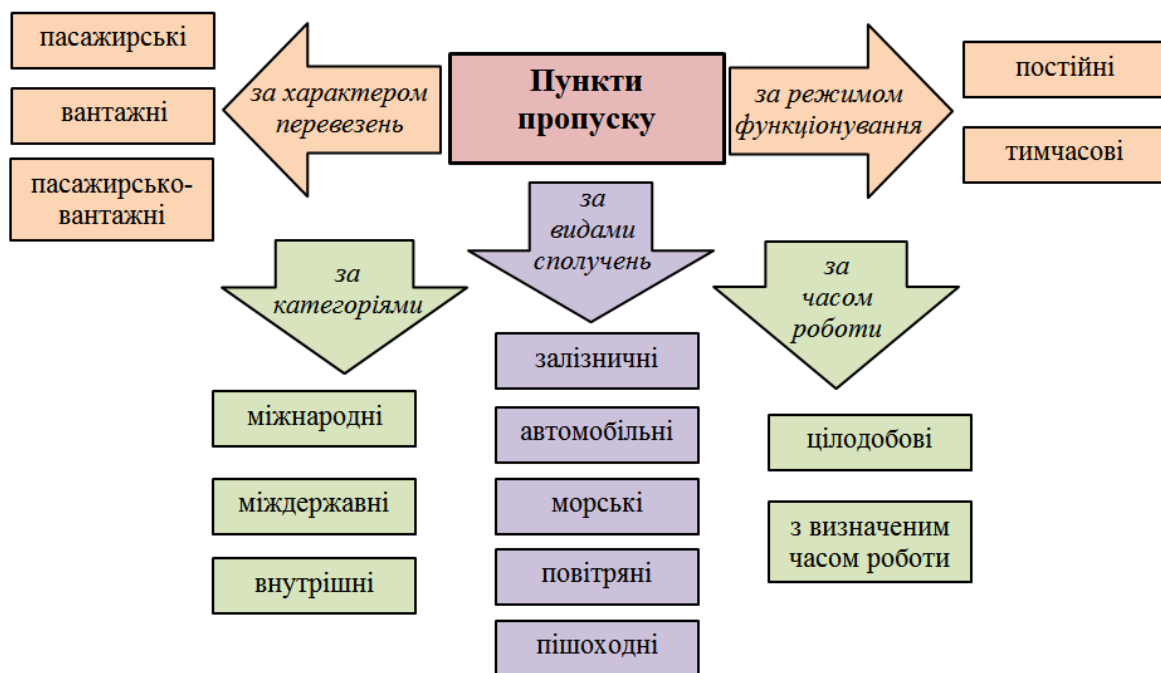


Рис. 14.3. Класифікація пунктів пропускання через державний кордон

Час на виконання контрольних операцій у пункті пропускання, як правило, не має перевищувати час стоянки пасажирського поїзда, визначений розкладом руху поїздів і технологічними процесами роботи залізничних станцій.

Час на виконання контрольних операцій контролюючими органами може бути збільшено за наявності достатніх підстав вважати, що особи, товари і транспортні засоби переміщуються через кордон з порушенням законодавства, при затримання цих осіб, товарів і транспортних засобів внаслідок виявлених порушень.

У зазначених випадках представник контрольного органу (служби), з ініціативи якого здійснюється затримка відправлення з пункту пропускання пасажирського поїзда, інформує старшого зміни прикордонних нарядів і чергового залізничної станції з зазначенням причин та орієнтовного часу затримки, робить запис до рейсового журналу поїзда (причіпного вагона) із зазначенням причин збільшення часу на виконання контрольних операцій (номер вагона, купе, місця у вагоні, де виявлено порушення норм законодавства).

Факт затримки пасажирського поїзда обліковується начальником (черговим) залізничної станції, який складає і підписує в трьох примірниках акт затримки, погоджує його з посадовою особою підрозділу органу охорони державного кордону та посадовою особою, з ініціативи якої було здійснено затримку відправлення з пункту пропускання пасажирського поїзда. Кожній посадовій особі, яка брала участь у підписанні акта затримки, надаються копії акта, що зберігаються у своїх установах протягом року з моменту підписання [32].

