



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Commission d'experts techniques
Fachausschuss für technische Fragen
Committee of Technical Experts

TECH-20045-CTE13-7

01.03.2021

Original: EN

13. TAGUNG (2021)

Vorschlag zur Überarbeitung der ATMF in Bezug auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)

1. EINLEITUNG

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (Anhang G zum COTIF, nachstehend „ATMF“) enthalten allgemeine Bestimmungen für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM). Detaillierte Vorschriften hierzu sind in ATMF-Anlage A festgelegt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments sind die Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ATMF-Anlage A) Gegenstand einer Überarbeitung durch Abstimmung im schriftlichen Verfahren. Im Falle ihrer Annahme werden die neuen Vorschriften voraussichtlich am 1. April 2021 in Kraft treten.

Im Vergleich zu den bestehenden Vorschriften wird durch die Neuerungen hauptsächlich der Geltungsbereich der Zertifizierung über den gegenwärtigen, auf die Zertifizierung von ECM von Güterwagen beschränkten Geltungsbereich hinaus erweitert. Nach den zukünftigen Vorschriften wären generell ECM aller Fahrzeugtypen zu zertifizieren. Jede ECM müsste die allgemeinen Anforderungen und Kriterien erfüllen, die in Anhang II der vorgeschlagenen künftigen Vorschriften aufgeführt sind.

Auf der 40. Tagung der WG TECH wurde Frage aufgeworfen, ob die ECM-bezogenen Bestimmungen in den ATMF einer Aktualisierung bedürfen. Nachstehend werden nun die aktuellen ATMF-Bestimmungen analysiert und ein etwaiger Änderungsbedarf erörtert.

2. EINSCHLÄGIGE BESTEHENDE ATMF-BESTIMMUNGEN

Die gegenwärtigen ATMF-Bestimmungen (in Kraft seit dem 1. März 2019) in Bezug auf die Zertifizierung und Prüfung von ECM sowie auf deren Aufgaben und Zuständigkeiten sind derzeit wie folgt formuliert:

Artikel 3a Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

[...]

§ 5 Eine gemäß Artikel 15 § 2 zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)² für Güterwagen gilt als gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Union und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und vice versa, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EU angenommenen Zertifizierungssystem und den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht. Diese angenommenen Regelungen sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Fußnote 2: Die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständige Stelle sind in Artikel 15 enthalten.

Artikel 15 Instandhaltung der Fahrzeuge

§ 1 Fahrzeuge sind so instand zu halten, dass sie die in Artikel 7 festgelegten Bestimmungen einhalten. Der Zustand der Fahrzeuge darf in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährden und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schaden. Zu diesem Zweck sind Fahrzeuge für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abzustellen und diese Arbeiten an ihnen vorzunehmen, wie dies in den Instandhaltungsunterlagen vorgeschrieben ist. Der Halter ist verpflichtet, zu diesem Zweck eine ECM zu benennen.

§ 2 Jedem Fahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine ECM zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM kann sich Vertragspartnern, einschließlich Ausbesserungswerken bedienen.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme und Änderung der Zertifizierungs- und Prüfvorschriften für ECM und Ausbesserungswerke. Die Vorschriften sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Die für die Instandhaltung eines Güterwagens zuständige Stelle ist von einer ECM-Zertifizierungsstelle zu zertifizieren, die in Übereinstimmung mit Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften in einem der Vertragsstaaten akkreditierte/anerkannt wurde.

§ 3 Der Halter stellt der ECM in dem für die Instandhaltung notwendigen Rahmen sämtliche Angaben zu Wartungs-, kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungs-, Einstell- und Instandhaltungsvorschriften zur Verfügung.

Die ECM hat daher entweder selbst oder über den Halter sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind, zur Verfügung stehen.

Das betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit entweder selbst oder über den Halter Informationen über den Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen (einschließlich Kilometerstand, Art und Ausmaß der Beanspruchung, Zwischenfälle/Unfälle) zur Verfügung zu stellen.

§ 4 Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat die Instandhaltungsunterlagen und einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Die ECM hat den Halter über Aktualisierungen des Instandhaltungsnachweises zu informieren. Die Verzeichnisse und Nachweise sind für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.

