

# AVV/GCU TEORIA A PRAKTYKA

MACIEJ GŁADYGA

GCU/AVV – międzynarodowa, wielostronna umowa regulująca relacje posiadaczy wagonów i przewoźników, celem której było zunifikowanie zasad współpracy, jest narzędziem ułatwiającym obrót środkami transportu. Rozbieżne interpretacje zapisów oraz odmienna praktyka stosowania poszczególnych przepisów dotyczących postępowania w przypadku awarii przez sygnatariuszy w różnych krajach są przyczyną szeregu praktycznych problemów.

**D**la przypomnienia umowa ogólna o użytkowaniu wagonów towarowych (GCU/AVV) jest wielostronnym kontraktem opartym na międzynarodowej konwencji COTIF 1999 oraz załączniku D, tj. CUV (Jednolite zasady dotyczące kontraktów o użytkowaniu pojazdów w międzynarodowych przewozach kolejowych). Umowa określa wzajemne prawa i obowiązki posiadaczy wagonów (Wagon Keepers – K) i przewoźników (Railway Undertakings – RU) w odniesieniu do użytkowania kolejowych wagonów towarowych jako środków transportu w Europie i poza nią. Podmiotami odpowiedzialnymi za stworzenie umowy były trzy organizacje UIC, UIP oraz ERFA. Obecnie spośród ich

członków jest wybierany skład Komitetu Wspólnego (Joint Committee) przy czym UIC i UIP posiadają w Komitecie po pięciu reprezentantów, a ERFA dwóch. Dodatkowo każda z organizacji posiada osobę pełniącą funkcję rzecznika/sekretarza (Rapporteur). Od jej powstania w lipcu 2006 umowa objęła znaczącą sieć ponad sześciuset sygnatariuszy w dwudziestu krajach. W powiązanej z umową bazie wagonów zgłoszonych jest ich obecnie ponad sześćset tysięcy. Wśród sygnatariuszy umowy jest szereg polskich firm, zarówno posiadaczy wagonów, jak i przewoźników oraz tych, którzy łączą te dwie funkcje. Przedstawiciele wszystkich tych grup są zrzeszeni m.in. w Izbie Gospodarczej Transportu Lądowego i na tym forum zasygnalizowali potrzebę podjęcia dyskusji o trudnościach we współpracy z kontrahentami zagranicznym, z którymi borykają się na co dzień. Okazję do debaty stanowiło wspólne posiedzenie Sekcji Wagonów i Spedycji oraz Przewoźników Kolejowych, na które IGTL jako członek ERFA zaprosił M. Vaersta, rzecznika tej organizacji przy Komitecie Wspólnym. Wśród problemów sygnalizowanych przez polskich posiadaczy wagonów towarowych na pierwszy plan wysunęły się terminy napraw. Zgodnie z zapisami artykułu 19. przewoźnik (RU) organizuje naprawę wagonu, który podczas przewozu uległ awarii. Jeśli koszt naprawy przekroczy 850 EUR, wymagana jest uprzednia zgoda posiadacza (nie dotyczy wymiany klocków hamulcowych) – poniżej tej kwoty zgoda nie jest potrzebna. O konieczności przeprowadzenia naprawy oraz jej kosztach przewoźnik powinien niezwłocznie poinformować posiadacza. Jeśli koszt naprawy przekroczy 850 EUR, a posiadacz nie odpowiedział w ciągu 2 dni roboczych, naprawa jest wykonywana, a zgoda posiadacza nie jest konieczna. Zwrócono uwagę na niesymetryczność relacji w tym zakresie, ponieważ nie jest określony żaden termin na naprawę wagonu przez RU, a rygorystyczne terminy są nakładane na posiadacza. Posiadacz często nie ma informacji na temat swojego pojazdu, co rodzi problemy

w relacjach z kontrahentami przy długotrwałej naprawie prostych usterek. Zwrócono również uwagę na brak jakichkolwiek uregulowań dotyczących wskazania warsztatu naprawy przy bardzo różnych cenach usług w Europie.

W tym kontekście poniesiono również, że zgodnie z art. 18. posiadaczowi przekazuje się niezwłocznie kopię protokołu o uszkodzeniu. Natomiast posiadacze zgłaszają problem z otrzymywaniem faktur za naprawy z dużym opóźnieniem, przy braku uprzedniego przekazania raportu o uszkodzeniu. Część przewoźników wskazuje w raportach, że wagon został przejęty z usterką od poprzednio użytkującego go przewoźnika, czego posiadacz nie jest w stanie zweryfikować. Jednocześnie stwierdzono, że do wyjaśnienia pozostaje kwestia, czy jednostronne oświadczenie jest wystarczające, czy fakt usterki powinien być potwierdzany przy przejęciu. Zdaniem polskich przedsiębiorców zapisy GCU/AVV wymagają w tej materii doprecyzowania. Obecny