Начальники залізничних станцій про випадки затримок пасажирських поїздів інформують Державну адміністрацію залізничного транспорту України протягом п'ятиднів від дати затримки.

Контроль осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна вважається завершеним після доповіді посадових осіб підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів старшим змін прикордонних нарядів і митниці та інформування чергового по залізничній станції про закінчення контрольних операцій.

Пасажирські поїзди під час в'їзду в Україну та виїзду з України можуть починати рух тільки з дозволу старшого зміни прикордонного наряду після завершення прикордонного та митного контролю.

Режим у пункті пропускання визначається і встановлюється начальником органу охорони державного кордону за погодженням з керівником митниці та начальником залізничної станції (вокзалу).

Порядок установаження та підтримання режиму в пункті пропускання оформляється окремим розділом у технологічній схемі пропускання через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Режимні правила, встановлені в пунктах пропускання, обов'язкові для виконання особами, які перетинають державний кордон, обслуговуючим персоналом транспортних засобів міжнародного сполучення, співробітниками контрольних служб і правоохоронних органів.

За порушення режиму в пункті пропускання особи, які перетинають державний кордон, а також посадові особи несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.

Порядок організації взаємодії. Перед початком роботи кожної зміни проводиться нарада за участю посадових осіб підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів, контрольних органів (служб), працівників залізничних станцій (за потреби), на якій:

- підбиваються підсумки роботи попередньої зміни та вирішуються проблемні питання, що виникли в попередньої зміни при здійсненні контрольних операцій службами, які здійснюють відповідні види державного контролю в пунктах пропускання;

- здійснюється обмін інформацією щодо змін у правилах перетинання державного кордону особами, транспортними засобами, вантажами й товарами, які надійшли від відповідних контрольних органів (служб);

- інформуються працівники залізничних станцій про факти порушень працівниками залізниць України чинного законодавства;

- визначаються можливі об'єкти контролю, що будуть піддані посиленому контролю під час роботи зміни [32].

Після наради старший зміни прикордонних нарядів і старший зміни митного органу обмінюються інформацією щодо можливої протиправної діяльності (за винятком інформації з обмеженим доступом).

Перед початком зміни всі посадові особи контрольних органів (служб) отримують у своїх старших змін перепустки з фотокарткою встановленої форми (представницькі картки), що виготовляються і надаються представникам контрольних органів (служб), які здійснюють свою діяльність у пунктах пропускання, відповідним органом охорони державного кордону. Протягом часу перебування в пункті пропускання така перепустка має бути прикріплена на верхньому одязі посадової особи контрольного органу (служби). Після закінчення зміни перепустки здаються старшим змін.

Перебування посадової особи контрольного органу (служби) у пункті пропускання без перепустки є порушенням правил режиму в пункті пропускання. Особа, яка вчинила таке порушення, несе відповідальність, передбачену законодавством.

14.3. Здійснення прикордонного та митного контролю пасажирських поїздів

Перетинання державного кордону пасажирськими поїздами може здійснюватися без заміни колісних пар або з заміною колісних пар у пунктах перестановки.

Після прибуття пасажирського поїзда до пункту пропускання встановлюються зони прикордонного та митного контролю.

Ідентифікація особи за паспортними документами у пасажирів здійснюються прикордонним нарядом «Перевірка документів».

Перевірка паспортних документів в осіб, які прямують через державний кордон у пасажирських поїздах без заміни колісних пар, здійснюється за допомогою переносних комп'ютерних терміналів типу «РОСКЕТ» у салоні вагонів біля пасажирських купе вагонів у присутності провідника вагона [33].

Під час перевірки паспортних документів пасажирів з купе не виходять, виняток – проведення співбесід, огляд конструктивних особливостей купе, складання матеріалів про адміністративне правопорушення, комісійне вивчення паспортних документів.

При заміні колісних пар перевірка паспортних документів здійснюється прикордонним нарядом «Перевірка документів» у службових приміщеннях підрозділів Держприкордонслужби під час технічної стоянки поїзда в пункті пропускання, де відбувається заміна колісних пар. Після закінчення перевірки паспортних документів і подавання пасажирського поїзда до перону паспортні документи роздаються пасажирам прикордонним нарядом, що здійснював збирання документів.

