

Internacional

EL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO RELATIVO A LAS GARANTÍAS INTERNACIONALES SOBRE ELEMENTOS DE EQUIPO MÓVIL Y SU PROTOCOLO FERROVIARIO: UN PRIMER ENFOQUE PRÁCTICO

Diego José Pérez Rodríguez

Abogado del Área de Mercantil de Uría Menéndez (Madrid)

El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su protocolo ferroviario: un primer enfoque práctico

El Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil entró en vigor en España junto con su protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico el día 1 de marzo de 2016. Su finalidad es reducir los costes de financiación en la adquisición y uso de aeronaves a través de una nueva institución: la garantía internacional.

El pasado el 27 de julio de 2021, el Consejo de Ministros aprobó autorizar la firma del protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario, por lo que está previsto que este entre en vigor próximamente.

Este artículo proporciona un primer enfoque práctico sobre el funcionamiento del denominado protocolo ferroviario, sobre todo en comparación con la regulación prevista en el protocolo aeronáutico.

PALABRAS CLAVE:

FERROCARRIL, MATERIAL RODANTE FERROVIARIO, CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO, PROTOCOLO FERROVIARIO, GARANTÍA INTERNACIONAL.

The Cape Town Convention on international interests in mobile equipment and its rail protocol: first practical approach

The Convention on international interests in mobile equipment and its protocol on matters specific to aircraft equipment entered into force in Spain on 1 March 2016, with the aim of reducing the financing costs associated with acquiring and using aircraft through a new institution: the international interest.

On 27 July 2021, the Council of Ministers authorized the signing of the protocol on matters specific to railway rolling stock, so it is expected to come into force soon.

This article provides a first practical approach to the operation of the so-called railway protocol; above all, in comparison with the regulation foreseen in the aircraft protocol.

KEYWORDS:

RAILWAY, RAILWAY ROLLING STOCK, CAPE TOWN CONVENTION, RAILWAY PROTOCOL, INTERNATIONAL INTEREST.

FECHA DE RECEPCIÓN: 27-4-2022

FECHA DE ACEPTACIÓN: 30-4-2022

Pérez Rodríguez, Diego José (2022). El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su protocolo ferroviario: un primer enfoque práctico. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, 58, pp. 200-211 (ISSN: 1578-956X).

1. El sistema de Ciudad del Cabo

1.1. El Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil

El Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil ha sido elaborado por UNIDROIT con el apoyo de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), y adoptado en la Conferencia diplomática celebrada en Ciudad del Cabo entre los días 29 de octubre y 16 de noviembre de 2001 (el "Convenio").

El Convenio pretende establecer un régimen uniforme aplicable a operaciones de financiación garantizadas sobre ciertas categorías de bienes (*elementos de equipo móvil*) con la finalidad de facilitar el acceso a la financiación para su adquisición o uso. El objetivo es muy claro: mejorar el acceso al crédito a través de una mayor seguridad jurídica, lo que se traduce en una mayor certidumbre y previsibilidad del riesgo para el acreedor y en un abaratamiento del coste financiero para el deudor.

1.2. Los protocolos del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil

El denominado *sistema de Ciudad del Cabo* no se agota en un solo texto normativo, sino que funciona a través de dos niveles distintos: el Convenio establece un marco general que es común a la financiación de cualquier elemento de equipo móvil y se complementa con un conjunto de disposiciones específicas para cada categoría que se van articulando en distintos protocolos. El Convenio no puede operar independientemente de sus protocolos, hasta tal punto que ambas normas conforman un único instrumento que ha de interpretarse como tal.

Así, cada protocolo contiene reglas específicas para la categoría de elementos de equipo móvil a la que se aplica —que pueden ampliar, alterar o derogar las reglas generales del Convenio—. Además, determina la entrada en vigor del Convenio en relación con la categoría correspondiente —lo que ha permitido que la negociación se desarrolle a distinto ritmo según el sector— y define exactamente el ámbito de aplicación, de modo que, en caso de discordancia entre las disposiciones del Convenio y las del protocolo, prevalecen las de este último por su especificidad.

