



www.railworkinggroup.org

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Suiza

[X_RailWorkingGrp](#)

Tel.: +41 (0)41 760 28 88; correo electrónico:info@railworkinggroup.org

[LinkedIn](#)

Identificación del material rodante ferroviario: es hora de crear un sistema mundial

El Protocolo de Luxemburgo (Ferrocarril) al Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles Móviles crea un nuevo marco jurídico para proteger a los prestamistas y arrendadores que conceden créditos basándose en el material rodante como garantía. Facilitará un sistema común de reconocimiento y ejecución de los derechos de los acreedores y creará un registro internacional, accesible las 24 horas del día a través de Internet, para inscribir dichos derechos. Si los acreedores pueden considerar el valor de los activos como garantía, además de sus derechos frente al deudor, se reducirán las barreras de entrada para los operadores ferroviarios, al poner a su disposición crédito por primera vez, se reducirán los costes de financiación para los operadores existentes, al disminuir el riesgo de los activos y atraer más capital al sector, lo que a su vez hará que el sector sea más innovador y competitivo. La llegada del arrendamiento operativo en la década de 1970 revolucionó el sector de la aviación y puede hacer lo mismo con el ferroviario. Sin embargo, es un requisito esencial del Protocolo (y lógico) que el material rodante sea identificable de forma única.¹

En todo momento, un acreedor, para registrar y garantizar sus derechos, debe poder demostrar de forma definitiva en qué elemento del material rodante tiene un título u otro derecho real de garantía. En consecuencia, el identificador debe ser único (y siempre único) y el material rodante físico debe ser identificable por referencia a dicho identificador.²

¹ El artículo XIV del Protocolo establece que la Autoridad Supervisora debe promulgar reglamentos que prescriban «un sistema para la asignación de números de identificación por parte del Registrador que permita la identificación única de los elementos del material rodante ferroviario».

² El artículo XIV continúa estableciendo que «el número de identificación deberá:

- (a) estar fijado al elemento de material rodante ferroviario;
- (b) asociado en el Registro Internacional con el nombre del fabricante y el número de identificación del fabricante del elemento al que se haya fijado; o
- (c) asociado en el Registro Internacional a un número de identificación nacional o regional así fijado».

El Grupo de Trabajo Ferroviario es una asociación sin ánimo de lucro constituida según la legislación suiza que representa a una amplia muestra representativa de la comunidad ferroviaria mundial. Para obtener una lista completa de nuestros miembros y más información sobre nosotros, visite nuestro sitio web en www.railworkinggroup.org



Un problema que creará oportunidades

Esto crea tanto un problema como una oportunidad para la industria ferroviaria. A diferencia de otras industrias, no existe un sistema global acordado para identificar el equipo ferroviario. Además, cuando existen sistemas de numeración, estos pueden cambiar (por ejemplo, si el material rodante se traslada a otro país o se reconstruye, se vende en el extranjero o incluso si es explotado por otra parte) o replicarse (por ejemplo, diferentes fabricantes que utilizan los mismos números para el equipo). Concretamente, la «matriculación», es decir, la admisión del material rodante, que cumple las normas técnicas necesarias, para operar en un sistema ferroviario, se registra en muchos países por referencia a un número de matrícula. Pero este número es local y puede cambiar, reciclarse o replicarse en otros lugares. Pueden aplicarse diferentes sistemas de numeración incluso dentro de una misma jurisdicción en relación con diversos tipos de material rodante (por ejemplo, para vagones de mercancías en comparación con tranvías) y, entonces, incluso tipos de activos similares, como locomotoras, pueden funcionar en un país con diferentes sistemas de números de matrícula debido al ancho de vía por el que circulan. Por lo tanto, estos sistemas no cumplen los requisitos de un acreedor que proporciona financiación basada en activos, ya que el acreedor debe poder demostrar, sin lugar a dudas, qué activo le pertenece o es garantía de la financiación que proporciona.

Tras la conferencia diplomática de Luxemburgo, en la que se adoptó el Protocolo, el Grupo de Trabajo Ferroviario creó un grupo de trabajo específico del sector para estudiar el problema y proponer soluciones. Como resultado, se desarrolló el identificador URVIS³, un sistema de numeración de 20 dígitos⁴ para identificar de forma única el material rodante con un número que nunca se puede reutilizar y que se fijará al elemento de material rodante. El identificador único será emitido por el registrador del registro internacional establecido por el Protocolo y, en teoría, se entregará a los fabricantes para que lo asignen al nuevo material rodante a medida que se produzca, o a las empresas de mantenimiento cuando revisen el equipo ferroviario existente. El RWG ya está en conversaciones con empresas que pueden proporcionar sistemas permanentes para la fijación y lectura del número URVIS.

¿No es otro número?

La mayoría de los activos que se utilizan en todo el mundo tienen dos números, uno es un identificador único, que nunca cambia, y el otro es un nombre no permanente. Por ejemplo, los coches, los teléfonos, los ordenadores y los aviones funcionan con este sistema dual. Un coche tiene una matrícula y un número de chasis. La matrícula puede cambiar, pero el número de chasis nunca. Sin embargo, disponer de un identificador único permanente para el material rodante puede aportar otras ventajas además de facilitar su financiación.

- Facilitará el seguimiento de los activos a lo largo de su vida útil para los fabricantes

³ Sistema único de identificación de vehículos ferroviarios.

⁴ Véase «Asignación y marcado de números permanentes en el material rodante» en http://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/r0184_240210%20RWG.pdf.



- Permitirá a los operadores saber dónde se encuentran sus activos si se alquilan a terceros
- Apoyará los nuevos sistemas de seguimiento de la ubicación de los activos en tiempo real, lo que resulta especialmente útil para los transportistas y operadores internacionales que desean utilizar los activos de forma más eficiente
- Ayudará con cualquier reclamación de seguro o garantía
- Permitirá la financiación basada en activos incluso antes de que se asigne un número de servicio a un elemento del material rodante

El financiador también tendrá la tranquilidad de poder localizar más fácilmente sus activos en tiempo real, ya sea con el fin de supervisar el cumplimiento operativo o la recuperación, independientemente de dónde se encuentren los activos en el mundo.

La introducción de un sistema global de identificación única del material rodante no solo será una parte esencial para abrir el sector a la tan necesaria financiación del sector privado, sino que también marcará una diferencia positiva en el desarrollo de un sector ferroviario dinámico en el siglo XXI.

Para más información sobre el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, visite www.railworkinggroup.org, así como el sitio web de UNIDROIT www.unidroit.org. Manténgase al día de las últimas novedades a través de [la página del grupo de LinkedIn](#) del Grupo de Trabajo Ferroviario.