Перевірка паспортних документів обслуговуючого персоналу пасажирського поїзда та локомотива здійснюється посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону в службових купе, кабінах локомотивів.

Митний контроль здійснюється посадовими особами митних органів у порядку, передбаченому Митним кодексом [34] та іншими нормативно-правовими актами з питань митної справи.

При здійсненні прикордонного та митного контролю порядок огляду транспортного засобу (пасажирських і службових приміщень вагонів) визначається старшими змін прикордонних нарядів і митних органів.

При виявленні посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону в конструктивних особливостях транспортних засобів, багажу та особистих речах заборонених до переміщення через

державний кордон України предметів і матеріалів вживаються заходи забезпечення їхньої цілісності до прибуття посадових осіб митних органів.

Зовнішній огляд вагонів (акумуляторних ящиків, конструктивних особливостей тощо) при здійсненні прикордонного та митного контролю здійснюється посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону і митних органів після відкриття їх поїзним електромеханіком і в його присутності з дотриманням заходів безпеки [20].

Огляд локомотива при здійсненні прикордонного контролю та митний огляд проводяться посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону і митних органів у присутності старшого локомотивної бригади з дотриманням визначених залізницею заходів безпеки.

При здійсненні прикордонного та митного контролю основними завданнями є:

1) для посадових осіб підрозділів органів охорони державного кордону [32]:

- пошук і затримання осіб, причетних до спроб порушення державного кордону;
- виявлення зброї, боєприпасів, наркотичних і вибухових речовин;
- контроль за виконанням режимних правил пункту пропускання через державний кордон при здійсненні огляду транспортних засобів;

2) посадових осіб митних органів:

- організація і забезпечення здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон;

- забезпечення контролю за дотриманням правил переміщення валютних цінностей через митний кордон;

- організація і проведення в межах своїх повноважень боротьби з контрабандою та порушенням митних правил.

При здійсненні прикордонного та митного контролю посадові особи підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів виконують завдання з аналізу та оцінювання ризиків. Інформацію, отриману під час контролю, посадові особи доповідають старшим змін прикордонних нарядів і митниці.

Декларування запасів, призначених для споживання, що переміщуються засобами залізничного транспорту, здійснюється у спрощеному порядку відповідно до законодавства України з питань митної справи.

Інформація, зазначена в декларації на запаси споживання, що ввозяться на митну територію держави, обмежується мінімумом відомостей, необхідних для здійснення митного контролю. Допускається використання замість декларацій на запаси споживання облікових документів про рух товарів у вагонах-ресторанах, кафе-барах тощо.

Залізничним транспортним засобом, що здійснює міжнародний рейс і прибуває на митну територію країни або вибуває з неї, дозволяється ввозити та вивозити для споживання особами, які перебувають у ньому, алкогольні напої і тютюнові вироби з розрахування споживання однією особою на добу за нормами, встановленими в роботі [35].

Посадові особи, які здійснюють прикордонний і митний контроль, повинні дбайливо й акуратно поводитись з обладнанням та інвентарем вагона або локомотива, уникати і не допускати пошкодження та псування рухомого складу.

Контрольні запитання

1. Які дії повинен здійснити начальник поїзда після прибуття міжнародного поїзда до пункту пропускання через кордон?

2. Які дії зобов'язаний здійснити провідник вагона за 10 хв до прибуття пасажирського поїзда до пункту пропускання через кордон?

3. Що забороняється робити провіднику вагона під час проведення прикордонного та митного контролю?

4. Де здійснюється перевірка паспортних документів обслуговуючого персоналу пасажирського поїзда та локомотива?