na spotkaniu IGTL przedstawiciel ERFA poinformował, że specjalnie powołany ad hoc zespół roboczy pracuje obecnie nad kwestią ulepszenia przepływu informacji pomiędzy stronami. Obie powyższe kwestie wywołały w sposób naturalny odniesienie się do zasad rozstrzygania sporów. Zgodnie z art. 32., jeżeli strony nie uzgodniły inaczej, właściwe są sądy dla siedziby pozwanego. Zapis ten jest skrupulatnie wykorzystywany przez dużych graczy na rynku przewozów, w szczególności w relacjach z mniejszymi posiadaczami. Czasami przedmiot sporu jest małej wartości, a koszty sądowe oraz podróży związanych z rozprawami w odległych krajach powodują, że posiadacz rezygnuje z dochodzenia roszczeń. W tym miejscu dyskusji została podniesiona kwestia arbitrażu. Przedstawiciel ERFA przypomniał, że od momentu wejścia w życie umowy, instytucja ta nie została wykorzystana ani razu. Przyczyną mogą być koszty postępowania (m.in. zespół ekspertów) oraz naturalna tendencja do opierania się na rozstrzygnięciach sądowych, jako pewniejszych. Dlatego też w kolejnej wersji umowy, która będzie obowiązywać od początku 2018 roku, zapisy dotyczące postępowania arbitrażowych zostaną usunięte. Jednocześnie jest rozważane stworzenie tzw. „dobrych praktyk” (np. w postaci procedury UIC), które wskazywałyby sposób postępowania w konkretnych przypadkach.

Bardzo istotną sprawą podniesioną przez polskie przedsiębiorstwa była utrata wartości zestawu kołowego w wyniku reprofilacji. Zgodnie z art. 23.2 przy uszkodzeniu wagonu lub jego części odszkodowanie jest ograniczone do wysokości kosztów naprawy. Rekompensatę z tytułu utraconych korzyści przyznaje się według art. 13.3. i załącznika 6. Część

uszkodzeń powierzchni tocznej koła monoblokowego lub obręczy (płaskie miejsca, nalepy) może być spowodowana nieprawidłową pracą maszynisty. Każde przetoczenie zestawu kołowego zmniejsza jego wartość, co nie ma obecnie żadnego odzwierciedlenia w umowie i nie jest przedmiotem rekompensaty. Konieczne jest uwzględnienie utraty wartości, ponieważ wymiana tarcz jest bardzo wysokim kosztem, który ponosi posiadacz. Niektórzy przewoźnicy uznają po swojej stronie koszty związane ze zużyciem zestawów kołowych, ale nie jest to powszechna praktyka i musi zostać uregulowana w umowie. W tej kwestii przedstawiciel ERFA miał bardzo dobre wiadomości, ponieważ zmiana w tym zakresie została już opracowana i zostanie wprowadzona z początkiem przyszłego roku. W załączniku VI pojawią się zapisy mówiące o konieczności rekompensaty ze strony przewoźnika na rzecz posiadacza stałej, zryczałtowanej kwoty w wysokości 350

EUR za każde odpowiednio udokumentowane przetoczenie zestawu kołowego. Należy uznać to za krok w dobrym kierunku. Za jakiś czas będziemy w stanie ocenić, jak nowe zapisy umowy stosowane są w praktyce i czy nie będzie konieczna ich korekta lub doprecyzowanie.

Na koniec omówiono także kwestię potencjalnych zmian w umowie i załącznikach. Zwrócono uwagę, że sygnatariusze mają nie tylko prawo

wyrażenia swojej opinii o proponowanych zmianach w ramach konsultacji, ale także posiadają pod pewnymi warunkami inicjatywę w tym zakresie. Należy niestety stwierdzić, że aktywność na obu polach jest, mówiąc eufemistycznie, „umiarkowana” i większość zmian jest akceptowana przy milczącej zgodzie sygnatariuszy. Warto zainteresować się możliwościami, jakie dają procedury i zapisy umowy, ponieważ nierzadko można odnieść wrażenie, że permanentne narzekanie na obecną sytuację nie pociąga za sobą dużej aktywności, żeby coś w otoczeniu zmienić.

Temat GCU/AVV na pewno będzie nadal przedmiotem zainteresowania polskich przewoźników i posiadaczy, i nie raz do zagadnienia powrócimy. Tymczasem warto zapoznać się ze zmianami, które czekają u progu nowego 2018 roku. Odrębną kwestią jest szerokie porozumienie organizacji branżowych i największych graczy na rynku, które doprowadziłyby do opracowania jednolitej wersji w języku polskim, uznawanej za wiążącą przez wszystkich zainteresowanych, która następnie byłaby tylko uzupełniana lub korygowana. Ale to już temat na odrębną dyskusję...

## Bardzo istotną sprawą podniesioną przez polskie przedsiębiorstwa była utrata wartości zestawu kołowego w wyniku reprofilacji



Maciej Gładys,  
dyrektor biura Izby  
Gospodarczej  
Transportu  
Lądowego