RAIL WORKING GROUP

www.railworkinggroup.org

Baarerstrasse 96, Posta Kutusu 7262, 6302 Zug, İsviçre
Tel: +41 (0)41 760 28 88; e-posta:info@railworkinggroup.org
RailWorkingGrp
LinkedIn

Lüksemburg Demiryolu Protokolü
Lüksemburg Demiryolu Protokolü hangi ekipmanları kapsıyor?

Düşündüğünüzden daha fazlası

Cape Town Sözleşmesi'ne **ek** Lüksemburg Demiryolu Protokolü**, özel sektörün devlet garantisi veya desteğine ihtiyaç duymadan her türlü demiryolu demiryolu araçlarını finanse etmesini daha güvenli, dolayısıyla daha ucuz ve daha kolay hale getirmek için küresel bir yasal çerçeve getiren yeni bir uluslararası antlaşmadır.**

Lüksemburg Demiryolu Protokolü, Cape Town Sözleşmesi'ni demiryolu demirbaşlarına uygular; demiryolu demirbaşının tanımı, göründüğünden daha basittir. Esasen, bu tanım, "sabit bir demiryolu hattı üzerinde veya bir kılavuz rayın üzerinde, üstünde ya da altında hareket edebilen" tüm araçları, çeşitli bileşenleri ve verileri kapsar.[1] Protokol, yeni veya kullanılmış olmasına, ray aralığına ya da üretim veya montaj yerine bakılmaksızın tüm demiryolu demirbaşlarına uygulanır.

Ele alınması gereken ilk soru, bir aracı neyin oluşturduğudur? Protokolde bu konuda bir kılavuz bulunmamakla birlikte, Resmi Yorumda bunun "bir veya daha fazla kişi ya da malın taşınmasına yarayan araç" olduğu belirtilmektedir[2] . Merriam-Webster sözlüğündeki tanım ise "insanları veya malları bir yerden başka bir yere taşımak için kullanılan makine" şeklindedir. Oxford Concise Dictionary ise aracı "karada veya uzayda kullanılan her türlü taşıt veya nakil aracı" olarak tanımlamaktadır. Temelde fiziksel bir ulaşım aracıdır ve Latince "araba" anlamına gelen *vehiculum* kelimesinden türemiş olması daha dar bir tanımı ima etse de, genel anlayışta bunun açıkça daha geniş bir uygulama alanı vardır (aksi takdirde, örneğin, teknik olarak sadece vagonları çeken lokomotifler Protokolün kapsamı dışında kalabilirdi; oysa her tür lokomotif, Protokolü hazırlayanların zihninde açıkça yer almaktaydı).

Tanım, iki araç kategorisine uygulanır: sabit bir demiryolu hattı üzerinde çalışanlar ve bir kılavuz rayın üzerinde, üstünde veya altında doğrudan çalışanlar.

[1] Tam tanım için Demiryolu Protokolü'nün I. maddesinin (e) bendine bakınız.
[2] *Goode*, Resmi Yorum, 3. baskı (2024), paragraf 3.8.

Tanımın ilk kısmı, sadece şehirlerarası demiryolu lokomotiflerini ve vagonlarını (yolcu veya yük) değil, aynı zamanda hafif raylı sistem, banliyö ve metro raylı sistem birimlerini, vagonlarını ve tramvayları; ayrıca tünel açmak için raylar üzerinde çalışan tünel açma makinelerini, ray sıkıştırma ve döşeme makinelerini, limanlarda çalışan portal vinçleri veya vinçleri de kapsar; bunların tümü sabit bir demiryolu hattı üzerinde çalışan araçlardır. Öte yandan, ray üzerinde hareket eden bir film kamerası, bir araç olmadığı için bu tanıma girmez. Kameranın arkasında, kameramanı kamerayla birlikte ray boyunca taşıyan bir koltuk olsa bile, bu ekipmanın temel amacının bir kişinin taşınması olmadığını savunuruz.

