

CÔNG ƯỚC CAPE TOWN 2001 VỀ QUYỀN LỢI QUỐC TẾ ĐỐI VỚI TRANG THIẾT BỊ DI ĐỘNG

NHÓM CÔNG TÁC VỀ ĐƯỜNG SẮT

Hiệp hội theo Luật Thụy Sỹ

www.railworkinggroup.org

Luật sư Howard Rosen, 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

Nghị định thư Đường sắt Luxembourg – giới thiệu tổng quát

- Theo ước tính, ngành đường sắt hiện đầu tư khoảng 24 triệu euro mỗi năm sản xuất đầu máy xe lửa, tuy nhiên cần phải có số vốn đầu tư nhiều hơn thế trong khi các chính phủ không phải lúc nào cũng có thể đáp ứng nhu cầu vốn hiện nay, chưa nói tới việc tăng đầu tư.
- Nếu không có hỗ trợ tín dụng của nhà nước để đầu tư thì các quỹ tư nhân trong lĩnh vực thiết bị đường sắt sẽ yêu cầu phải có bảo lãnh, đảm bảo tín dụng thông qua các khoản vay hoặc cho thuê tài chính sẽ được hoàn trả và quyền sở hữu của họ sẽ được đảm bảo ngay cả khi tài sản thế chấp của họ dịch chuyển giữa các quốc gia. Trên cơ sở đó, bên cho vay sẽ tịch biên tài sản nếu xảy ra tình trạng vỡ nợ hoặc không trả nợ.
- Vấn đề cơ bản là không có hệ thống đăng ký quốc tế để đảm bảo tài sản thế chấp của họ và không có hệ thống đăng ký tài sản ở trong nước nhằm ưu tiên bảo vệ quyền lợi của bên cho vay.
- Tại Hội nghị Ngoại giao ở Luxembourg tháng 2/2007 do UNDROIT và OTIF đồng bảo trợ với sự tham gia của 42 quốc gia và 12 tổ chức quốc tế, Nghị định thư Luxembourg về Công ước Cape Town về quyền lợi quốc tế đối với thiết bị di động đã được thông qua, tạo khuôn khổ pháp lý mới trên thế giới để công nhận và đảm bảo quyền lợi bảo lãnh cho bên cho vay, cho thuê và bên bán hàng theo các thỏa thuận bán hàng có điều kiện, trong đó mỗi bên sẽ được bảo lãnh bằng đầu máy xe lửa.

Các thành viên của Nhóm Công tác về Đường sắt: AAE Ahaus Alstatter Eisenbahn

- The Alta Group • Arendt & Medernach • Armfelt & Associés • Ashurst • Aviation Advocacy • Bombardier Transportation • Bowman Gilfillan Attorneys • CIT Comité international des transports ferroviaires • Community of European Railways
- Costaferroviaria • debis Financial Engineering GmbH • Denton Wilde Sapte • Deutsche Bahn • Deutsche Verkehrs Bank • DLA Piper • Dresdner Kleinwort • English Welsh and Scottish Railway • Europe Rail Consultancy Ltd • European Intermodal Association • European Investment Bank • Field Fisher Waterhouse LLP • Freehill Hollingdale & Page • Freshfields Bruckhaus Deringer LLP • Fromer, Schultheiss & Staehelin • GE Capital • Global Capital Finance GmbH & Co. Europe KG • Gorrisen Federspiel Kierkegaard • Howard Rosen Solicitors • HSBC Rail • HSH Nordbank • Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) • KfW Kreditanstalt for Wiederaufbau • Lenz & Staehelin • Mayer, Brown, Rowe & Maw LLP • McCarthy Tétrault • Nauta Dutilh • NIB Capital Bank N.V. •

Norton Rose • Ober Kaler • Private Wagon Federation • Rajinder Narain & Co. •
Simmons & Simmons • Stephenson Harwood • Transnet • Trinity Industries • UIC
International Union of Railways • Union of European Railway Industries • White &
Case • Wiersholm Mellbye & Bech

- Nghị định thư áp dụng với tất cả loại đầu máy xe lửa (từ tàu hỏa cao tốc tới tàu điện) và xây dựng hệ thống đăng ký quốc tế và dành ưu tiên cho các bên được bảo lãnh tiếp cận 24/7 cơ sở dữ liệu đăng ký thông qua internet, cho phép các bên đăng ký lợi ích và tạo điều kiện cho những bên cho vay tiềm năng có thể kiểm tra bất kỳ thiết bị đang được tài trợ vốn đã thuộc diện bảo lãnh.
- Nghị định thư cũng sẽ tạo hệ thống tịch biên tài sản thống nhất khi xảy ra vỡ nợ hoặc không trả nợ theo các quy định về bảo vệ lợi ích công.
- Mặc dù Nghị định thư đặc biệt có ý nghĩa đối với các thiết bị dịch chuyển xuyên biên giới, tránh được những khó khăn đang đặt ra hiện nay về bảo lãnh nhờ việc áp dụng một bộ luật thống nhất ở các tòa án thuộc quốc gia/lãnh thổ khác nơi đang chứa tài sản, song Nghị định thư này còn hỗ trợ việc huy động vốn ở trong nước.
- Nhờ giảm thiểu rủi ro cho các tổ chức tài chính tài trợ thiết bị đường sắt, Nghị định thư sẽ:
 - thu hút thêm nhiều tổ chức tín dụng tư nhân tham gia thị trường, nhờ đó tạo nguồn vốn rẻ hơn cho các đơn vị khai thác thiết bị không được nhà nước bảo lãnh vì rủi ro đối với các quỹ tư nhân giảm đi và sẽ có thêm nhiều tổ chức tín dụng tham gia thị trường, tạo thêm nhiều lựa chọn về chi phí và loại hình vốn đầu tư cho các đơn vị khai thác
 - tạo điều kiện cho khách hàng vay vốn ở những nơi cho đến thời điểm này tình trạng thiếu vốn và/hoặc thiếu hàng lang pháp lý đã khiến các ngân hàng không cho vay vốn.
 - khuyến khích vốn đầu tư nhằm mở rộng quy mô các nhà máy sản xuất đầu máy xe lửa
 - tạo điều kiện cho các hợp đồng cho thuê đầu máy xe lửa ngắn hạn, không chỉ giữa các đơn vị khai thác đường sắt với các tổ chức tài chính mà còn cả giữa các đơn vị khai thác, đảm bảo sử dụng hiệu quả hơn đầu máy xe lửa.

nhờ đó giảm bớt các rào cản tham gia thị trường cho các đơn vị khai thác thuộc khối tư nhân, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh cho các đơn vị khai thác hiện có, giảm thiểu tình trạng lệ thuộc vào nhà nước để huy động vốn. Đây là nhân tố tăng cường tính năng động trong ngành đường sắt. Các chính phủ có thể sẽ dành nguồn lực hạn chế của họ để đầu tư vào cơ sở hạ tầng, thay vì phải tập trung vào đầu máy xe lửa.

Để có thể đọc Toàn văn Nghị định thư và các bài viết quan trọng, các bài trình bày khác, vui lòng truy cập địa chỉ www.railworkinggroup.org