



## بروتوكول سكة حديد لوكمبورغ – موجز

- تشير التقديرات إلى أن شركات سكك الحديد تستثمر حالياً حوالي 24 مليار يورو سنوياً في مجال قاطرات السكك الحديدية ولكن هناك حاجة إلى المزيد ولا تستطيع الحكومات دائمًا أن تموّل الاحتياجات الموجودة حالياً ناهيك عن الاستثمارات المتزايدة المطلوبة.
- ما لم يكن هناك دعم ائتماني متوفّر من قبل الدولة، فإن مموّلي معدات سكك الحديد من القطاع الخاص يطلبون ضمانات لتسديد الاعتماد المقدّم عبر القروض أو عقود الإيجار واحترام حقوق الملكية حتى عندما تتجاوز أجزاؤها 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 لوكمبورغ في فبراير 2007، والذي كان تحت الرعاية المشتركة لكل من أونيدروا وأوتيف وشاركت فيه 42 دولة و12 منظمة دولية، تم اعتماد بروتوكول لوكمبورغ لمعاهدة كيب تاون بشأن المصالح الدوليّة المتعلّقة بالمعدات القابلة للنقل وبذلك نشأ إطار قانوني عالمي جديد يقر وينظم ضمانات المقرضين والمؤجرين والبائعين الذين يبيّعون بموجب اتفاقيات بيع مشروطة بحيث أن كل منهم من الممكن ضمانه بقاطرات سكك حديديّة.
- ينطبق البروتوكول على كل قاطرات السكك الحديدية (من القطارات السريعة وحتى الترام) وسينشيء 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 وتسييل عمليات المراجعة التي يجريها الدائنوون 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 موجودات 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 ستختفي 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 أدى 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 لقطارات السكك الحديدية ليس فقط لمشغلي سكك الحديد من قبل الممولين ولكن أيضاً بين المشغلين بما يضمن استخدام أكثر فعالية لقطارات 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](http://www.railworkinggroup.org)