



An association under Swiss law

www.railworkinggroup.org

Baarerstrasse 98, PO Box 2258, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09
Email: howard.rosen@railworkinggroup.org

بروتوكول سكة حديد لوكسمبورغ – موجز

- تشير التقديرات إلى أن شركات سكة الحديد تستثمر حالياً حوالي 24 مليار يورو سنوياً في مجال قاطرات السكك الحديدية ولكن هناك حاجة إلى المزيد ولا تستطيع الحكومات دائماً أن تمول الاحتياجات الموجودة حالياً ناهيك عن الاستثمارات المتزايدة المطلوبة.
- ما لم يكن هناك دعم انتمائي متوفر من قبل الدولة، فإن ممولي معدات سكة الحديد من القطاع الخاص يطلبون ضمانات لتسديد الاعتماد المقدم عبر القروض أو عقود الإيجار و لاحترام حقوق الملكية حتى عندما تتجاوز أجزائها الحدود بحيث أنه يمكن استعادة حيازة الموجودات من قبل الدائن في حال عدم دفع أو إعسار المدين.
- إن المشكلة الرئيسية هي أنه ليس هناك نظام سجل دولي لتسجيل ضماناتهم وفي الغالب لا يوجد سجل موجودات محدد على مستوى الدولة ينظم أولوية حقوق الدائنين.
- خلال مؤتمر دبلوماسي عقد في لوكسمبورغ في فبراير 2007، والذي كان تحت الرعاية المشتركة لكل من أونيدروا واوتيف وشاركت فيه 42 دولة و 12 منظمة دولية، تم اعتماد بروتوكول لوكسمبورغ لمعاهدة كيب تاون بشأن المصالح الدولية المتعلقة بالمعدات القابلة للنقل وبذلك نشأ إطار قانوني عالمي جديد يقر وينظم ضمانات المقرضين والمؤجرين والبائعين الذين يبيعون بموجب اتفاقيات بيع مشروطة بحيث أن كل منهم من الممكن ضمانه بقاطرات سكة حديدية.
- ينطبق البروتوكول على كل قاطرات السكك الحديدية (من القطارات السريعة وحتى الترام) وسينشئ نظام دولي لتسجيل وتحديد أولويات الأطراف المضمونين لدى السجل يمكن الوصول إليه على مدى 24 ساعة من خلال شبكة الانترنت بما يسمح لهؤلاء الأطراف بتسجيل مصالحهم

Members of the Rail Working Group: AAE Ahaus Alstatter Eisenbahn • The Alta Group • Bombardier Transportation • Bowman Gilfillan Attorneys • CIT Comité international des transports ferroviaires • Community of European Railways • Costaferroviaria • Deutsche Bahn • DVB Bank SE • DLA Piper • Dresdner Kleinwort • English Welsh and Scottish Railway • Europe Rail Consultancy Ltd • European Intermodal Association • Fasken Martineau DuMoulin LLP • Field Fisher Waterhouse LLP • Freehill Hollingdale & Page • Freshfields Bruckhaus Deringer LLP • Fromer, Schultheiss & Staehelin • GE Capital • Global Capital Finance GmbH & Co. Europe KG • Gorrissen Federspiel Kierkegaard • Holland & Knight • Howard Rosen Solicitors • HSH Nordbank • Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) • International Union of Private Wagons • K & L Gates LLP • KfW Kreditanstalt for Wiederaufbau • Lenz & Staehelin • Mason Hayes+Curran • Mayer, Brown, Rowe & Maw LLP • Nauta Dutilh • Norton Rose • Rajinder Narain & Co. • Rand Merchant Bank • Rodriguez & Cavalier • Stephenson Harwood • Trinity Industries • UIC International Union of Railways • Union of European Railway Industries (UNIFE) • White & Case • Wiersholm Mellbye & Bech • Zolfo Cooper

وتسهيل عمليات المراجعة التي يجريها الدائنون المحتملون لأي مطالبات منافسة على المعدات التي يتم تمويلها.

• كما سيشكل البروتوكول نظام مشترك لاستعادة حيازة الموجودات في حال إخلال أو إعسار المدين مع مراعاة ضوابط المصلحة العامة.

• مع أن البروتوكول سيكون مفيداً بشكل خاص فيما يتعلق بالمعدات التي تعبر الحدود و فيما يتعلق بتجنب الصعوبات الحالية المتعلقة بالضمانات الناشئة بموجب قانون أحدا الدول و المنازع عليها أمام محاكم دولة أخرى تكون الموجودات فيها، فإنه سيكون أيضاً مفيداً فيما يتعلق بالتمويل المحلي.

• مع تخفيض المخاطر بالنسبة لممولي المعدات، فإن ذلك سيؤدي إلى:

❖ جذب المزيد من مقرضي القطاع الخاص إلى السوق مما سيؤدي إلى تمويل أرخص للعمليات المضمونة من قبل أطراف غير الدولة إذ أن المخاطر التي من الممكن أن يواجهها ممولي القطاع الخاص ستخفض وسيدخل المزيد من الممولين إلى السوق مما سيوفر المزيد من الخيارات للمشغلين فيما يتعلق بتكاليف وأنواع التمويل.

❖ تسهيل الإقراض إلى العملاء حيث أنه، حتى الآن، ضعف المقدرة الائتمانية و/أو النقص في البنية التحتية القانونية قد أديا إلى الحد من الإقراض البنكي.

❖ تشجيع الاستثمار الرأسمالي الذي سيؤدي بدوره إلى ترويج توسيع منشآت تصنيع قاطرات السكك الحديدية.

❖ تسهيل عقود إيجار التشغيل القصيرة الأجل لقاطرات السكك الحديدية ليس فقط لمشغلي سكك الحديد من قبل الممولين ولكن أيضاً بين المشغلين بما يضمن استخدام أكثر فعالية لقاطرات السكك الحديدية.

وبهذا تفتح حدود الدخول إلى الصناعة بالنسبة لمشغلي القطاع الخاص وتزيد من كفاءة المشغلين الحاليين والمنافسة وتقلل من اعتماد الدولة والقطاع الخاص على التمويل من قبل الدولة بما يؤدي إلى زيادة ديناميكية الصناعة. عندها يمكن للحكومات أن تركز على الموارد المحدودة لتمويل البنية التحتية بدلاً من قاطرات السكك الحديدية.

للحصول على نص البروتوكول وكذلك المقالات المرتبطة بها وأوراق الإيجاز والعرض، يرجى زيارة الموقع www.railworkinggroup.org