Los protocolos que se han elaborado hasta la actualidad son los siguientes: (i) Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, el 16 de noviembre de 2001 (el “Protocolo Aeronáutico”); (ii) Protocolo de Luxemburgo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario, el 23 de febrero de 2007 (el “Protocolo Ferroviario”); (iii) Protocolo sobre bienes de equipo espacial, el 9 de marzo de 2012.; y (iv) el denominado MAC (maquinaria, agricultura y construcción) elaborado en Pretoria el 22 de noviembre de 2019 (este último extiende el perímetro de acción del Convenio más allá de los sectores inicialmente previstos en su artículo 2.3).

1.3. Situación actual

Tanto el Convenio como el Protocolo Aeronáutico entraron conjuntamente en vigor el 1 de marzo de 2006. España se adhirió al Convenio mediante instrumento de adhesión publicado en el *BOE* el 4 de octubre de 2013 sin haber ratificado ninguno de los protocolos, lo que dio lugar a una situación anómala, ya que, a pesar de la citada adhesión, en la práctica, el sistema no es operativo hasta la ratificación de alguno de sus protocolos. Finalmente, la adhesión al Protocolo Aeronáutico se produjo el 27 de noviembre de 2015, por lo que el Convenio en relación con los objetos aeronáuticos entró en vigor para España el 1 de marzo de 2016.

Por su parte, el resto de los protocolos todavía no han entrado en vigor.

2. Principales ejes vertebradores del sistema de Ciudad del Cabo

2.1. La garantía internacional

El Convenio establece un nuevo concepto, uniforme, internacional y autónomo de las legislaciones nacionales: la garantía internacional. Este concepto único y *sui generis* pretende superar la disparidad entre los distintos ordenamientos en relación con las garantías *in rem* e incluye reglas uniformes sobre constitución, prioridad, efectos, remedios básicos para los casos de incumplimiento y medidas ante supuestos de insolvencia.

A los efectos del Convenio, una garantía internacional es aquella que está constituida sobre «elementos de equipo móvil» inequívocamente identificables, dada por el otorgante en virtud de un acuerdo. Pueden ser titulares de una garantía un acreedor en virtud de un contrato constitutivo de garantía, un vendedor condicional en virtud de un contrato con reserva de dominio o un arrendador en virtud de un contrato de arrendamiento (*leasing*).

2.2. Ámbito de aplicación

El Convenio se aplica cuando el deudor, en el momento de celebrar el contrato que constituya o prevea la garantía internacional, está situado en un Estado contratante, independientemente de dónde esté ubicado el acreedor. El hecho de que la parte relevante a estos efectos sea el deudor es una muestra más del interés de que este se beneficie de la nueva regulación. Sin perjuicio de la anterior regla general, cada protocolo podrá establecer criterios adicionales en lo que al ámbito de aplicación se refiere.

2.3. El registro internacional

Otro aspecto novedoso del Convenio es la creación de un registro electrónico internacional para cada elemento de equipo móvil (International Registry of Mobile Assets) que, entre otras finalidades, sirva para articular las reglas de prioridad para la inscripción de los actos que tengan acceso a ese registro.

Podemos entender este organismo como un registro electrónico de carácter internacional, estructurado mediante el sistema de folio real, para la inscripción no constitutiva de determinados derechos y garantías sobre determinadas categorías de bienes identificables de forma única con preferencia de rango ordenada, con carácter general, por prioridad cronológica.

Con respecto a los derechos y garantías inscribibles, a pesar de que la garantía internacional es la piedra angular del sistema de Ciudad del Cabo, el artículo 16 del Convenio lista otras situaciones jurídicas que, con mayor o menor utilidad en función del elemento de equipo móvil, son susceptibles de inscripción en el registro internacional: a) garantías internacionales futuras, y derechos y garantías no contractuales susceptibles de inscripción; b) cesiones y cesiones futuras de garantías

internacionales; c) adquisiciones de garantías internacionales por subrogación legal o contractual en virtud de la ley aplicable; d) avisos de garantías nacionales; y e) acuerdos de subordinación de rango de las garantías a que se refieren los apartados anteriores.

En el estado actual de desarrollo del sistema de Ciudad del Cabo, el registro internacional para objetos aeronáuticos es el único en funcionamiento y que se encuentra plenamente operativo bajo la supervisión de la OACI. En él actúa como registrador Aviareto, una sociedad público-privada participada en parte por el Gobierno de Irlanda.

