



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

unity, solidarity, universality

Генеральный договор об аренде вагонов (GCU)

Развитие взаимоотношений между ЖТП и арендаторами вагонов с одной стороны и между ЖТП и собственниками вагонов с другой стороны

ЕЭК, группа экспертов по единому железнодорожному транспортному праву,

Санкт-Петербург, 8 июля 2010 г.

***Эрик Пеетерманс,
председатель ассоциации
арендаторов вагонов UIC***

Европейская либерализация и КОТИФ-99 (Международная железнодорожная конвенция) требуют изменения режима оборота вагонов — а значит, и режима их аренды

Либерализация

RIV

- Regolamento Internazionale Veicoli
- С 1922 г., обновлено в 2000 г.
- 800 000 вагонов в 33 странах
- Подготовлено UIC в офисе RIV, Париж, ул. Жана Рея, 16

КОТИФ-99,
1 июля 2007 г.

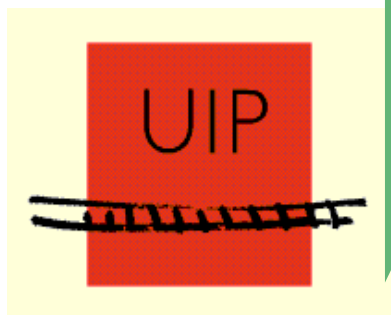
UIC, UIP и ERFA совместно разработали текст генерального договора об аренде грузовых вагонов

- Договор GCU вступил в силу 1 июля 2006 г.

- Составив его, участники рынка продемонстрировали способность к самоорганизации в условиях открытого рынка в тех сферах, в которых выгодна кооперация.

- Ключевую роль в этом процессе играют ассоциации. Они выступают гарантами договора GCU.

- Еврокомиссия и ERA придают большое значение этому договору как вектору эффективной практической реализации законодательства ЕС.



Договор GCU — это многоплановая основа договорных отношений, связанных с арендой вагонов

Генеральный договор об аренде вагонов (GCU):

- является **многоплановой основой договорных отношений**, созданной на основе единых правовых предписаний в отношении аренды вагонов (CUV, приложение D к КОТИФ-99);
- содержит описание **прав и взаимных обязательств железнодорожных предприятий и собственников вагонов** в отношении аренды подвижного состава;
- избавляет договаривающиеся стороны от необходимости заключать многочисленные двусторонние соглашения о **совместном использовании вагонов** на либерализованном европейском рынке железнодорожных перевозок;
- при необходимости может быть **эффективно дополнено** другим соглашением.

Коммерческие условия аренды вагонов оговариваются отдельно !

Разделы договора GCU описывают весь диапазон отношений между ЖТП и собственниками вагонов

- ГЛАВА I. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА, ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ, РАСТОРЖЕНИЕ, ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ, ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ЧИСЛА ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН
- ГЛАВА II. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ПРАВА СОБСТВЕННИКА ВАГОНОВ
- ГЛАВА III. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ПРАВА ЖТП
- ГЛАВА IV. УСТАНОВЛЕНИЕ И ЛИКВИДАЦИЯ ПОВРЕЖДЕНИЙ ВАГОНОВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ВЕДЕНИИ ЖТП
- ГЛАВА V. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СЛУЧАЕ УТРАТЫ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЯ ВАГОНА
- ГЛАВА VI. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СЛУЧАЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ, НАНЕСЕННОГО ДРУГИМ ВАГОНОМ
- ГЛАВА VII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ПЕРСОНАЛОМ И ДРУГИМИ ЛИЦАМИ
- ГЛАВА VIII. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Текст можно загрузить на веб-сайте www.gcubureau.org.