5. Назвіть основні завдання посадових осіб підрозділів органів охорони державного кордону і митних органів під час прикордонного та митного контролю.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Міжнародне приватне право: навч. посіб. / за ред. В. М. Гайворонського, В. П. Жушмана. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 341 с.
2. Гончаренко О. М. Міжнародне приватне право: навч. посіб. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. 392 с.
3. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. Київ: Знання, 2012. 318 с.
4. Пероганич Ю. Й. Міжнародні організації у галузі залізничного транспорту і правове регулювання міжнародних залізничних перевезень. Київ: Київ. Нац. ун-т ім. Тараса Шевченка, 2000. 84 с.
5. Міжнародні транспортні організації та транспортне право: конспект лекцій / В. М. Запара, А. О. Ковальов, С. М. Продащук, Г. С. Бауліна. Харків: УкрДАЗТ, 2012. 42 с.
6. Нормативно-правове забезпечення зовнішньоекономічної діяльності залізничного транспорту України: Офіційний збірник / Л. Д. Коренко, Л. М. Петренко, Ю. Й. Пероганич та ін.; за ред. В. М. Гурнака. Київ: Транспорт України, 1994. 208 с.
7. Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії від 31.05.1985 р. Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_090#Text.
8. Про приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) із застереженнями: Закон України від 05.06.2003 р. № 943-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 39. С. 342.
9. Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) зі змінами та доповненнями на 01.05.2022 р. Офіц. сайт АТ Укрзалізниця. URL: <https://www.uz.gov.ua/passengers/smps/>.
10. Правила використання пасажирських вагонів в міждержавному сполученні / затв. на 17-му засід. Ради залізничного транспорту 25.01.1997 р. URL: https://www.zakon.cc/law/document/read/998_234.

11. Directive (EU) 91/440 of the European Parliament and of the Council of 29 July 1991 on the development of the Community's railways. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0440>.

12. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом протоколу змін від 03.06.1999 р. Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text.

13. Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ – Додаток А до Конвенції). Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text.

14. Єдині правила до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (ЦУІ – Додаток Е до Конвенції). Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text.

15. Єдині правила про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні (АПТУ – Додаток F до Конвенції). Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text.

16. Службова інструкція до Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (СІ до УМПС) зі змінами та доповненнями на 01.05.2005 р. Тарифне керівництво № 10-В. URL: https://www.zakon.cc/law/document/read/998_015.

17. Угода між залізничними адміністраціями держав-учасниць співдружності незалежних держав Грузії, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС) – ВП СМПС. URL: <https://www.uz.gov.ua/passengers/ozumps/>.

18. Особливі умови міжнародних перевезень (SCIC) для поїздок по проїзних квитках в сполученні Схід-Захід (EWT) зі змінами та

доповненнями на 12.12.2021 р. URL: <https://www.uz.gov.ua/passengers/conditions/>.

19. Інструкція з придбання електронних квитків через офіційний сайт Укрзалізниці. URL: [https://uz.gov.ua/files/file/passengers/%D0%86%D0%BD%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%86%D1%96%D1%8F%20\(1\).pdf](https://uz.gov.ua/files/file/passengers/%D0%86%D0%BD%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%86%D1%96%D1%8F%20(1).pdf).

20. Технологія прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон для залізничного сполучення: затв. Наказом Держ. прикордон. сл., Держ. митн. сл., Мін-ва транспорту та зв'язку України від 06.10.2009 р. № 745/926/1032. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1036-09#Text>.

21. Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union. URL: <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/en/TXT/?uri=CELEX%3A32016L0797>.

22. Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32016L0798>.

23. 2002/735/EC: Commission Decision of 30 May 2002 concerning the technical specification for interoperability relating to the rolling stock subsystem of the trans-European high-speed rail system referred to in Article 6(1) of Directive 96/48/EC (Text with EEA relevance) (notified under document number C(2002) 1952). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32002D0735>.

24. Положення про пасажирський поїзд міжнародного сполучення: затв. Радою залізничного транспорту 21.10.2010 р. URL: https://www.zakon.cc/law/document/read/998_506.

25. Єдині правила про технічний допуск залізничного обладнання, що використовується в міжнародному сполученні (АТМФ - Додаток G до

Конвенції). Офіц. сайт Верховної Ради України.
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text.

26. Регламент ЄС № 1371/2007. Про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту: затв. Європейським парламентом і Радою залізничного транспорту від 23.10.2007 р. URL: <http://doszt.gov.ua/content/media/Reglament-1371-UA.pdf>.

27. Інструкція для начальника поїзда міждержавного сполучення: затв. на 16-му засід. Ради залізничного транспорту 13.09.1996 р. URL: https://www.zakon.cc/law/document/read/998_139.

28. Інструкція для провідника пасажирського вагона міждержавного сполучення: затв. на 16-му засід. Ради залізничного транспорту 13.09.1996 р. URL: https://www.zakon.cc/law/document/read/998_238.