La dependencia de las reglas sustantivas del sistema registral es tal que exige una plena coordinación entre la entrada en vigor del protocolo correspondiente y la puesta en marcha de su registro asociado.

3. El Protocolo de Luxemburgo sobre cuestiones específicas de los elementos de material rodante ferroviario

3.1. Entrada en vigor

El artículo XXIII del Protocolo Ferroviario condiciona su entrada en vigor al cumplimiento de un doble requisito:

- i. Haberse depositado, al menos, cuatro instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al protocolo; y
- ii. Operatividad plena del registro internacional para material rodante ferroviario.

Hasta la fecha ha sido aceptado por Gabón, ratificado por Luxemburgo y Suecia, y aceptado por la Unión Europea. Sin embargo, este último organismo no puede ser tenido en cuenta a los efectos de entrada en vigor del texto legal, toda vez que su artículo XXII.1 establece que, cuando el número de Estados contratantes sea determinante a los efectos del protocolo, una organización regional de integración económica, como la Unión Europea, no será tenida en cuenta como Estado contratante y, por lo tanto, no computa a los efectos del requisito (i).

Por lo que respecta a nuestro país, el Consejo de Ministros aprobó el 27 de julio de 2021 autorizar la firma del Protocolo Ferroviario. Sin embargo, España todavía no ha formalizado el depósito de un cuarto instrumento, algo que la doctrina más autorizada espera que se produzca a lo largo del año 2022.

Una vez satisfechos ambos requisitos, el Protocolo Ferroviario comenzará a hacer efectivos los beneficios del sistema de Ciudad del Cabo también para las operaciones de financiación en el sector ferroviario.

3.2. Algunas particularidades del Protocolo Ferroviario

En materia de material rodante ferroviario concurre en la actualidad el caldo de cultivo perfecto para que España formalice la firma del Protocolo Ferroviario. Lo anterior encuentra su justificación en el actual contexto europeo de liberalización del transporte comercial de viajeros que se está produciendo en nuestro país impulsado desde la Unión Europea, con la consiguiente incorporación de nuevos operadores a modelos que, como el español, se caracterizan por la existencia de un régimen monopolístico.

Así, un régimen eficiente de garantías sobre el costoso material rodante ferroviario:

- i. Facilitaría y abarataría a los nuevos operadores la disponibilidad de este material, y no solo para negocios jurídicos de compra-venta, sino para todos aquellos que puedan ser objeto de garantía internacional de conformidad con el sistema de Ciudad del Cabo.
- ii. Permitiría a los fabricantes de material rodante —entre los que España ocupa un papel destacado, particularmente en alta velocidad— gozar de una mayor seguridad jurídica en las financiaciones garantizadas que se requieran para la exportación a terceros países de material rodante ferroviario (siempre y cuando, claro está, sea de aplicación el sistema de Ciudad del Cabo).

Teniendo en cuenta que el Protocolo Aeronáutico es el único que está en funcionamiento en la actualidad en nuestro país y que, debido a su novedad y a que su reciente aplicación genera grandes dudas entre la doctrina más autorizada —especialmente en lo que a su ejecución se refiere—, a continuación, y anticipándonos a su entrada en vigor, trataremos de reflejar las principales novedades del Protocolo Ferroviario frente al Aeronáutico.

3.2.1. NATURALEZA DE LOS BIENES DE EQUIPO MÓVIL

La primera diferencia entre ambos protocolos la encontramos en relación con sus objetos. Mientras que el Protocolo Aeronáutico no tiene por objeto la aeronave en sentido estricto, sino la célula o los motores, el material rodante sobre el que recae la garantía internacional son los vehículos en sentido estricto y ciertos sistemas y componentes instalados o incorporados en ellos.

En concreto, el artículo 1.2e) define material rodante ferroviario como *“los vehículos móviles capaces de circular en una vía férrea fija o directamente en, sobre o bajo un sistema mecánico de guiado, así como los sistemas de tracción, los motores, los frenos, los ejes, los bojes, los pantógrafos, los accesorios y otros componentes, equipo y partes, instalados o incorporados en cada caso en los vehículos, así como todos los datos, manuales y documentos relacionados con los mismos”*.

