



www.railworkinggroup.org

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

Jaki sprzęt jest objęty Protokołem Luksemburskim?

Więcej niż Ci się wydaje

Na mocy Protokołu Luksemburskiego następuje odesłanie do Konwencji w zakresie taboru kolejowego. Definicja taboru kolejowego jest tylko pozornie prosta. Zasadniczo obejmuje ona wszelkie pojazdy „poruszające się po zamontowanych na stałe torach kolejowych lub bezpośrednio po, lub poniżej prowadnic” wraz z wszelkimi komponentami i danymi.¹

Zasadniczą kwestią jest to, co należy rozumieć pod pojęciem pojazdu? Brak na ten temat informacji w oficjalnych komentarzach. Definicja zawarta w słowniku Merriam-Webster podaje, że jest to „maszyna wykorzystywana do transportu osób lub towarów z jednego miejsca do drugiego”. Mały Słownik Oxford określa pojazd jako „wagon lub środek lokomocji jakiegokolwiek rodzaju wykorzystywany na lądzie lub w przestrzeni”. Jest to zasadniczo środek transportu fizycznego i, pomimo że jego pochodzenie od łacińskiego *vehiculum*, oznaczającego wagon, implikuje węższą definicję, w potocznym rozumieniu ma oczywiście szersze zastosowanie. W przeciwnym razie, np. lokomotywy mogłyby nie być objęte Protokołem, gdyż jedynie ciągną one wagony, tymczasem twórcy Protokołu bez wątplenia mieli na myśli także lokomotywy wszelkiego rodzaju.

Definicja ma zastosowanie do dwóch podstawowych kategorii pojazdów, tj. do pojazdów poruszających się po zamocowanych na stałe torach i do pojazdów poruszających się bezpośrednio po, nad lub poniżej prowadnic.

Pierwsza część definicji obejmuje nie tylko kursujące między miastami lokomotywy kolejowe i wagony, ale także miejskie jednostki kolejowe i wagony oraz tramwaje, a także maszyny drążące poruszające się po szynach w drążonych tunelach, suwnice oraz żurawie wykorzystywane w portach. Wszystkie są bowiem pojazdami poruszającymi się po zamocowanych na stałe szynach. Z drugiej strony, kamera filmowa poruszająca się po szynie nie jest pojazdem. Nawet jeżeli za taką kamerą znajduje się siedzenie dla operatora, które wraz z kamerą porusza się po szynie, kwestią co najmniej dyskusyjną jest, czy za zasadniczy cel takiego urządzenia można uznać transport osobowy.

¹ Pełna definicja w Art. I (e) Protokołu Kolejowego.



Jeśli chodzi o drugi człon definicji, Oficjalny Komentarz do Konwencji Kapsztadzkiej określa prowadnicę jako „tor lub kanał regulujący dokładną linię ruchu pojazdu i chociaż zasadniczo termin ten obejmuje konwencjonalne tory kolejowe, ma często zastosowanie do alternatywnych struktur, w których koła nie są kołami kołnierзовymi”.² Oznacza to więc, że pojazdy jednoszynowe oraz pociągi typu *maglev* (kolej magnetyczna), systemy transportu pasażerów na lotniskach (niezależnie od tego, czy są to jedynie małe pojazdy, czy też jednostki służące do transportu znaczącej liczby pasażerów między różnymi częściami lotniska), a także podziemne pociągi z oponami pneumatycznymi w miastach takich jak Paryż i Lozanna, które kursują po prowadnicach, a nie po torach, wszystko stanowią tabor kolejowy. Obejmuje on również górskie kolejki linowe poruszające się wzdłuż prowadnic, bez względu na to, czy są to liny kolejowe czy tylko betonowe kanały.

Na uwagę zasługują wagony kolejki linowej. Czy lina pomiędzy dwiema stacjami, wzdłuż której przemieszczają się wagony, stanowi prowadnicę? Można argumentować, że tak, choć przeważająca obecnie opinia jest odmienna. Być może należy ten pogląd zrewidować i bezpiecznym rozwiązaniem dla praktyków powinno być uznanie, że wszystkie wagony linowe są objęte definicją taboru kolejowego oraz że konieczne jest rejestrowanie wszelkich ustanowionych na nich zabezpieczeń jako zabezpieczeń międzynarodowych.

Prowadnica musi być jednak trasą fizyczną. System wyznaczania trasy (np. GPS), który wyznacza trasę pojazdu, nie może być w ten sposób zakwalifikowany.

Wreszcie istnieją także urządzenia, które mogą, ale nie muszą, poruszać się po torach lub prowadnicach. Jako przykład podać można wysoce wyspecjalizowane urządzenia z zakresu inżynierii kolejowej, które mogą poruszać się zarówno po drodze, jak i po torach. W naszej opinii, byłyby one zdecydowanie objęte Protokołem Luksemburskim, ponieważ są to pojazdy poruszające się po prowadnicy, chociaż nie przez cały czas³. Nie byłoby ponadto słuszne tworzenie systemu, w którym podmiot finansujący musiałby sprawdzać, czy dany sprzęt faktycznie znajdował się na torach bądź innej prowadnicy w czasie trwania finansowania. Podmiot finansujący powinien być jedynie w stanie ocenić, czy z technicznego punktu widzenia dany rodzaj sprzętu może poruszać się po takiej trasie.

² *Goode*, Oficjalny Komentarz, wyd. drugie (2014), Uwaga 5.6.

³ Z logicznego punktu widzenia tak musi być. W przeciwnym razie konwencjonalny tabor kolejowy, który fizycznie nie porusza się po torach (np. sprzęt transportowany lub poddawany konserwacji, a nawet wykolejony) nie byłby objęty Protokołem Kolejowym.