



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

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

Que equipamento é abrangido pelo O Protocolo Ferroviário do Luxemburgo?

Mais do que se possa pensar

O Protocolo Ferroviário do Luxemburgo à A Convenção da Cidade do Cabo sobre garantias internacionais relativas a equipamentos móveis é um novo tratado internacional que introduz um quadro jurídico global para tornar mais seguro e, por conseguinte, mais barato e mais fácil para o sector privado financiar todos os tipos de material circulante ferroviário sem necessidade de garantias ou apoio estatal.

O Protocolo Ferroviário do Luxemburgo aplica a Convenção da Cidade do Cabo ao material circulante ferroviário; a definição de material circulante ferroviário é enganadoramente simples. Essencialmente, engloba todos os veículos “móveis sobre uma via férrea fixa ou diretamente sobre, acima ou abaixo de uma via de guiamento”, juntamente com vários componentes e dados¹. Aplica-se a todo o material circulante ferroviário, independentemente de ser novo ou usado, da sua bitola ou do local de fabrico ou montagem.

A primeira questão a abordar é o que constitui um veículo? O Protocolo não contém qualquer orientação a este respeito, mas o Comentário Oficial refere que se trata de “um meio de transporte de uma ou mais pessoas ou mercadorias”². A definição do Merriam-Webster é “uma máquina que é utilizada para transportar pessoas ou bens de um sítio para outro”. O Oxford Concise Dictionary descreve um veículo como uma “carruagem ou meio de transporte de qualquer tipo utilizado em terra ou no espaço”. Trata-se essencialmente de um meio de transporte físico e, embora a derivação, do latim *vehiculum*, que significa carruagem, implique uma definição mais restrita, no entendimento comum esta tem claramente uma aplicação mais alargada (caso contrário, por exemplo, tecnicamente as locomotivas poderiam estar fora do âmbito do Protocolo, uma vez que apenas transportam vagões, e as locomotivas de todos os tipos estavam claramente no espírito dos redactores do Protocolo).

A definição aplica-se a duas categorias de veículos, nomeadamente os que circulam numa via férrea fixa e os que circulam diretamente sobre, acima ou abaixo de uma via de guiamento.

¹ Ver Art. I (e) do Protocolo Ferroviário para a definição completa.

² Goode, Comentário Oficial,³ edição (2024), parágrafo 3.8



No que se refere à primeira parte da definição, esta incluiria não só locomotivas e vagões ferroviários interurbanos (de passageiros ou de mercadorias), mas também unidades e vagões de metropolitano ligeiro, suburbano e metropolitano e eléctricos, bem como máquinas de perfuração que circulam sobre carris, máquinas de sondagem e de assentamento de carris, pórticos ou gruas que operam em portos, todos eles veículos que circulam numa via ferroviária fixa. Por outro lado, uma câmara de filmar que circule numa via férrea não pode ser considerada um veículo. Mesmo que haja um assento atrás da câmara que transporta um operador de câmara com a câmara ao longo da via, argumentaríamos que o objetivo principal do equipamento não é o transporte de uma pessoa.

No que se refere à segunda parte da definição, o Comentário Oficial ao Tratado da Cidade do Cabo descreve um caminho de rolamento como “uma via ou canal que regula a linha exacta de movimento de um veículo e, embora, em princípio, o termo inclua a via ferroviária convencional, é geralmente aplicado a estruturas de orientação alternativas em que as rodas não são flangeadas”.³ Isto significa que os veículos de monocril e maglev, os sistemas de transporte de pessoas nos aeroportos, quer se trate de cápsulas individuais ou de unidades que transportam um grande número de passageiros entre, por exemplo, diferentes partes de um aeroporto, bem como os comboios subterrâneos em locais como Paris e Lausanne, que circulam em carris e não em vias com pneus, são todos elementos do material circulante ferroviário. Incluirá também os caminhos-de-ferro de montanha que funcionam com um sistema de cabos em guias permanentes, quer se trate de vias férreas ou apenas de canais de betão.

O modelo de regras de identificação permanente do material circulante ferroviário da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE), elaborado pelo Grupo de Trabalho sobre Transportes Ferroviários⁴, contém, no apêndice 2, uma lista não exaustiva, mas muito útil, de elementos do material circulante ferroviário.

Os teleféricos são bastante interessantes. Um cabo fixo entre duas estações, sobre o qual circula o teleférico, é um caminho de rolamento? Se a cabina circular numa guia fixa separada e não móvel, está claramente abrangida. Se o cabo também puxar a cabina, é mais discutível, mas a opção segura para qualquer profissional deve ser considerar que todos os teleféricos *estão abrangidos* e registar qualquer garantia em conformidade como uma garantia internacional.

É necessário que exista uma guia física. Um sistema de orientação (por exemplo, um GPS) que define um itinerário para um veículo não é elegível, mas um sistema de orientação sob ou pintado no alcatrão, sem pistas, seria suficiente.

Por último, pode haver equipamentos que podem circular sobre carris ou guias, mas nem sempre o fazem necessariamente. Existem alguns equipamentos de engenharia ferroviária bastante sofisticados que tanto podem circular numa estrada como em carris. Na nossa opinião, este equipamento seria certamente abrangido pelo Protocolo Ferroviário do Luxemburgo, uma vez que se trata de um veículo que se desloca numa

³ Goode, Comentário Oficial,^{3ª} edição (2024), parágrafo 5.6.

⁴ Acessível em [ECE-TRANS-337-Rev.2.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743_E_PDF_WEB.pdf); Ver também as notas de orientação em https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743_E_PDF_WEB.pdf



via, mesmo que não o faça em permanência⁵. Não seria aconselhável criar um sistema em que a sociedade financiadora tivesse de verificar se o equipamento se encontrava fisicamente numa via férrea ou noutra via no momento do encerramento do financiamento. O financiador deve apenas poder verificar se, tecnicamente, o tipo de equipamento é capaz de funcionar nesse tipo de guiamento[1].

Para mais informações sobre o Protocolo Ferroviário do Luxemburgo, visite www.railworkinggroup.org, bem como o sítio Web do UNIDROIT www.unidroit.org ou escreva-nos para info@railworkinggroup.org. Mantenha-se a par de todos os desenvolvimentos mais recentes através da [página do grupo LinkedIn](#) do Grupo de Trabalho Ferroviário.

⁵ É lógico que assim seja. Caso contrário, o material circulante convencional que não se encontra fisicamente numa via (por exemplo, em transporte ou em manutenção ou mesmo descarrilado) não seria abrangido pelo Protocolo Ferroviário do Luxemburgo.