Artikel 15a Zugbildung und Betrieb

§ 1 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die mit seiner Tätigkeit und insbesondere mit dem Betrieb von Zügen in Verbindung stehenden Risiken zu kontrollieren. Zu diesem Zweck hat es sicherzustellen, dass diese Züge den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Es hat insbesondere:

- a) die sichere und korrekte Zugbildung und Vorbereitung u.a. anhand von Prüfungen vor Abfahrt des Zuges sicherzustellen;
- b) für den sicheren Betrieb jedes Fahrzeugs notwendige Informationen, einschließlich möglicher Betriebsbeschränkungen, zu berücksichtigen;
- c) Fahrzeuge nur innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu betreiben;
- d) die Vorschriften betreffend den internationalen Verkehr, wie die in den entsprechenden ETV enthaltenen Spezifikationen, einzuhalten;
- e) sicherzustellen, dass jedem beförderten Fahrzeug eine ECM zugewiesen ist und diese ECM, wenn nötig, über ein gültiges Zertifikat verfügt.

[...]

Artikel 16 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen

§ 1 Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Fahrzeugen sind alle beteiligten Parteien (Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, betroffene Eisenbahnunternehmen und mögliche weitere Parteien) verpflichtet,

- a) unverzüglich alle zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Bedachtnahme auf die Umwelt und der öffentlichen Gesundheit notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, und

- b) die Ursachen des Unfalls, des Zwischenfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

[...]

3. ANALYSE

Für die Änderung der aktuellen Texte gibt es zwei Hauptgründe.

Zum einen wird die Zertifizierungsanforderung für ECM in der Neufassung der ATMF-Anlage A über die Zertifizierung von Güterwagen hinaus ausgeweitet. Dies sollte sich insbesondere in Artikel 15 ATMF widerspiegeln, wo derzeit nur die Zertifizierung von ECM von Güterwagen vorgeschrieben ist.

Zum anderen enthalten die ATMF in Artikel 3a Verweise auf außer Kraft gesetztes EU-Recht (die Richtlinie 2004/49/EG wurde aufgehoben und durch die Richtlinie (EU) 2016/798 ersetzt).

4. VORSCHLÄGE UND BEGRÜNDUNGEN

Der Wortlaut von Artikel 3a § 5 und Artikel 15 § 2 ATMF sollte wie folgt geändert werden. Alle übrigen geltenden ATMF-Bestimmungen, einschließlich derjenigen, die sich auf ECM beziehen, müssen nicht geändert werden.

4.1 ÄNDERUNGSVORSCHLAG FÜR ARTIKEL 3A § 5 ATMF:

Artikel 3a Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

[...]

§ 5 Bei voller Äquivalenz zwischen den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften wird bei einer ~~Eine gemäß Artikel 15 § 2 zertifizierte~~ für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM)² ~~für Güterwagen, die die Bestimmungen von Artikel 15 § 2 erfüllt, von der Erfüllung der~~ gilt als gemäß geltender Gesetzgebung—entsprechenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union ~~und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert ausgegangen und vice versa umgekehrt, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EU angenommenen Zertifizierungssystem und den vom~~

Der Fachausschuss für technische Fragen ist befugt, die Äquivalenz zwischen den innerhalb der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in gemäß Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften zu erklären. ~~angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht. Diese angenommenen Regelungen sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.~~

Fußnote 2: Die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständige Stelle sind in Artikel 15 enthalten.

Begründung des Änderungsvorschlags für Artikel 3a § 5 ATMF:

1. Die neuen Vorschriften für die Zertifizierung von ECM in ATMF-Anlage A beziehen sich nicht mehr ausschließlich auf Güterwagen, weswegen der Verweis auf Güterwagen gestrichen werden muss.
2. Vor dem 1. April 2021 galten die Vorschriften in ATMF-Anlage A nur für die Zertifizierung von ECM für Güterwagen, weswegen nur Zertifikate von ECM für Güterwagen gegenseitig anerkannt werden konnten. Da es keine Zertifizierungsanforderungen für ECM von anderen

Fahrzeugen als Güterwagen gab, fand die gegenseitige Anerkennung dieser ECM bislang stillschweigend statt.

Die am 1. April 2021 neu in Kraft tretenden Vorschriften der ATMF-Anlage A gelten für alle ECM, sodass alle ECM die gemeinsamen Anforderungen erfüllen müssen. Dennoch können einige ECM unter in ATMF-Anlage A klar definierten Ausnahmebedingungen die Einhaltung der Anforderungen nachweisen, ohne dass eine Zertifizierung erforderlich ist. Dementsprechend würde eine strikt auf ECM-Zertifikate beschränkte gegenseitige Anerkennung das Risiko mit sich bringen, dass ECM, die von der Zertifizierung ausgenommen sind, nicht gegenseitig anerkannt werden.