12 технических приложений к договору GCU помогают договаривающимся сторонам осуществлять повседневную рабочую деятельность

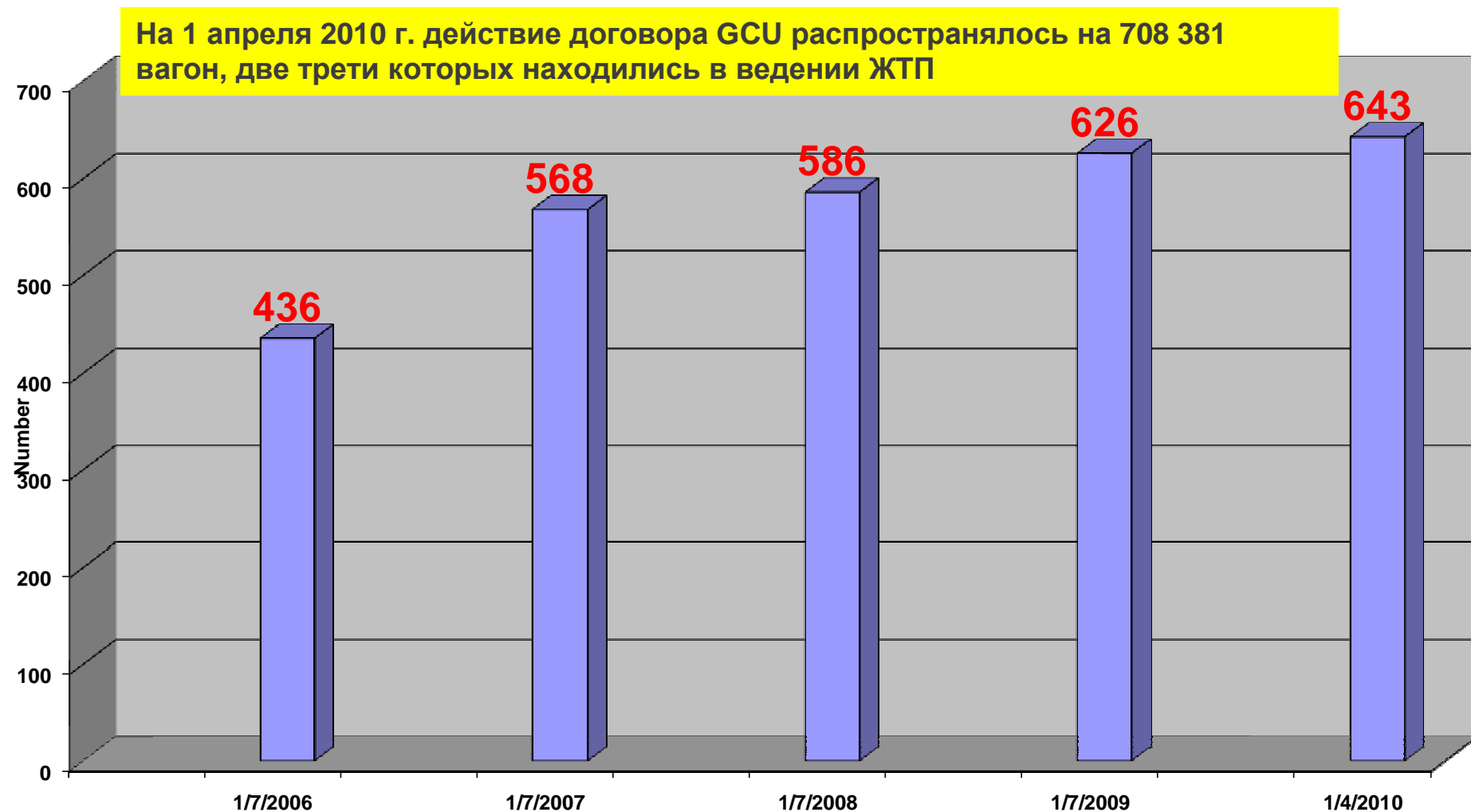
- Приложение 1. Перечень договаривающихся собственников и ЖТП
- Приложение 2. Определения
- Приложение 3. Вагонная накладная
- Приложение 4. Протокол об установлении ущерба, причиненного вагону
- Приложение 5. Метод расчета остаточной стоимости вагона
- Приложение 6. Компенсация за потерю возможности эксплуатации
- Приложение 7. Запасные части
- Приложение 8. Правила применения и дальнейшее развитие договора GCU
- Приложение 9. Условия технического осмотра вагонов, подлежащих передаче
- Приложение 10. Текущий ремонт и профилактическое техническое обслуживание
- Приложение 11. Надписи и обозначения на вагонах
- Приложение 12. Каталог повреждений вагонов

Все вагоны равноценны!