29. Правила проїзду пасажирів в поїздах міждержавного сполучення: затв. на 16-му засід. Ради залізничного транспорту 13.09.1996 р. URL: https://www.zakon.cc/law/document/read/998_279.

30. Про затвердження порядку оформлення розрахункових і звітних документів при здійсненні продажу проїзних і перевізних документів на залізничному транспорті: затв. Наказом Мін-ва інфраструктури України, Міністерства доходів і зборів України 30.05.2013 р. № 331/137 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1038-13#Text>.

31. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському союзі та в Україні / за заг. ред. В. Г. Дідика. Київ, 2007. 244 с.

32. Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 р. № 751. Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2010-%D0%BF#Text>.

33. Правила перетинання державного кордону громадянами України: затв. у редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 25.08.2010 р. № 724. Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/724-2010-%D0%BF#Text>.

34. Митний кодекс України № 4495-VI від 13.03.2012 р. Чинна редакція від 04.03.2023 р. Офіц. сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.

35. Про встановлення норм ввезення (вивезення) алкогольних напоїв і тютюнових виробів для споживання членами екіпажу та пасажирями на борту транспортного засобу, який здійснює міжнародний рейс і прибуває на митну територію України: затв. Наказом Мін-ва фінансів України від 30.05.2012 р. № 628. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/re21268?an=8>.

ПРЕДМЕТНИЙ ПОКАЖЧИК

автозчеп.....	142	А	адміністративний комітет.....	24
автомашина.....	45,51		акт затримки.....	186
		Б		
багаж.....	45,50,54,73,102–107		безбар'єрне купе.....	154
багажна дорожня відомість.....	103		безпека руху.....	147
багажна квитанція.....	45,103		Бернська конвенція.....	14
		В		
вантажобагаж.....	54,107–110		відповідальність перевізника	46, 47
вартість багажу.....	62		відповідальність провідника	174
вентиляція.....	146,172		відправник	54
вибухові речовини.....	73		відшкодування.....	46,51
вимушена зупинка.....	179		візок.....	140–142
відмова від поїздки.....	69		внутрішнє перевезення	65
відмова у продовженні поїздки.....	44		втрата.....	49,133
відповідальність пасажирів.....	51			
		Г		
габарит.....	135		Генеральна асамблея	24,33
гальма.....	137,143			
		Д		
дата.....	87,89,92,93,107,129		договір міжнародного перевезення	
дезінфекція.....	132		багажу.....	72–78
декларация.....	178,183		договір міжнародного	
декларування.....	191		перевезення пасажирів.....	65–72
директива Європейського Союзу			договір перевезення пасажирів...43, 52	
440/91.....	30		доплатна квитанція.....	58,79,83, 93,94
довідково-інформаційна робота.....	67		досилання багажу.....	110
		Е		
електронне оформлення.....	87,92,96–101		електромеханік.....	171
електронний квиток.....	96		електропостачання.....	146

забуті речі.....175
загибель.....46
заміна візків.....121,125
запізнення.....51
заподіяна шкода.....49
затримка вагонів.....129

інформація.....60,155,191

картонний квиток79,82,89
квиток.....58
квитанція плацкарти82,83
квиток-купон.....59,79,80,85–90
КВТ ЄЕК ООН.....21
кузов.....144,150
колісна пара.....138–140
комерційний акт.....76,112–114, 202

митний контроль.....181–190
Міжнародний комітет залізничного
транспорту.....36
Міжнародний союз залізниць.....35

написи.....148
наркотичні речовини.....190
населеність вагона.....168,174
наступний перевізник.....55

облік.....160,161,168,173,174
обмежені можливості.....154
обов'язки пасажира.....68
обов'язки перевізника.....67
обов'язки провідника.....158–180,183
обслуговуючий персонал.....117,158,182
огляд вагона.....190

З

затримка поїзда.....186
збиток.....51
зброя.....190
звільнення перевізника
від відповідальності.....47,48
знаки.....148

І

інфраструктура.....30,55

К

компенсація.....51
компанія-оператор.....30
компанія-перевізник.....30
контрольний купон.....79
корінець плацкарти.....82,83
КОТІФ42
купонна книжка.....79,84

М

Міжурядова організація міжна-
родних залізничних перевезень.....22
модернізація.....31

