



Baarerstrasse 96, Apartado de correos 7262, 6302 Zug, Suiza
Tel: +41 (0)41 760 28 88; correo electrónico: info@railworkinggroup.org

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

Qué equipos están cubiertos por el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo?

Más de lo que cree

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo del Convenio de Ciudad del Cabo es un nuevo tratado internacional que introduce un marco jurídico global para hacer más segura, y por tanto más barata y fácil, la financiación por el sector privado de todo tipo de material rodante ferroviario sin necesidad de garantías o ayudas estatales.

El Protocolo ferroviario de Luxemburgo aplica el Convenio de Ciudad del Cabo al material rodante ferroviario; la definición de material rodante ferroviario es engañosamente sencilla. Esencialmente abarca todos los vehículos "móviles sobre una vía férrea fija o directamente sobre, por encima o por debajo de un carril-guía" junto con diversos componentes y datos.¹ Se aplica a todo el material rodante ferroviario, independientemente de si es nuevo o usado, de su gálibo o del lugar de fabricación o montaje.

La primera cuestión que hay que abordar es qué se entiende por vehículo. El Protocolo no ofrece ninguna orientación al respecto, pero el Comentario Oficial lo define como "un medio de transporte de una o más personas o mercancías"². La definición de Merriam-Webster es "una máquina que se utiliza para transportar personas o mercancías de un lugar a otro". El Oxford Concise Dictionary describe un vehículo como un "carruaje o medio de transporte de cualquier tipo utilizado en tierra o en el espacio". Se trata esencialmente de un medio de transporte físico y aunque la derivación, del latín *vehiculum*, que significa carruaje, implica una definición más restringida, en el entendimiento común ésta tiene claramente una aplicación más amplia (de lo contrario, por ejemplo, técnicamente las locomotoras podrían quedar fuera del ámbito de aplicación del Protocolo cuando sólo arrastran vagones, y las locomotoras de todo tipo estaban claramente en la mente de los redactores del Protocolo).

La definición se aplica a dos categorías de vehículos: los que circulan por una vía férrea fija y los que circulan directamente sobre, por encima o por debajo de un carril-guía.

En cuanto a la primera parte de la definición, se incluirían no sólo las locomotoras y vagones de ferrocarril interurbano (de pasajeros o mercancías), sino también las unidades y vagones de ferrocarril ligero, suburbano y metro y los tranvías, y luego las máquinas perforadoras que horadándose desplazan sobre rieles para excavar túneles, las máquinas de nivelación y

¹ Véase el Art. I (e) del Protocolo ferroviario para la definición completa.

² Goode, Comentario oficial, 3rd edición (2024), apartado 3.8.

El Grupo de Trabajo Ferroviario es una asociación sin ánimo de lucro constituida con arreglo a la legislación suiza que representan 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



tendido de vías, los pórticos o grúas que operan en los puertos, todos los cuales son vehículos que circulan por una vía férrea fija. En cambio, una cámara de cine que circula por una vía no puede considerarse un vehículo. Incluso si hay un asiento detrás de la cámara que transporta a un camarógrafo con la cámara a lo largo de la vía, argumentaríamos que la finalidad principal del equipo no es el transporte de una persona.

En cuanto a la segunda parte de la definición, el Comentario Oficial al Convenio de Ciudad del Cabo describe un carril-guía como "una vía o canal que rige la línea exacta de movimiento de un vehículo y, aunque en principio el término incluye la vía férrea convencional, suele aplicarse a estructuras de guiado alternativas en las que las ruedas no están embridadas".³ Esto significa que los monorraíles y los vehículos de levitación magnética, los sistemas de transporte de personas en los aeropuertos, ya sean vagones individuales o unidades que transportan un gran número de pasajeros entre, por ejemplo, diferentes partes de un aeropuerto, así como los trenes subterráneos en lugares como París y Lausana, que circulan sobre carriles guía y no sobre vías con ruedas neumáticas, son todos ellos elementos del material rodante ferroviario. También se incluyen los ferrocarriles de montaña que circulan por un sistema de cables sobre guías permanentes, ya sean vías de ferrocarril o canales de concreto.

El Reglamento modelo sobre la identificación permanente del material rodante ferroviario de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), elaborado por el Grupo de Trabajo sobre Transporte Ferroviario,⁴ contiene en su apéndice 2 una lista no exhaustiva, pero sin embargo muy útil, de elementos del material rodante ferroviario.

Los teleféricos son muy interesantes. ¿Un cable fijo entre dos estaciones, por el que circula el teleférico, es un carril-guía? Si la cabina se desplaza por un carril independiente, fijo y sin movimiento, está claro que sí. Si el cable también tira de la cabina, es más discutible, pero la opción segura para cualquier profesional debe ser considerar que todos los teleféricos *están* cubiertos e inscribir cualquier garantía en consecuencia como garantía internacional.

Una guía tiene que ser física. Un sistema de guiado (por ejemplo, un GPS) que establezca una ruta para un vehículo no cumpliría los requisitos, pero un sistema de guiado bajo el asfalto, o pintado sobre él, sin vías, sería suficiente.

Por último, hay equipos que pueden circular por vías o carriles, pero no siempre. Existen equipos de ingeniería ferroviaria bastante sofisticados que pueden circular por carretera o por raíles. En nuestra opinión, estarían ciertamente cubiertos por el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, ya que se trata de un vehículo que puede circular sobre una vía, aunque no lo haga todo el tiempo.⁵ No sería aconsejable crear un sistema en el que la empresa financiadora tuviera que comprobar si el equipo se encontraba físicamente sobre una vía férrea u otro tipo de guía en el momento de cerrar la financiación. El financiador sólo debería poder comprobar si técnicamente el tipo de equipo es capaz de circular por dicho carril-guía.

Para más información sobre el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, visite www.railworkinggroup.org, así como el sitio web de UNIDROIT www.unidroit.org o escribanos a info@railworkinggroup.org. Manténgase al día de todas las novedades a través de la página del Rail Working Group [en LinkedIn](#).

³ Goode, Comentario oficial, 3rd edición (2024), apartado 5.6.

⁴ Accesible en [ECE-TRANS-337-Rev.2.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743_E_PDF_WEB.pdf); Véanse también las notas orientativas en https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743_E_PDF_WEB.pdf.

⁵ Lógicamente, esto debe ser así. De lo contrario, el material rodante convencional que no se encuentra físicamente en una vía (por ejemplo, siendo transportado o sometido a mantenimiento o incluso descarrilado) no estaría cubierto por el Protocolo ferroviario luxemburgués.