Генеральный договор об аренде вагонов (GCU):

- обеспечивает применение **единых правил** и к вагонам, находящимся в **частной** собственности, и к собственным вагонам **железных дорог**;
- кладет конец монополии железнодорожных предприятий на **регистрацию** частных вагонов;
- в соответствии с новой конвенцией КОТИФ-99 **упраздняет любые обязательства** железнодорожных предприятий по перевозке вагонов.

На 1 апреля 2010 г. договор GCU подписали 643 организации, владеющие 700 000 вагонов (что составляет 90 % грузовых вагонов в Европе)



ЖТП справятся с переменами

Какие изменения появились с точки зрения железных дорог?

- Разделение на инфраструктуру и операторов: теперь существуют отдельные компании по управлению объектами инфраструктуры (ИМ) и железнодорожные предприятия (ЖТП).
- Организация регулируемой, прогнозируемой и в некоторой степени защищенной системы.
- Развитие либерализованной договорной среды.
- Разделение ответственности между экономическими партнерами.
- Более глубокое понимание логики и экономики основополагающих элементов транспортной цепочки. Единой системы больше нет, предстоит осваивать новые роли. ***ЖТП придется освоить профессию собственника вагонов.***
- Комплексное и всестороннее оформление основ правового регулирования.
- Вступление в среду сотрудничающих конкурентов: даже в либерализованной среде для эффективного функционирования железнодорожной системы необходима существенная доля кооперации.
- Договор GCU стал мощным вектором взаимодействия.

Вопросы, которые предстоит решить участникам договора GCU

- **Организация базы данных вагонов GCU**
 - Поправки предложены в конце марта 2010 г.
 - Реализация планируется 1 октября 2010 г.
 - База данных необходима агентам на местах, в частности для полноценного выполнения информационных задач, связанных с договором GCU.
- **Адаптация договора GCU к развитию законодательства ЕС**
 - Появление понятия «собственник вагонов» (WK) и «сторона, ответственная за техническое обслуживание» (ЕСМ) в договоре GCU (последние поправки к договору GCU, для целей контракта WK = ЕСМ).
 - Директива 2008/110/ЕС, вводящая договор ЕСМ.
 - Сертификация.
 - Меморандум о взаимопонимании, приостанавливающий полное применение директивы.
 - Директива 2004/49/ЕС с поправками: содержание, связанное с сертификацией по безопасности.
 - Предложение организации промежуточного решения для получения сертификатов по безопасности ЖТП.
 - Самостоятельная декларация в качестве ЕСМ.
- **ЖТП, которые также являются WK, придется освоить профессию собственника вагонов**
 - WP = WR
 - Автономная работа с вагонами, включая перегрузку и возврат пустых вагонов RIV!
 - Возможны различные экономические модели.

Нерешенная проблема — отношения с инфраструктурными предприятиями

- **Статья 28 договора GCU: «Договаривающиеся стороны несут ответственность за своих сотрудников и других лиц, услугами которых они пользуются для выполнения договора, если эти сотрудники и другие лица действуют в рамках выполнения своих обязанностей».**
- **Что это означает в отношении ответственности ЖТП перед инфраструктурными предприятиями?**

Собственники вагонов хотели бы перенести действие статьи 9 предписаний CUV на статью 28 договора GCU: инфраструктурные предприятия оказывают услуги ЖТП.

- ЖТП до сих пор отвергали такое включение из-за отсутствия рычагов влияния на инфраструктурные предприятия.
 - Более того, из-за **отсутствия таких рычагов** ЖТП хотели бы прямо прописать в статье 28 договора GCU правило о том, что инфраструктурные предприятия не являются обслуживающими по отношению к ЖТП.
 - Поскольку сейчас идет процесс принятия решений об изменениях в договоре GCU, ни одна формулировка не может быть принята однозначно.
 - Статью 9 предписаний CUV следовало бы применять по умолчанию, но тогда возникает противоречие со статьей 2.1 договора GCU: договор GCU имеет приоритет перед едиными правилами CUV.
- **ЖТП оказались в невыгодном положении между клиентами и инфраструктурными компаниями.**
 - **В будущем договор ГТС европейского образца будет обязывать инфраструктурные компании компенсировать ЖТП расходы, связанные с задержками сроков доставки, произошедшими по вине инфраструктурных компаний.**

Спасибо за внимание!