

# Asignación y marcado de números permanentes en el material rodante

**Esta edición:** Versión 0.2

**Primera edición:** Versión 0.1

**Marca del documento**

**Aprobado:**

_____	_____	_____
Nombre	Organización	Fecha

*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)*

*N.º de registro en el Registro de Transparencia de la UE: 958065448312-61.*

R0184

**Lista de puntos pendientes/temas no acordados**

N.º	Cap.	Punto pendiente / punto no acordado	Responsabilidad	Finalización
1				
2				
3				
4				
5				
6				

## Prólogo

El prólogo deberá contener:

- **Antecedentes** *Este documento ha sido redactado en nombre del Grupo de Trabajo Ferroviario (RWG)\* con el fin de definir cómo debe marcarse de forma permanente el material rodante a efectos de la titulación de intereses.*
- **Colaboradores** *en la elaboración del documento: El presente documento ha sido elaborado por Chris Dugdale, de Europe Rail Consultancy, y Howard Rosen, de Howard Rosen Solicitors, en nombre del RWG, en agosto de 2008. La presente edición refleja los comentarios formulados a lo largo de 2009 y se ha elaborado como aportación al proyecto de solicitud de propuestas de la Comisión Preparatoria. El documento fue revisado por el Grupo de Trabajo URVIS, compuesto por representantes de asociaciones de empresas ferroviarias y fabricantes, con la participación de la Agencia Ferroviaria Europea.*
- **Posible vía de avance:** *En su momento, se tiene la intención de presentar este documento a las organizaciones internacionales de normalización para su adopción.*

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

## Índice

<b>Introducción y URVIS .....</b>	<b>5</b>
<b>1      Ámbito de aplicación .....</b>	<b>5</b>
<b>2      Referencias normativas .....</b>	<b>6</b>
<b>3      Definiciones .....</b>	<b>6</b>
<b>4      Principios básicos .....</b>	<b>6</b>
4.1   Principio .....	6
4.2   Responsabilidades .....	6
<b>5      Definición de vehículo .....</b>	<b>7</b>
5.1   Principio .....	7
<b>6      Estructura de los números de identidad .....</b>	<b>7</b>
6.1   Principio .....	7
6.2   Estructura .....	7
<b>7      Criterios para marcar los vehículos .....</b>	<b>8</b>
7.1   Principio .....	8
7.2   Legibilidad .....	8
7.3   Inmutabilidad .....	8
7.4   Resistencia .....	8
7.5   Posición .....	8
<b>8      Documentación .....</b>	<b>9</b>
8.1   Principio .....	9

## Introducción y URVIS

El Protocolo ferroviario de Luxemburgo al Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 sobre garantías internacionales sobre bienes de equipo móvil, que aplica el Convenio al material rodante ferroviario, se adoptó en febrero de 2007. Proporciona un marco jurídico para los financiadores (principalmente prestamistas y arrendadores) de material rodante ferroviario que toman garantías sobre el equipo financiado. Establece un sistema de prioridad y registro, así como un mecanismo acordado internacionalmente para definir y hacer valer los derechos en caso de incumplimiento o inestabilidad financiera del deudor. El Protocolo se aplica a todo el material rodante (desde trenes de alta velocidad hasta tranvías). El registro será accesible las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a través de Internet, para que los financiadores puedan inscribir sus derechos y facilitar a los posibles acreedores la comprobación de cualquier reclamación rival sobre el equipo financiado.

Al reducir el riesgo para los financiadores de equipos ferroviarios,

atraerá a más prestamistas del sector privado al mercado, lo que se traducirá en una financiación más barata para los operadores sin garantía estatal y creará opciones para los operadores en relación con los costes y los tipos de financiación

facilitará la concesión de préstamos a clientes a los que, hasta ahora, la falta de una infraestructura jurídica ha impedido que los bancos les concedieran préstamos

fomentará la inversión de capital, lo que a su vez promoverá la expansión de las instalaciones de fabricación de material rodante

facilitará el arrendamiento operativo a corto plazo de material rodante, no solo de los financiadores a los operadores ferroviarios, sino también entre los propios operadores, lo que garantizará un uso más eficiente del material rodante

reducir así las barreras de entrada al sector para los operadores del sector privado, hacer que los operadores existentes sean más eficientes y competitivos y reducir la dependencia de los operadores estatales y privados de la financiación estatal, lo que a su vez dará lugar a un sector más dinámico. Los gobiernos podrán entonces centrar sus limitados recursos en la financiación de infraestructuras en lugar de en el material rodante.

