

THE 2001 CAPE TOWN CONVENTION  
ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT



An association under Swiss law

[www.railworkinggroup.org](http://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](mailto:howard.rosen@railworkinggroup.org)

## El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo – en breve cápsula

- Se estima que los ferrocarriles actualmente invierten aproximadamente 24 mil millones de Euros anualmente en material rodante, aunque mucho más se necesita y los gobiernos no pueden siempre financiar las necesidades inmediatas para mantener los niveles actuales de servicio, mucho menos aún para incrementar las inversiones.
- A menos que exista un apoyo crediticio con calificación de riesgo de grado de inversión, los financiadores del sector privado para equipo ferroviario requieren garantías acerca de que el crédito provisto mediante préstamos o leasing les será pagado, y que sus derechos reales sobre los bienes les serán respetados, aún en los casos en los cuales los bienes se desplacen a través de fronteras, de suerte que la posesión de dichos activos pueda ser recuperada por el acreedor en los eventos de no pago o insolvencia del deudor.
- Un problema clave es que no hay un sistema internacional de registro para las garantías reales de dichos financiadores, y con frecuencia tampoco existen registros a nivel nacional que regule la prioridad de los derechos de los acreedores.

Members of the Rail Working Group: 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 • Gorrissen 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. • Rand Merchant Bank • Simmons & Simmons • Stephenson Harwood • Transnet • Trinity Industries • UIC International Union of Railways • Union of European Railway Industries • White & Case • Wiersholm Mellbye & Bech

R0227



- En el seno de la Conferencia Diplomática llevada a cabo en Luxembourg en Febrero del 2007, patrocinada conjuntamente por UNIDROIT y la OTIF y que contó con la asistencia de 42 Estados y 12 organizaciones internacionales, se adoptó el Protocolo de Luxemburgo sobre el Convenio de Ciudad del Cabo Relativo a Garantías Internacionales Sobre Elementos De Equipo Móvil, creando un nuevo marco jurídico a nivel mundial para el reconocimiento y la regulación de los derechos reales de garantía de los prestamistas, arrendadores y proveedores que vendan equipos con reserva de dominio, en los cuales cada uno de ellos están garantizados por el material rodante.
  
- El Protocolo es aplicable a todo tipo de material rodante (desde trenes de alta velocidad hasta tranvías) y crea un sistema internacional de registro y de prioridades para los acreedores con garantías reales mediante un Registro accesible 24 horas al día/7 días a la semana a través de la Internet permitiéndole a dichas partes registrar sus derechos reales y facilitando a posibles acreedores verificar cualquier pretensión o derecho que rivalicen con los derechos reales que se crearían para gravar un equipo que se va a financiar.
  
- El Protocolo también crea un sistema común de recuperación de la posesión del activo en los eventos de no pago o insolvencia del deudor, el cual se sujeta a las salvaguardias inspiradas en el Orden Público.
  
- Aunque el Protocolo ha de ser particularmente útil con respecto a equipos que atraviesen fronteras, evitando las dificultades actuales que se presentan por el conflicto de las leyes que regulan derechos reales de garantía en los diferentes países, las cuales pueden ser objeto de rechazo por los tribunales de otras jurisdicciones, éste también provee apoyo a la financiación dentro del país.
  
- Al reducirse el riesgo para los financiadores de equipo ferroviario, se han de producir los siguientes resultados:
  - Atracción de mayor número de prestamistas del sector privado al Mercado, lo cual desemboca en la obtención de financiación más barata para aquellos operadores privados que no cuentan con garantía del estado soberano, en la medida que los riesgos de los financistas del sector privado disminuyen y mayor número de fuentes de financiación ingresan al mercado ofreciéndole más opciones a los operadores con respecto a costos y modalidades de financiación.
  
  - Facilita el acceso al crédito a clientes que, hasta la fecha, debido a su bajo perfil crediticio y/o la falta de infraestructura jurídica impedían a los bancos otorgarles crédito.



- Estimula la inversión de capital la cual a su turno promueve la expansión de las instalaciones de quienes fabrican o reparan material rodante
- Facilita los arrendamientos operativos de corto plazo sobre material rodante, no solamente entre operadores ferroviarios y entidades financieras, sino también entre los mismos operadores ferroviarios, asegurando el uso mayor y más eficiente del material rodante.

... con lo cual se reducen las barreras de entrada a la industria por parte de operadores ferroviarios del sector privado, haciendo que los operadores actuales sean más eficientes y competitivos y se reduzca la dependencia de los operadores privados de financiación estatal, a su turno generando una industria más dinámica. Los gobiernos pueden así concentrar sus limitados recursos en financiar la infraestructura en lugar de financiar el material rodante.

Para el texto del Protocolo, así como para artículos interesantes y útiles, documentos y presentaciones, sírvase visitar [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)