



[www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)

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

[RailWorkingGrp](#)  
 [LinkedIn](#)

## La relevancia del Protocolo Ferroviario de Luxemburgo para las transacciones nacionales

El Protocolo de Luxemburgo del Convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales sobre bienes de equipo móvil es un tratado mundial innovador que facilita y abarata la financiación de material rodante ferroviario nuevo o usado por parte del sector privado, al reducir el riesgo y los costes para los acreedores. Establece un nuevo sistema de derechos para los acreedores, cuyos intereses pueden registrarse y consultarse las 24 horas del día, los 7 días de la semana, en un registro internacional con sede en Luxemburgo. El Protocolo se aplica al material rodante ferroviario de todo el mundo (desde vagones y locomotoras convencionales de pasajeros y mercancías hasta equipos ferroviarios, trenes de metro, trenes ligeros, tranvías y teleféricos). Reducirá las barreras de entrada para los operadores y dará lugar a una industria ferroviaria más competitiva y dinámica en todo el mundo, lo que aportará importantes ventajas sociales, medioambientales, de desarrollo y económicas, así como nuevas oportunidades de negocio.

Existe la percepción común de que el Protocolo de Luxemburgo se aplica, o solo es relevante, cuando el material rodante financiado cruza fronteras. El Convenio de Ciudad del Cabo se centra en un «interés internacional» y los tres protocolos iniciales del Convenio, sobre aeronaves, ferrocarriles y propiedad espacial, se consideraron prioritarios porque en cada caso existe la posibilidad de que el equipo financiado cruce fronteras jurisdiccionales. Por lo tanto, es evidente que en este caso tiene especial sentido establecer un sistema internacional común en relación con los derechos de los acreedores. Sin embargo, especialmente en el sector ferroviario, el Convenio aporta enormes beneficios incluso cuando el equipo financiado, como los tranvías o los trenes de metro, no cruza fronteras como parte de sus operaciones diarias. Hay dos razones clave para ello.

### ¿Se trata realmente de una transacción nacional?

El arrendador y el arrendatario pueden encontrarse en la misma jurisdicción, pero esto no significa automáticamente que el material rodante se encuentre en el mismo país. Incluso si así fuera, existe la posibilidad de que se traslade a otras jurisdicciones, ya sea durante o después de la financiación actual, por lo que el sistema de garantía que ofrece el Protocolo resultará muy valioso. Pero también puede haber otros factores internacionales que no sean evidentes a primera vista:

El Rail Working Group 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](http://www.railworkinggroup.org)

- Tanto el arrendador como el arrendatario pueden ceder posteriormente sus derechos y obligaciones a una parte extranjera.
- El arrendador puede financiar el arrendamiento mediante un contrato de crédito garantizado con un banco o un sindicato de bancos ubicados en diferentes jurisdicciones.
- El arrendatario o deudor podría subarrendar el equipo a corto o largo plazo a un usuario con sede principal en otro país.
- El material rodante puede fabricarse en otra jurisdicción con la garantía real constituida antes de que el equipo se importe al país de explotación.
- Ya sea directamente sobre raíles o transportado de otra forma, el material rodante puede trasladarse durante su vida útil a otro Estado, teniendo en cuenta en cada caso que el Protocolo se aplica si el deudor se encuentra en un Estado contratante (no el equipo). Por lo tanto, lo que podría parecer una transacción nacional puede no serlo en absoluto.

### **Importantes ventajas jurídicas y operativas a nivel nacional**

A diferencia del sector de la aviación, por lo general no existen registros nacionales para inscribir la propiedad o los derechos de garantía sobre el material rodante. Ni siquiera existe un sistema común para identificar el material rodante de forma única en todo el mundo. El Protocolo ferroviario de Luxemburgo introduce por primera vez un registro público disponible en todo el mundo, que proporciona y registra, tanto para las transacciones nacionales como internacionales, los derechos de las partes sobre material rodante específico y un sistema universal para identificar dicho material rodante. Esto último también aportará beneficios adicionales al facilitar el seguimiento en tiempo real de la ubicación de los activos y permitir el seguimiento de la vida útil del material rodante, lo que resulta especialmente útil para fines de mantenimiento y seguros.

Sin embargo, en muchos países la legislación nacional no es clara en cuanto a los derechos de los acreedores en relación con la concesión de arrendamientos o financiación crediticia garantizada para equipos ferroviarios, debido a que el transporte ferroviario ha sido tradicionalmente prestado en exclusiva por operadores estatales. El Protocolo de Luxemburgo establece por primera vez un sistema coherente y uniforme que establece derechos claros para los acreedores, durante el plazo de la financiación y en caso de rescisión por incumplimiento, insolvencia o cualquier otra causa. El registro público también publica un sistema claro de prioridades para las reclamaciones de acreedores o propietarios rivales y, además, crea un sistema coherente en los diferentes países que se ocupan de cuestiones de política pública, como el reconocimiento del aspecto de servicio público de diversos aspectos del transporte ferroviario.

Así pues, aunque el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo será esencial en el futuro para garantizar la financiación del material rodante que cruza las fronteras, también será muy relevante para los acuerdos de crédito garantizado o de arrendamiento del material rodante utilizado a nivel nacional, lo que aportará algunos beneficios directos e importantes, incluso si todas las partes implicadas, así como el material rodante, se



encuentran en una sola jurisdicción. Además, esto no se debe únicamente a los nuevos derechos y protecciones de los acreedores aplicables a nivel nacional. El Protocolo, al crear un régimen mucho más sincronizado para la financiación de equipos ferroviarios en todo el mundo, atraerá financiación adicional, más variada y más barata de la comunidad financiera mundial para el material rodante ferroviario. Todo ello favorecerá nuevas adquisiciones y operaciones más eficientes, facilitando una industria ferroviaria más comercial y competitiva en los próximos años.

Para obtener más información sobre el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, visite [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org). Manténgase al día de las últimas novedades a través de la [página del grupo de LinkedIn](#) del Grupo de Trabajo Ferroviario.