El Protocolo de Luxemburgo (Luxemburgo) exige, por tanto, un procedimiento para identificar el material rodante de forma inequívoca, de acuerdo con un sistema acordado internacionalmente. Se da por supuesto un sistema para marcar el material rodante ferroviario. Este procedimiento debe aplicarse en todos los Estados parte del Protocolo de Luxemburgo. El sistema de identificación de vehículos ha recibido el nombre de Sistema Único de Identificación de Vehículos Ferroviarios (URVIS, por sus siglas en inglés).

Estos números permanentes (URVIS) deben diferenciarse de los números de explotación, que pueden cambiar en función de la propiedad, el tipo de uso, el estado de uso, las características de construcción o por otros motivos. Por lo tanto, la identidad URVIS proporciona un rastro de identidad a lo largo de toda la vida útil de un elemento del material rodante ferroviario.

Es esencial que el número URVIS se pueda distinguir claramente del número de circulación u operativo y que el marcado del número permanente siga los principios de este documento.

## 1 Ámbito de aplicación

Todo el material rodante ferroviario estará sujeto a la presente recomendación, salvo el material rodante utilizado o que se vaya a utilizar exclusivamente con fines personales, el utilizado en

ferrocarriles históricos o el utilizado en ferrocarriles con un ancho de vía inferior a 500 mm, que no estarán sujetos a la presente recomendación, pero podrán cumplirla de forma voluntaria. El material rodante que inicialmente quede fuera del ámbito de aplicación, pero que se reconstruya para entrar en él, se marcará de conformidad con la presente recomendación.

La responsabilidad de mantener y actualizar esta norma recaerá en el Grupo de Trabajo Ferroviario, como representante de las distintas partes interesadas del sector ferroviario, que tomará nota de las observaciones formuladas por los fabricantes y operadores de material rodante, así como por los Estados contratantes del Protocolo de Luxemburgo.

## 2 Referencias normativas

No existen normas vigentes que afecten a esta cuestión.

## 3 Definiciones

Cape Town Convenio: El Convenio relativo a las garantías internacionales sobre bienes de equipo móvil, firmado en Cape Town el 16 de noviembre de 2001.

Protocolo Luxemburgo: El Protocolo de Luxemburgo al Convenio de Ciudad del Cabo sobre cuestiones específicas del material ferroviario rodante, firmado en Luxemburgo, el 23 de febrero de 2007.

Material rodante ferroviario: vehículos que se desplazan sobre una vía férrea fija o directamente sobre, por encima o por debajo de una vía guía, junto con los sistemas de tracción, motores, frenos, ejes, bogies, pantógrafos, accesorios y otros componentes, equipos y piezas, en cada caso instalados o incorporados en los vehículos, y junto con todos los datos, manuales y registros relacionados con los mismos.

Registrador: la parte designada en cada momento como registrador de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, letra b), del Convenio de Ciudad del Cabo para llevar el registro internacional de conformidad con el Protocolo de Luxemburgo.

URVIS: Sistema Único de Identificación de Vehículos Ferroviarios.

Vehículo: elemento del material rodante ferroviario.

## 4 Principios básicos

### 4.1 Principio

El sistema único de identificación de vehículos ferroviarios tiene por objeto identificar de forma inequívoca el material rodante ferroviario y proporcionar un historial de identidad, incluso en caso de que el material rodante ferroviario se venda, se utilice en otro Estado o se modifique de forma sustancial.

### 4.2 Responsabilidades

Los fabricantes marcarán el material rodante ferroviario nuevo de forma permanente en el momento de su fabricación. El marcado permanente llevará la abreviatura «URVIS» y el número de código (véase la sección 6) y tendrá las siguientes características. La abreviatura «URVIS» podrá complementarse con una traducción en el idioma o idiomas apropiados. Los fabricantes no

reutilizarán los marcados asignados, incluso si el material rodante ferroviario marcado originalmente con dichos marcados se retira del servicio o se destruye.

