*

THE 2001 CAPE TOWN CONVENTION
ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT

RAIL WORKING GROUP

www.railworkinggroup.org

Ассоциация, подчиняющаяся законодательству Швейцарии

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; email: info@railworkinggroup.org

RailWorkingGrp
LinkedIn

Краткое изложение Люксембургского железнодорожного протокола

- По текущим оценкам железные дороги инвестируют в парки подвижного состава примерно 24 миллиарда евро в год, но требуется гораздо больше, а правительства не всегда могут поддерживать даже существующий уровень финансирования, не говоря уже об его увеличении.
- Если не существует государственной поддержки с рейтингом инвестиционного класса, частным спонсорам железнодорожного оборудования требуются обязательства, что кредит, предоставленный в виде займов или аренды, будет выплачен, и что их права собственности будут соблюдены, даже когда их имущество передвигается через границы государств, и активы могут быть возвращены в собственность кредитору по неуплате или неплатежеспособности должника.
- Ключевая проблема состоит в том, что не существует системы международной регистрации для соблюдения данных кредиторам гарантийных обязательств, а также во многих случаях нет специального реестра по активам на национальном уровне, который регулировал бы преимущественные права кредитора.
- На Дипломатической конференции в Люксембурге в феврале 2007 года, спонсируемой УНИДРУА и OTIF, где присутствовали представители 42 государств и 12 международных организаций, был утвержден Люксембургский протокол к кейптаунской Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования, создавая тем самым новую всемирную правовую структуру, признающую и регулирующую гарантийные обязательства кредиторам, арендодателям и поставщикам, продающим свою продукцию по условным торговым соглашениям, где каждое обязательство гарантировано подвижным составом.

* Кейптаунская Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 года. Железнодорожная рабочая группа

Протокол применим ко всем железнодорожным подвижным составам (от высокоскоростных поездов до трамваев) и будет являться международной системой регистрации и преимущественных прав гарантированных сторон, где Реестр будет доступен круглосуточно через Интернет, что позволит этим сторонам регистрировать их обязательства и поможет потенциальным кредиторам проверять наличие встречных исков к финансируемому оборудованию.

- Протокол также ляжет в основу общей системы по возвращению в собственность активов в случае неисполнения обязательств или по несостоятельности должника, при условии, что будут соблюдены общественные интересы.
- Хотя протокол будет особенно полезным в связи с оборудованием, пересекающим границы, что позволит избежать имеющихся сложностей с гарантиями, созданными по законам одного законодательства и обжалуемыми в других юрисдикциях, где находятся данные активы, он также будет содействовать внутреннему финансированию.
- Уменьшая риск для спонсоров железнодорожного оборудования, протокол:
  - привлечет на рынок больше частных кредиторов, что приведет к более дешевому финансированию для не гарантированных государством операторов, так как риски для частных инвесторов снизятся и все больше инвесторов придут на рынок, что также создает выбор среди операторов в отношении цен и типов финансирования
  - будет способствовать в получении кредитов клиентами, у которых до настоящего времени не было возможности получить кредитование в банках из-за низкого доверия и недостатка правовой инфраструктуры
  - будет содействовать капиталовложениям, что в свою очередь поможет расширению промышленных предприятий, производящих железнодорожные подвижные составы
  - будет способствовать краткосрочным операционным арендам подвижного состава, причем не только между железнодорожными операторами и инвесторами, но и между самими операторами, обеспечивая более эффективную эксплуатацию подвижного состава,

таким образом, упрощая процесс вхождения в индустрию операторам частного сектора, делая текущих операторов более эффективными и конкурентоспособными, а также сокращая зависимость государственных и частных операторов от государственного финансирования, что в свою очередь приведет к более динамичной индустрии. Правительства смогут

сконцентрировать ресурсы на финансировании инфраструктуры, а не парка железнодорожных подвижных составов.

Текст Люксембургского протокола, а также полезные статьи, справочные документы и тексты презентаций можно найти на странице www.railworkinggroup.org