Además, en línea con lo anterior, el Protocolo Ferroviario —a diferencia del Aeronáutico— no permite que se sujeten a garantía internacional componentes que no estén instalados o incorporados en los vehículos (la alternativa que nos quedaría ante esta última situación sería recurrir a las garantías reales nacionales que resulten de aplicación).

3.2.2. REQUISITOS DE CONSTITUCIÓN DE LA GARANTÍA INTERNACIONAL

En relación con los requisitos de constitución de la garantía internacional, y a pesar de que el artículo 2.2. del Convenio deja poco margen de maniobra al establecer que "*una garantía internacional sobre elementos de equipo móvil es una garantía constituida con arreglo al artículo 7 sobre un objeto inequívocamente identificable (...)*", destaca la mayor flexibilidad del Protocolo Ferroviario a la hora de identificar el material rodante.

Mientras que el Protocolo Aeronáutico exige para la constitución de la garantía —tanto para su constitución como para su registro— una sólida identificación del objeto aeronáutico basada en número de serie, fabricante y modelo, el Protocolo Ferroviario obliga a distinguir dos momentos temporales distintos:

- i. Perfeccionamiento del acuerdo de garantía internacional *inter partes*: el protocolo permite que la garantía internacional se constituya antes de que el garante tenga poder para disponer del material rodante, y también antes de que consten los números de matrícula. Sería suficiente con una mera descripción del material rodante en los términos establecidos en el artículo V del protocolo o, incluso, una simple declaración de que el contrato abarca todo el material rodante ferroviario presente y futuro, si lo que se pretende gravar es toda la flota.
- ii. Eficacia de la garantía frente a terceros: sin embargo, para el registro de la garantía internacional —del que depende su eficacia frente a terceros— será necesario que el material rodante este identificado de manera individualizada —con la dificultad que conlleva la ausencia de un sistema internacional homogéneo de identificación del material rodante ferroviario— en línea con lo que establezca el reglamento del registro internacional, que todavía no está operativo.

Así, el perfeccionamiento de la garantía produciría efectos acreedor-deudor a la espera de su inscripción en el registro internacional para producir efectos *erga omnes*. La profesora Encarna Cordero (ref. bibliografía adjunta) va un paso más allá al establecer que este doble sistema implica no solo una reserva de rango derivada de la constitución de una garantía internacional futura, sino propiamente una garantía internacional sujeta a condición suspensiva. Cumplida la condición, el acreedor con garantía internacional adquiriría rango retroactivamente desde la inscripción.

En nuestra opinión, la anterior reflexión resultaría coherente con el artículo V.2 del Protocolo Ferroviario, que establece que "*(...) se constituirá una garantía sobre el futuro material rodante ferroviario, identificado de conformidad con el párrafo anterior, como garantía internacional tan pronto como el otorgante, el vendedor condicional o el arrendador adquiera el poder de disponer del material rodante ferroviario, sin necesidad de ningún otro nuevo acto de transferencia*".

No obstante, será necesario conocer las declaraciones que España realice en el momento de adherirse el Protocolo Ferroviario (especialmente, en materia de punto de acceso al registro internacional) y a lo que disponga la normativa reguladora del propio registro, una vez que este se encuentre operativo.

3.2.3. EL TRATAMIENTO DE LA INSOLVENCIA

En materia de insolvencia, el Protocolo Ferroviario añade una tercera alternativa a las tradicionales “A” y “B” que conviven en el Protocolo Aeronáutico.

La alternativa “C” requiere que, tras producirse una situación de insolvencia (tal y como se define en el artículo 1.2.c del Protocolo Ferroviario), el deudor (o el administrador del procedimiento de insolvencia):

- i. subsane los incumplimientos y acepte seguir cumpliendo con “todas sus obligaciones futuras en virtud del contrato y los documentos relativos a la transacción”; u
- ii. ofrezca al acreedor la oportunidad de tomar posesión del material rodante, en cada caso dentro del “plazo de subsanación” aplicable. Dicho plazo deberá ser fijado mediante declaración por el Estado contratante que haya optado por esta opción C.

