



An association under Swiss law

www.railworkinggroup.org

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

✂ [RailWorkingGrp](#)
[in](#) [LinkedIn](#)

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo – un resumen

- Se estima que en el sector del ferrocarril actualmente se invierten aproximadamente 63.3 mil millones de Euros anualmente en material rodante, aunque se necesita mucha más inversión 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 para el caso de que el crédito provisto mediante préstamos o leasing no sea pagado, y para asegurar que puede ejercitar sus derechos sobre los bienes, aún en los casos en los cuales los bienes se desplacen a través de fronteras, de modo que el acreedor puede reposar dichos activos en caso de incumplimiento o de insolvencia del deudor.
- En el seno de la Conferencia Diplomática llevada a cabo en Luxemburgo 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](#). El Protocolo ferroviario de Luxemburgo del Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil crea un nuevo marco jurídico mundial para reconocer y regular las garantías reales de prestamistas, arrendadores y vendedores en virtud de acuerdos de venta condicional, cuando estén garantizados por material rodante. El Protocolo está en vigor en los Estados contratantes desde el 8th de marzo de 2024. España, Suecia, Luxemburgo y Gabón, así como la Unión Europea en lo que respecta a sus competencias, han ratificado el Protocolo (así como el Convenio) y Paraguay y Sudáfrica están a punto de hacerlo. Otros países, como Italia, Francia, Suiza, Alemania y el Reino Unido, han firmado el Protocolo y avanzan a distintas velocidades hacia su ratificación.

The Rail Working Group is a not-for-profit association constituted under Swiss law
representing a broad cross section of the global railway community.

For a complete list of our members and more about us, please visit our website at www.railworkinggroup.org



- El Protocolo prevé la creación y el establecimiento de un nuevo [Registro Internacional](#) con sede en Luxemburgo en el que se inscribirán las garantías internacionales y otros actos inscribibles y se podrán realizar búsquedas las 24 horas del día, los 7 días de la semana, en abierto a través de Internet, lo que facilitará a los posibles acreedores o compradores la comprobación de cualquier interés, derecho o garantía concurrente o con prioridad sobre el material ferroviario que se esté financiando o adquiriendo.
- También introduce, por primera vez, un sistema de identificación global único para todo el material rodante (URVIS), siendo el Registro Internacional quien emite los números URVIS. El número URVIS debe fijarse permanentemente en el material rodante como condición para la inscripción de una garantía real en el Registro. Las Naciones Unidas han adoptado [un Reglamento Modelo](#) de alcance internacional que establece las normas mínimas para el mercado permanente del material rodante ferroviario con estos números URVIS.
- El Protocolo se aplica a todos los tipos de material rodante y también crea un sistema de reglas común para la recuperación del material rodante en caso de impago o insolvencia del deudor, sujeto a ciertas salvaguardias de interés público.
- Aunque el Protocolo será particularmente útil con respecto a equipos que atraviesen fronteras, por tanto, en operaciones transfronterizas, 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 y en operaciones domésticas.
- Al reducirse el riesgo para los financiadores de equipo ferroviario, se producen 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 las empresas de financiación del sector privado disminuyen y un mayor número de fuentes de financiación ingresan al mercado diversificando el acceso al crédito y ofreciéndole más opciones a los operadores con respecto a costes y las 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 o respaldo jurídico 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 al mercado en 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, generando a su vez 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, puede visitar www.railworkinggroup.org