Los titulares de derechos reales de garantía y los usuarios podrán hacer que el material rodante ferroviario existente sea marcado de forma permanente. El marcado permanente llevará la abreviatura «URVIS» y el número de código (véase la sección 6) y tendrá las siguientes características. La abreviatura «URVIS» podrá complementarse con una traducción en la lengua o lenguas adecuadas. Los propietarios, arrendadores, partes garantizadas, custodios y usuarios del material rodante ferroviario no podrán reutilizar las marcas asignadas, incluso si el material rodante ferroviario marcado originalmente con dichas marcas se retira del servicio o se destruye.

Los usuarios del material rodante ferroviario no podrán eliminar, borrar, alterar o inutilizar de cualquier otra forma la marca de identidad. Se permite cambiar la posición o renovar la marca de identidad de acuerdo con los criterios de marcado.

Los propietarios, arrendadores y financiadores de material rodante ferroviario incluirán cláusulas en los contratos de arrendamiento y otros acuerdos de financiación para el uso de material rodante ferroviario con el fin de exigir a los usuarios que respeten las marcas de identidad.

## **5 Definición de vehículo**

### **5.1 Principio**

Es esencial que se definan claramente las características esenciales de un vehículo, de modo que se puedan tomar las decisiones adecuadas en caso de modificaciones importantes. El punto 2.3 del Reglamento del Registro Internacional define el término «vehículo». El Registrador podrá publicar notas orientativas para ampliar o modificar dicha definición.

Cabe señalar que la definición de «material rodante ferroviario» a efectos del protocolo puede no ser la misma que la utilizada a efectos operativos. Por lo tanto, es posible que los archivos y documentos de referencia tengan que adaptarse a las relaciones entre ambos.

## **6 Estructura de los números de identidad**

### **6.1 Principio**

Los números de identidad estarán compuestos por diecinueve dígitos totalmente numéricos. Se permitirán ceros en cualquier posición excepto en la primera. Un dígito de control generado automáticamente constituirá el vigésimo dígito.

Se insertarán ceros iniciales cuando sea necesario, excepto que el dígito en la primera posición no será cero. Al mostrar el identificador URVIS en los vehículos, se dejarán pequeños espacios después del séptimo y decimocuarto dígitos para facilitar la claridad.

### **6.2 Estructura**

Los números URVIS serán facilitados, previa solicitud, por el Registrador a los fabricantes, propietarios y otras partes interesadas, de conformidad con los procedimientos publicados en ese momento. El Registrador podrá permitir a dichas partes y a sus agentes verificar la asignación de los números URVIS que se les hayan asignado y reservar números de identidad y bloques de números de identidad en los términos que él decida. Una vez asignados por el Registrador a una parte específica, los números URVIS no se asignarán a otras partes.

El carácter de control se derivará del algoritmo Luhn mod 10.

## 7.1 Principio

## 7.2 Legibilidad

### 7.3 Inmutabilidad

## Las marcas serán resistentes a las modificaciones

## 7.4 Resistencia

Las marcas no se verán afectadas por el deterioro del revestimiento protector del material rodante ferroviario ni por el deterioro del propio material rodante ferroviario.

Las marcas se colocarán a ambos lados del material rodante ferroviario, si es posible, pero en dos posiciones lo más simétricamente opuestas posible.

Las marcas deberán ser legibles desde el nivel del suelo sin necesidad de retirar ninguna parte del vehículo.

8



Las marcas se colocarán, en la medida de lo posible, en una de las siguientes partes del material rodante ferroviario

- La barra transversal
- Los peldaños de acceso al material rodante ferroviario
- la carrocería en el extremo de los laterales del material rodante ferroviario

## **8 Documentación**

### **8.1 Principio**

Las garantías reales se registrarán en una base de datos proporcionada por el Registrador. El Registrador proporcionará directrices detalladas para el uso de la base de datos. El presente documento formará parte de dichas directrices.

© Grupo de Trabajo Ferroviario 2010