La alternativa C introduce alguna particularidad adicional con respecto a las otras dos opciones, pero, en el entendimiento de que no parece probable que España vaya a realizar declaración alguna al Protocolo Ferroviario para aplicar algunas de las tres opciones disponibles (teniendo en cuenta, sobre todo, tanto la posición de la Unión Europea al respecto como la actitud adoptada por nuestro país cuando se firmó el Protocolo Aeronáutico), todo hace indicar que también para esta categoría de elementos de equipo móvil tendremos que atender al derecho concursal nacional en materia de insolvencia.

3.2.4. OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO

Una de las principales diferencias del Protocolo Ferroviario frente al Aeronáutico, y que produce una reducción en la certeza de recobro por parte del acreedor, es la posibilidad de los Estados contratantes de impedir, suspender o monitorizar los remedios de los que gozaría un acreedor en caso de incumplimiento del deudor en relación con el material rodante ferroviario utilizado para servicio público.

En un claro conflicto interés público vs. interés privado, la nueva norma establece que —sujeto a las declaraciones que efectúe cada Estado— cualquier persona o autoridad que ejerza el poder de tomar o conferir la posesión, el uso o el control de cualquier material rodante ferroviario para servicio público deberá:

- i. preservarlo y mantenerlo hasta que se restituya al acreedor la posesión, el uso o el control; y
- ii. abonar al acreedor una cantidad igual a la mayor de aquella cantidad que dicha persona esté obligada a pagar en virtud de las normas del Estado contratante que haga la declaración y el coste de mercado del alquiler correspondiente a ese material rodante ferroviario.

3.2.5. EL REGISTRO INTERNACIONAL DE LA GARANTÍA INTERNACIONAL SOBRE MATERIAL RODANTE

Un elemento común entre los objetos aeronáuticos y el material rodante ferroviario inscritos en España es la duplicidad registral (*i. e.*, registro administrativo y sustantivo).

Sin embargo, y aquí es donde está la diferencia, la complejidad de este dualismo es todavía mayor en el ámbito ferroviario: mientras que para los objetos aeronáuticos existe un único registro administrativo (el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles), para el material rodante ferroviario concurren dos:

- i. Los tranvías se inscriben en el Registro General de Vehículos; y
- ii. El material rodante ferroviario en el Registro Especial Ferroviario, que ha sido sustituido, en junio de 2021, por el Registro Europeo de Vehículos.

Tan solo el Registro General de Vehículos está coordinado en algún modo con el Registro de Bienes Muebles, por lo que España tiene mucho que desarrollar en este sentido para lograr la coordinación precisa.

La utilización de la misma estrategia que para el Protocolo Aeronáutico (*i. e.*, únicamente designar como punto de acceso al registro internacional el Registro de Bienes Muebles de Madrid) no solucionaría esta desconexión, por lo que sería conveniente ser más ambiciosos tanto en las declaraciones efectuadas al Protocolo Ferroviario como en las eventuales reformas de la normativa nacional.

3.2.6. IRREVOCABLE DEREGISTRATION AND EXPORT AUTHORISATION (IDERA)

El Protocolo Aeronáutico regula como medida adicional en caso de incumplimiento la habilitación al acreedor para solicitar al registro correspondiente la cancelación de la matrícula de una aeronave y su exportación y traslado físico desde el territorio en el que se encuentre situada a otro.

Por su parte, el Protocolo Ferroviario no aborda la cancelación registral del material rodante ferroviario, limitándose a establecer que, además de las medidas previstas en el capítulo III del Convenio, el acreedor podrá hacer que se exporte y se transfiera físicamente el material rodante ferroviario desde el territorio en el cual está situado.

Además, en lo que a aspectos procedimentales se refiere, la regulación también es más genérica que en materia aeronáutica: la norma solo prevé que el Estado contratante correspondiente debe garantizar que las autoridades competentes cooperen diligentemente con el acreedor y le asistan en la medida necesaria para el ejercicio de las medidas.

Lo anterior conducirá con una alta probabilidad a la falta de aplicación homogénea de esta medida de reposesión ligada al incumplimiento del deudor y a enormes dificultades para que el registro correspondiente del Estado contratante en cuestión acceda a cancelar la matrícula de la aeronave.

