



Baarerstrasse 98, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09; email: info@railworkinggroup.org

¿A qué material se aplica el Protocolo de Luxemburgo? A más de lo que puedas pensar...

El Protocolo de Luxemburgo aplica el Convenio de Ciudad del Cabo al material rodante ferroviario. La definición de material rodante ferroviario es aparentemente simple. En esencia, comprende todos los vehículos "móviles en una vía férrea fija o directamente sobre, por encima o por debajo de un carril-guía", junto con diferentes componentes y datos.

La primera cuestión a abordar es: ¿qué constituye un vehículo? El comentario oficial no arroja mucha luz sobre el tema. 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 "transporte o medio de transporte de cualquier tipo de los utilizados en tierra o en el espacio". Se trata esencialmente de un medio de transporte físico, y aunque la derivación del concepto latín *vehiculum*, que significa transporte, implica una definición más acotada, se entiende por lo general que el concepto tiene una aplicación más amplia. De lo contrario, por ejemplo, una locomotora técnicamente podría estar fuera del ámbito de aplicación del Protocolo en el caso de que sólo transportase vagones, cuando claramente los redactores del Protocolo tenían en mente a las locomotoras de todo tipo.

La definición se aplica a dos categorías de vehículos, es decir, aquellos que se desplazan sobre una vía férrea fija y aquellos que circulan directamente sobre, por encima o por debajo de un carril-guía. La primera parte de la definición abarca no sólo las locomotoras interurbanas y los vagones de pasajeros y de carga, sino también unidades de tren ligero y de tren suburbano y los carros y tranvías, al igual que las máquinas de mantenimiento que circulan en las pistas de puliendo las vías y perforadoras de túneles, todos los cuales son vehículos que circulan sobre una vía férrea fija. Las grúas pórtico o grúas portuarias también deberán admitirse en caso de que se desplacen sobre rieles. Por otro lado, una cámara de cine que circule sobre rieles no se calificaría como tal ya que no es propiamente un vehículo. Incluso si hay un asiento detrás de la cámara que lleve a un operador de cámara con la cámara a lo largo de la pista, se podría argumentar que el objetivo principal del material no es el transporte de una persona.

Respecto a la segunda parte de la definición, el comentario oficial sobre el Tratado de Ciudad del Cabo describe el carril-guía como "una pista o canal que determina la línea exacta de movimiento de un vehículo y aunque, en principio, el término incluye a la vía de ferrocarril convencional, se aplica por lo general a las estructuras de orientación alternativas en el que las ruedas no tienen un

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



reborde". Así, esto significa que los vehículos monorraíl y de levitación magnética, sistemas de transporte de personas en los aeropuertos, ya sean medios individuales o unidades de transporte de un gran número de pasajeros entre, por ejemplo, las diferentes partes de un aeropuerto, así como los trenes subterráneos en lugares como París y Lausanne que se desplazan sobre carriles-guía y no sobre pistas con neumáticos, se consideran todos como elementos del material rodante ferroviario. También incluirá los ferrocarriles de montaña que funcionan con un sistema de cable de guiado permanente, ya sean propiamente líneas de ferrocarril o solamente canales de hormigón. Pero un coche en una pista de carreras no se incluiría, puesto que el coche no es dirigido por la pista.

Los teleféricos son un supuesto interesante. ¿Es un cable fijo entre dos estaciones, entre los que se desplaza el teleférico, un carril-guía? Podría decirse que lo es, a pesar de que en este momento la opinión mayoritaria se decanta por la postura contraria. Puede que se necesite reconsiderar este punto; en todo caso, la opción más segura para cualquier practicante debe ser tener en cuenta que todos los teleféricos caen bajo el ámbito de aplicación, y registrar cualquier garantía como una garantía internacional.

Sin embargo, un carril-guía tiene que ser físico. Un sistema de guiado (un GPS, por ejemplo), que establece una ruta para un vehículo no podría calificarse como tal.

Por último, puede haber material que pueda circular por vías o carriles-guía, pero no tiene por qué hacerlo de manera continuada. Hay material de ingeniería ferroviaria bastante sofisticado que puede funcionar ya sea en una carretera o en pistas. En nuestra opinión, esto sin duda caería bajo el ámbito de aplicación del Protocolo de Luxemburgo, ya que es un bien mueble transportable sobre un carril-guía aunque no lo haga continuamente. Lógicamente esto debe ser así. De lo contrario, el material rodante convencional que no está físicamente sobre una pista (por ejemplo, que esté siendo transportado o en mantenimiento o que incluso haya descarrilado) no caería bajo el ámbito de aplicación del Protocolo Ferroviario si no estuviera sobre la pista en el momento en que se acordó la financiación. No sería aconsejable crear un sistema en el que la financiera o el arrendador tuvieran que comprobar si el material estaba físicamente en un ferrocarril o en otro carril-guía en aquel momento. El financiador sólo debería ser capaz de verificar si, técnicamente, el material en cuestión es capaz de circular en este tipo de pistas o en un carril-guía, incluso si no está físicamente circulando al tiempo de dicha evaluación.