Daher muss anstelle der ECM-Zertifikate die Übereinstimmung der ECM mit den geltenden Vorschriften gegenseitig anerkannt werden. In der Folge ist der Verweis auf die Zertifizierung aus Artikel 3a § 5 ATMF zu entfernen.

3. Der Verweis auf nationale Rechtsvorschriften sollte gestrichen werden, da die Vorschriften für die Zertifizierung von ECM für Fahrzeuge im internationalen Verkehr inzwischen auf internationaler Ebene umfassend geregelt sind.
4. Zur Vermeidung, dass die ATMF bei jeder Änderung des EU-Rechts angepasst werden müssen, sollte zudem der präzise Verweis auf einen bestimmten EU-Text entfernt und durch einen allgemeinen Verweis ersetzt werden.
5. Der Verweis auf die „vom Fachausschuss für technische Fragen [...] angenommenen Regelungen“ sollte ebenfalls gestrichen werden. Die alleinige Annahme von Vorschriften gibt diesen noch keine Rechtskraft. Das Inkrafttreten der Beschlüsse des Ausschusses ist in Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF (Grundübereinkommen) geregelt. Folglich ist es besser, einfach von „COTIF-Vorschriften“ zu sprechen, einem Ausdruck, der alle unter das COTIF fallenden Rechtsvorschriften umfasst.
6. Da der präzise Verweis auf das EU-Recht gestrichen wird, ist es wichtig, die Zuständigkeit für die Erklärung der Äquivalenz zwischen EU-Vorschriften und OTIF-Vorschriften festzulegen. Diese Zuständigkeit sollte dem Fachausschuss für technische Fragen in Analogie zu Artikel 13 § 4 Buchst. b) der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU übertragen werden, der dem Fachausschuss für technische Fragen in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit die Zuständigkeit für die Erklärung der Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der ETV und der entsprechenden TSI verleiht.
7. Der letzte Satz, der sich lediglich auf Anlage A bezieht, wird hier nicht benötigt, da diese in Artikel 15 ATMF erwähnt wird.

4.2 ÄNDERUNGSVORSCHLAG FÜR ARTIKEL 15 § 2 ATMF:

Artikel 15 Instandhaltung der Fahrzeuge

§ 2 Jedem Fahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine ECM zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM kann sich Vertragspartnern, einschließlich ~~Ausbesserungswerken~~ Ausbesserungswerkstätten, bedienen.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme ~~und Änderung von~~ Vorschriften betreffend die Zertifizierung und Prüfung von ECM und die Instandhaltungsfunktionen, einschließlich der von den beteiligten Parteien zu erfüllenden Anforderungen ~~der Zertifizierungs- und Prüfvorschriften für ECM und Ausbesserungswerke~~. Die Vorschriften sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Alle ECM müssen die in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen und Bewertungskriterien erfüllen.

~~Die für die Instandhaltung eines ECM für Güterwagen zuständige Stelle ist von einer ECM-Zertifizierungsstelle zu zertifizieren müssen zertifiziert sein.~~

ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen müssen zertifiziert sein, es sei denn, es gilt eine Ausnahme gemäß Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.

ECM-Zertifikate werden ausschließlich von ECM-Zertifizierungsstellen ausgestellt, die in Übereinstimmung mit Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften in einem der Vertragsstaaten akkreditierte ~~oder~~ anerkannt ~~wurde~~ sind.

Begründung des Änderungsvorschlags für Artikel 15 § 2 ATMF:

1. Die neuen Vorschriften für die Zertifizierung von ECM in ATMF-Anlage A beziehen sich nicht mehr ausschließlich auf Güterwagen, weswegen der Verweis auf Güterwagen gestrichen werden muss.
2. Wenn der Ausschuss für die Annahme von Vorschriften zuständig ist, so erstreckt sich diese Zuständigkeit auch auf deren Änderung, sodass die explizite Erwähnung der Zuständigkeit für die Änderung von Vorschriften überflüssig ist und gestrichen werden sollte.
3. In ATMF-Anlage A sind die von allen ECM einzuhaltenden Anforderungen festgelegt sowie die Vorschriften für die Zertifizierung und Prüfung von ECM, die von den ECM-Zertifizierungsstellen zu befolgen sind. Darüber hinaus sind Anforderungen enthalten, die von anderen Parteien, wie z. B. den Vertragsstaaten, den zuständigen Behörden, dem Registerführer des ECM-Registers und dem Generalsekretär der OTIF, zu erfüllen sind.
4. In den ATMF wird allgemein festgelegt, dass alle ECM für Güterwagen zertifiziert sein müssen; dieser allgemeine Grundsatz gilt in der Regel auch für alle anderen ECM. Nichtsdestoweniger besteht innerhalb der ATMF-Anlage A jedoch die Möglichkeit für Detailregelungen, wonach z. B. bestimmte ECM von der Zertifizierung ausgenommen werden können.
5. Die Ausstellung von ECM-Zertifikaten muss ausschließlich ECM-Zertifizierungsstellen vorbehalten sein, die in Übereinstimmung mit ATMF-Anlage A in einem der Vertragsstaaten akkreditiert oder anerkannt sind.

5. ZUSTÄNDIGKEIT

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. g) COTIF (Grundübereinkommen) fällt die Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses, ausgenommen Artikel 1, 3 und 9 (die in die Zuständigkeit der Generalversammlung fallen).

Nach gängiger Praxis können Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATPU und ATMF vom Fachausschuss für technische Fragen ausgearbeitet, diskutiert und geprüft werden, bevor sie dem Revisionsausschuss zum Beschluss vorgeschlagen werden (für die Artikel 1, 3 oder 9 der ATMF wird der Beschluss von der Generalversammlung nach Prüfung durch den Revisionsausschuss getroffen).

6. VORBEREITENDE ARBEITEN UND ZEITPLAN

Die in diesem Dokument enthaltenen Vorschläge wurden in Abstimmung mit der WG TECH erarbeitet und auf deren 41. und 42. Tagung geprüft.

Nach ihrer Prüfung durch den Fachausschuss für technische Fragen können die Vorschläge der 27. Tagung des Revisionsausschusses zur Annahme vorgeschlagen werden. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments stand noch kein Termin für die 27. Tagung fest. Der Revisionsausschuss kann Beschlüsse jedoch auch im schriftlichen Verfahren treffen. Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Thema hätte das schriftliche Verfahren den Vorteil der Schnelligkeit. Im schriftlichen Verfahren können

Vorschläge jedoch nur angenommen oder abgelehnt werden; die Möglichkeit ihrer Diskussion oder Änderung besteht nicht.

In Übereinstimmung mit Artikel 35 § 3 COTIF (Grundübereinkommen) treten die vom Revisionsausschuss (auf einer Tagung oder im schriftlichen Verfahren) beschlossenen Änderungen der ATMF für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

7. BESCHLUSSVORSCHLAG

Nach Prüfung der Vorschläge in den nachstehenden Punkten 1 und 2 ersucht der Fachausschuss für technische Fragen den Revisionsausschuss, im Rahmen seiner Zuständigkeit gemäß Artikel 17 § 1 Buchst. a) COTIF und Artikel 33 § 4 Buchst. g) COTIF die Beschlüsse zur Änderung des Artikels 3a § 5 und des Artikels 15 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (Anhang G zum COTIF) sowie zur Änderung der entsprechenden Erläuternden Bemerkungen zu treffen.

Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht den Revisionsausschuss insbesondere um

1. die Änderung von Artikel 3a § 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und die Aufnahme des folgenden Textes in die Erläuternden Bemerkungen:

[Text in Abschnitt 4.1 dieses Dokuments];

2. die Änderung von Artikel 15 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und die Aufnahme des folgenden Textes in die Erläuternden Bemerkungen:

[Text in Abschnitt 4.2 dieses Dokuments].

Der Fachausschuss für technische Fragen hält diese Änderungen für dringend erforderlich, da die derzeitigen Texte zu Unklarheiten oder Widersprüchen hinsichtlich der Frage führen können, ob bestimmte ECM gegenseitig anzuerkennen sind oder nicht. Er ersucht den Revisionsausschuss daher darum, diese Änderungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu prüfen und, falls der Revisionsausschuss nicht vor Ende 2021 zusammentreten sollte, so bald wie möglich im schriftlichen Verfahren über die Vorschläge abzustimmen.