Tanımın ikinci kısmı ile ilgili olarak, Cape Town Antlaşması'na ilişkin Resmi Yorum, kılavuz yolu "bir aracın hareket hattını kesin olarak belirleyen bir ray veya kanal" olarak tanımlamaktadır ve "ilke olarak bu terim geleneksel demiryolu rayını da içerse de, genellikle tekerleklerin flanşlı olmadığı alternatif kılavuz yapıları için kullanılır".[3] Dolayısıyla bu, monoray ve manyetik levitasyonlu (maglev) araçların, havalimanlarındaki yolcu taşıma sistemlerinin (ister tek kişilik kapsüller olsun, ister örneğin bir havalimanının farklı bölümleri arasında çok sayıda yolcu taşıyan birimler olsun) yanı sıra, Paris ve Lozan gibi yerlerdeki, pnömatik lastikli raylar üzerinde değil kılavuz raylar üzerinde çalışan metro trenlerinin de demiryolu demirbaşları arasında yer aldığı anlamına gelir. Buna, ister gerçek demiryolu rayları ister sadece beton kanallar olsun, sabit kılavuz raylar üzerinde bir kablo sistemi ile çalışan dağ demiryolları da dahildir.

Demiryolu Taşımacılığı Çalışma Grubu tarafından hazırlanan Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Demiryolu Demiryolu Taşıtlarının Kalıcı Tanımlanmasına İlişkin Model Kurallar ([4]), ek 2'de demiryolu demiryolu taşıtlarına ilişkin kapsamlı olmasa da yine de çok yararlı bir liste içermektedir.

Teleferikler oldukça ilginçtir. Teleferiğin üzerinde hareket ettiği, iki istasyon arasındaki sabit bir kablo bir kılavuz yol sayılır mı? Kabin, ayrı bir sabit ve hareket etmeyen kılavuz yol üzerinde hareket ediyorsa, bu durum açıkça kapsama girer. Kablo aynı zamanda kabini de çekiyorsa bu durum daha tartışmalıdır; ancak herhangi bir uygulayıcı için güvenli seçenek, tüm teleferiklerin kapsama *girdiğini* varsaymak ve buna göre her türlü teminat hakkını uluslararası bir teminat olarak tescil ettirmektir.

Bir kılavuz yolun fiziksel olması gerekmez. Bir araç için rota belirleyen bir yönlendirme sistemi (örneğin GPS) bu tanıma uymaz; ancak pistin altında bulunan veya üzerine boyanmış, ray içermeyen bir yönlendirme sistemi yeterli olacaktır.

Son olarak, raylar veya kılavuz yollar üzerinde çalışabilen ancak her zaman bu şekilde çalışmayabilecek ekipmanlar da olabilir. Hem karayolu üzerinde hem de raylar üzerinde çalışabilen oldukça gelişmiş bazı demiryolu mühendisliği ekipmanları bulunmaktadır. Görüşümüze göre bu ekipmanlar, her zaman böyle bir kılavuz ray üzerinde hareket etmese bile, bu tür bir kılavuz ray üzerinde hareket edebilen bir araç olduğu için Lüksemburg Demiryolu Protokolü kapsamında yer alacaktır.[5] Finansman şirketinin, finansman işleminin tamamlandığı anda ekipmanın fiziksel olarak bir ray

[3] *Goode*, Resmi Yorum, 3·baskı (2024), paragraf 5.6.

[4] ECE-TRANS-337-Rev.2.pdf adresinden erişilebilir; ayrıca https://unece.org/sites/default/files/2024-07/2310743_E_PDF_WEB.pdf adresindeki kılavuz notlarına da bakınız.

[5] Mantıken durum böyle olmalıdır. Aksi takdirde, fiziksel olarak ray üzerinde bulunmayan geleneksel demiryolu araçları (örneğin, nakledilen, bakımdan geçen veya hatta raydan çıkmış olanlar), Lüksemburg Demiryolu Protokolü'nün kapsamına girmeyecektir.

veya başka bir kılavuz ray üzerinde olup olmadığını kontrol etmek zorunda kalacağı bir sistem oluşturulması tavsiye edilmez. Finansör, yalnızca ekipman türünün teknik olarak bu tür bir kılavuz ray üzerinde çalışıp çalışamayacağını tespit edebilmelidir.

Lüksemburg Demiryolu Protokolü hakkında daha fazla bilgi için www.railworkinggroup.org adresini ve UNIDROIT web sitesini www.unidroit.org ziyaret edebilir veyainfo@railworkinggroup.org adresinden bize yazabilirsiniz. Demiryolu Çalışma Grubu'nun LinkedIn grup sayfası aracılığıyla en son gelişmelerden haberdar olabilirsiniz.

Machine translated from English