3.2.7. CONVIVENCIA DEL PROTOCOLO FERROVIARIO CON LA NORMATIVA FERROVIARIA INTERNACIONAL

Por último, el Protocolo Ferroviario tiene en cuenta las posibles contradicciones o discrepancias que podrían surgir en su convivencia con otra normativa internacional actualmente en vigor sobre la materia. El capítulo V establece que, en caso de divergencia, el protocolo prevalecerá sobre el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, en la versión del Protocolo de modificación de 3 de junio de 1999 y la Convención UNIDROIT sobre arrendamiento financiero internacional, firmada en Ottawa el 28 de mayo de 1988. Cabe destacar que, en relación con esta última convención, el Protocolo Aeronáutico prevé su reemplazo por lo que respecta a los equipos aeronáuticos (en lugar de la prevalencia).

4. Conclusiones

- i. El Convenio pretende establecer un régimen uniforme aplicable a determinadas operaciones —contratos de garantía, contratos de venta con reserva de dominio y contratos de arrendamiento (*leasing*)— sobre cierta categoría de bienes de inherente movilidad y con significativa importancia económica (equipos aeronáuticos, material rodante ferroviario y bienes espaciales) para facilitar la financiación para la adquisición o uso de tales equipos.
- ii. A su vez, se complementa con una serie de protocolos. Cada uno contiene reglas específicas para la categoría de elementos de equipo móvil a la que se aplica —que pueden ampliar, alterar o derogar las reglas generales del Convenio— y determinan la entrada en vigor del Convenio en relación con la categoría correspondiente.
- iii. De los cuatro protocolos elaborados hasta la fecha el único que ha entrado en vigor ha sido el Protocolo Aeronáutico, que cuenta en la actualidad con 80 Estados contratantes, entre los que se encuentran países como Estados Unidos, Canadá, China o Rusia, lo que lo convierte en un instrumento de indudable relevancia.
- iv. Por su parte, el Protocolo Ferroviario está a la espera de que se deposite un último instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión al protocolo y de la puesta en funcionamiento de su registro internacional para entrar en vigor.

Teniendo en cuenta que el Consejo de Ministros de España aprobó el 27 de julio de 2021 autorizar la firma del Protocolo Ferroviario, todo parece indicar que nuestro país será ese cuarto Estado contratante.

- v. Toda vez que la piedra angular del sistema de Ciudad del Cabo es el Convenio, y sin perjuicio de las declaraciones que pueda realizar España al Protocolo Ferroviario, la regulación para el material rodante ferroviario será en gran medida coincidente con la aplicable a los objetos aeronáuticos.

- vi. No obstante, habrá especificidades vinculadas, entre otros, a (i) la distinta naturaleza del objeto de ambos protocolos; (ii) las diferencias en la regulación nacional entre el sector ferroviario y el aeronáutico (*e. g.*, mayor relevancia de las obligaciones de servicio público en el primer caso); y (iii) las declaraciones coincidentes (o no) realizadas por España a uno y otro protocolo, tanto a nivel normativo como logístico (*e. g.*, punto de acceso).
- vii. En resumen, ambos protocolos están llamados a facilitar la constitución, el reconocimiento y, sobre todo, la ejecución de las garantías al elemento de equipo móvil correspondiente, de forma que el acreedor gane confianza y previsibilidad en este tipo de operaciones, y el deudor pueda valerse de forma más eficiente del activo para respaldar su adquisición y financiación.

Bibliografía

LÓPEZ-QUIROGA, Carlos; RODRÍGUEZ TORRES, Sofía (2002). El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su protocolo aeronáutico. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, n.º 57, pp. 118-123.

WATSON FARLEY & WILLIAMS SPAIN (2021). Protocolo ferroviario de Luxemburgo: aspectos prácticos para operadores y financiadores, 16-09-2021. Recuperado de <https://www.wfw.com/articles/luxembourg-rail-protocol-practical-aspects-for-operators-and-financers/?l=es>.

CORDERO LOBATO, Encarna (2021). Convenio y protocolo de material ferroviario Ciudad del Cabo: un primer contacto comparativo con España. En *Retos y desafíos de las garantías reales. Cátedra Uría Menéndez-ICADE de regulación de los mercados*, Aranzadi, pp. 447-472.