Н

начальник поїзда.....165,174,181
начальник станції.....186
нешасний випадок.....47

О

огороження.....179
опалення.....145
оператор вагонів.....56
Організація співробітництва
залізниць.....25
освітлення.....146
ОТІФ.....22,23,33

пасажир.....	44,56
пасажир з обмеженими можливостями.....	154
перевезення багажу.....	66
перевізник.....	49,56
передавальна відомість.....	115
передача вагонів.....	121,127
підготовка состава.....	156
плацкарта.....	58,79,82,90–93
повернення проїзного документа.....	69
подвійний продаж місць.....	120
пожежа.....	171
позов.....	52,53
поїзд	150
порожній вагон.....	131
посадочний документ.....	100
Рада залізничного транспорту.....	39
радіозв'язок.....	147
рама	144
ревізія.....	173
скарга.....	177
Співдружність європейських залізниц.....	38
тамбур.....	145,175
тварини.....	73
термін договору.....	71,77
УМВС.....	15
умови користування вагонами.....	128
уніфікована норма.....	31,32
фактичний перевізник.....	56

П

послуга.....	162
постільна білизна	151,163
пошкодження.....	49,178
права пасажирів.....	69,163
права перевізника.....	68
Правила користування вагонами і контейнерами.....	27
приймання вагона.....	164–166
прикордонна станція.....	115
прикордонний контроль.....	188–191
провідник.....	119,158–162
проїзд дітей.....	60,89
проїзний документ....	44,56–58,78,160
прострочення доставки.....	48, 49
пункт перестановки вагонів....	121–126
пункт пропускання.....	185–188

Р

ремонт вагонів.....	132,137
різниця вартості проїзду.....	59
розклад.....	47
ручна поклажа.....	48,56,60

С

сторони договору.....	72
суміщена колія.....	122

Т

тривалість придатності квитка.....	84,87
транспортна накладна.....	45
тривалість дії квитка.....	59

У

УМПС.....	54–63
учасники перевізного процесу.....	56

Ф

Зразок комерційного акта УМПС / УМВС

КОМЕРЦІЙНИЙ АКТ
TATBESTANDSAUFNAHME

Серія А 999999

1. Скорочене найменування залізниці _____
Kurzbezeichnung der Bahn
2. Складений 202 «_» _____ 3. Станцією _____
(штемпель станції)

Aufgestellt am durch den Bahnhof Stempel des Bahnhofs

4. До додатка до КА N _____ від 202 «_» _____
Erganzung der Ta Nr. Vom _____
станції _____ залізниці _____
des Bahnhofs der Eisenbahn
5. На відправку малою, великою швдкістю за
накладною, багажною, вантажобагажною
квитанцією (1) N _____ від 202 «_» _____
Für Sendung mit Fracht, Eilgutfrachtbrief Nr. __ Vom _____
Gepack- Expressgutschein
6. Ст. відправлення _____ залізниці
Versandbahnhof der Eisenbahn
7. Ст. призначення _____ залізниці
Bestimmungsbahnhof der Eisenbahn
8. Відправник _____
Absender
9. Отримувач _____
Empfänger
10. Вагон. Вид і N _____ 11. Контейнер. Вид і N _____
Wagengattung u. Nr. Container Art u. Nr.
12. Ініціали залізниці-власниці _____ 13. Підйомної сили _____
Eigentumsmerkmal der Bahn Gesamtlademasse
14. Прибув 202 «_» _____ 15. Поїздом N _____
angekommen am mit Zug
16. У супроводженні _____
in Begleitung
17. За пломбами
Vorhandene Plomben

Відомості про пломби Angaben über die Plomben Де накладені пломби wo wurden die Plomben angebracht	Залізниці / die Eisenbahn			
	Найменування станції і залізниці Bezeichnung d. Bahnhofs und der Bahn	Дата накладання пломб Datum des Anlegens der Plomben	Контрольні знаки пломб Kontrollzeichen der Plomben	Кількість пломб Anzahl der Plomben
На вагоні am Wagen	18	19	20	21
На контейнері am Container	28	29	30	31

17. Продовження таблиці

Відомості про пломби Angaben über die Plomben Де накладені пломби wo wurden die Plomben angebracht	Відправника des Absenders				Митниці des Zollamte	
	Найменування відправника Nahme des Absenders	Дата накладання пломб Datum des Anlegens der Plomben	Контрольні знаки пломб Kontrollzeichen der Plomben	Кількість пломб Anzahl der Plomben	Найменування країни Bezeichnung des Landes	Кількість пломб Anzahl der Plomben
На вагоні am Wagen	22	23	24	25	26	27
На контейнері am Container	32	33	34	35	36	37

38. Відомості про сліди розкриття або пошкоджень пломб _____
Angaben über Öffnungs oder Beschädigungsspuren an den Plomben

39. До КА прикладені такі пломби та документи _____
Der Ta sind folgende Plomben und Unterlagen beigefugt

40. Пломби та документи, що прикладені до КА N _____
По відправленню N _____
Die Plomben und Unterlagen sind der Ta Nr. zur Sendung Nr.

41. Вагон/контейнер <*> виявився в технічному відношенні справним/несправним <*>, про що складено технічний акт N _____ 202 __ р. _____
Der Wagen/kontainer <*> ist in technischer Hinsicht unbeschadigt/ beschadigt <*> woruber das technische Protokoll Nr. _____ vom _____ aufgestellt wurde

42. Вантаж навантажено залізницею/відправником _____
Das Gut wurde verladen vom der Eisenbahn/vom Absender

43. Оголошена вартість _____
Wertangabe

44. Результат перевірки
Ergebnis der Untersuchung

Знаки, марки і номери Zeichen, Marken und Nummer	Кількість місць Stuckanzart	Вид упаковки Art der Verpackung	Найменування вантажу Bezeichnung des Gutes	Загальна маса, кг Gesamtmasse in kg	Маса одного місця при стандартній упаковці, кг Masse eines Stuckes bei Standardverpackung in kg
---	--------------------------------	------------------------------------	---	--	--

45. Значиться за накладною (багажній, вантажобагажній квитанції) <*>
Nach dem Frachtbrief (Gepack Expressgutschein)

46	47	48	49	50	51

52. В дійсності виявилось
Tatsächlich festgestellt

53	54	55	56	57	58

59. У тому числі пошкоджених місць
Davon beschadigte Stucke

60	61	62	63	64	65

66. Обставини складання КА. Опис вантажу (у тому числі пошкодженого) з зазначенням кількості нестачі або надлишку _____

Umstande der Aufstellung der Ta Beschreibung des Zustandes des Gutes (einschliesslich des beschadigten Gutes) mit Angabe der Fehlmenge und der ubertzahligten Menge

--

Підписи
Начальник станції _____
Unterschriften
Leiter des Bahnhofs

Завідуючий вантажним районом _____
Ermittlungsdienst
Комерційний агент станції _____
Wagendienst
Вантажоотримувач _____
Empfanger des Gutes

Календарний штампель станції
Tagesstempel des Bahnhofs

67. Акт експертизи складено/не складено <*> _____
Sachverständigengutachten aufgestellt/nicht aufgestellt <*>

68. Відмітка станції призначення про стан вантажу, що прибув з
КА попутної станції _____
Vermerk des Bestimmungsbahnhofs über den Zustand des
Gutes, das mit der Ta eines Unterwegsbahnhofs eingetroffen
ist

	Підписи
	Начальник станції _____
	Unterschriften
	Leiter des Bahnhofs
	Завідуючий вантажним районом _____
	Ermittlungsdienst
	Комерційний агент станції _____
	Wagendienst
	Вантажоотримувач _____
	Empfänger des Gutes

Календарний штампель станції

Tagesstempel des Bahnhofs

69. Цей КА супроводжується _____

Diese Ta wird an

«__» _____ 202__

<*> Непотрібне закреслити

Nichtzutreffendes streichen

Навчальний посібник

Бутько Тетяна Василівна,
Долгополов Петро Віталійович,
Константінов Денис Володимирович,
та ін.

**ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
У МІЖНАРОДНОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

Відповідальний за випуск **Долгополов П. В.**

Редактор **Ібрагімова Н. В.**

Підписано до друку 27.04.2023 р.

Умовн. друк. арк. 12,75. Тираж . Замовлення № .

Видавець та виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,

61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.