

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OTIF/RID/CE/GTP/2014/11

4. April 2014

Original: Französisch

RID: 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Bern, 20. und 21. Mai 2014)

Thema: Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Antrag des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC)

Zusammenfassung: Aufnahme des Begriffs "ECM" in das RID.

Referenzdokumente:

- OTIF/RID/CE/GTP/2013-A (Schlussbericht der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses),
- OTIF/RID/CE/2012/8 (Antrag Belgiens für die 51. Tagung des RID-Fachausschusses),
- informelles Dokument INF.3 der 12. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (UIP),
- informelles Dokument INF.12 der 50. Tagung des RID-Fachausschusses (ERA),
- OTIF/RID/CE/2011-A (Schlussbericht der 50. Tagung des RID-Fachausschusses)

Einleitung

1. Bei der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18 bis 22. November 2013) hatte sich die UIC bereit erklärt, im Einklang mit dem Eisenbahnrecht einen Antrag zur Aufnahme des Begriffs "für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)" in das RID zu unterbreiten. Dieser Begriff wurde im Rahmen der Harmonisierung mit der europäischen Eisenbahngesetzgebung, insbesondere mit den Richtlinien 2004/49/EG (Artikel 3 und

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

14a) und 2008/57/EG (Artikel 2 und 33) und der Verordnung (EU) 445/2011¹, auch in den Anhang G (ER ATMF)² des COTIF übernommen.

2. Das Thema "ECM" hat bereits zu verschiedenen Diskussionen bei den Tagungen des RID-Fachausschusses und seiner ständigen Arbeitsgruppe geführt, unter anderem auch auf Initiative der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA), die 2012 einen diesbezüglichen Workshop³ durchgeführt hat. Das Thema "ECM" wurde auf Antrag der UIP 2011 in die Diskussion eingebracht, die Behandlung eines von Belgien vorgestellten Änderungsantrags zum RID wurde 2012 jedoch verschoben.

Erläuterungen

3. Die UIC stützt ihre Überlegungen auf der zur Verfügung stehenden Dokumentation und zwar insbesondere auf den Rechtstexten. Die Analyse bringt eine gewisse Komplexität der zu lösenden Probleme zum Vorschein. Sie zeigt auch, dass vielleicht nicht alle Bedingungen erfüllt sind, um den Begriff "ECM" ohne Risiko in die Ausgabe 2015 des RID aufzunehmen. Die notwendigen Überprüfungen und der notwendige Meinungsaustausch mit den verschiedenen Beteiligten konnten noch nicht durchgeführt werden. Auch die Zeit, um diese Diskussion in der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu führen, erscheint zu kurz.
4. Deshalb wird mit dem vorliegenden Antrag der UIC lediglich das Ziel verfolgt, in der Ausgabe 2015 des RID die unter die Sicherheitspflichten des Betreibers eines Kesselwagens fallenden Instandhaltungsaufgaben in Unterabschnitt 1.4.3.5 b) klarzustellen. Die im derzeitigen Unterabschnitt 1.4.3.5 b) genannten Pflichten sind in der Eisenbahngesetzgebung bereits vorgesehen und obliegen der ECM. Es ist vorstellbar, den Absatz b) des Unterabschnitts 1.4.3.5 ersatzlos zu streichen, da die Eisenbahngesetzgebung die Pflicht zur Instandhaltung der Wagen im Allgemeinen und der Wagen für die Beförderung gefährlicher Güter im Besonderen bereits regelt.
5. In Erwartung einer systematischeren Behandlung des Themas schlägt die UIC jedoch eine der Situation angemessenere Lösung, insbesondere vor dem Hintergrund des Verständnisses der Vorschriften im Rahmen des RID vor, bei der die Übereinstimmung zwischen den Vorschriften des Unterabschnitts 1.4.3.5 und des für den Betreiber eines Tankcontainers oder ortsbeweglichen Tanks geltenden Unterabschnitts 1.4.3.4 gewahrt bleibt. In diesem Rahmen wird vorgeschlagen, im aktuellen Absatz b) des Unterabschnitts 1.4.3.5 die Pflichten zu streichen, die in der Eisenbahngesetzgebung bereits geregelt sind, und stattdessen einen Verweis auf Anhang G (ER ATMF) COTIF und eine Fußnote mit Angabe der wichtigsten Referenztexte der europäischen Gesetzgebung, mit denen der Anhang G harmonisiert ist, hinzuzufügen.
6. Die vorgeschlagene Änderung des Absatzes b) des Unterabschnitts 1.4.3.5 gewährleistet jedoch die oben erwähnte Kohärenznotwendigkeit nur zum Teil. Auch die Pflicht in Absatz c) des Unterabschnitts 1.4.3.5 sollte der für die Instandhaltung zuständigen Stelle zugeordnet werden, die sicherstellen muss, dass die zerstörungsfreien Prüfungen gemäß Anlage A zum Anhang G des COTIF durchgeführt werden. Gleiches gilt für den Absatz a), der seinerseits angepasst werden müsste, da bestimmte wiederkehrende Prüfungen oder Zwischenprüfungen auch unter die Zuständigkeit der für die Instandhaltung zuständigen Stelle fallen, während die Pflichten betreffend die erstmalige Prüfung (Unterabschnitt 1.8.7.4) dem Antragsteller ob-

¹ In diesen Texten werden die Sicherheit, die Interoperabilität und das Zertifizierungssystem der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen behandelt.

² Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF). In der Anlage A des Anhanges G (französische Fassung) wird von "ECE" gesprochen, im Anhang G selbst findet man jedoch den gleichwertigen Ausdruck "entité chargée de la maintenance" (ECM).

³ ERA. 24. Oktober 2012. Workshop on EU regulations on ECM and on APIS in the context of transport of dangerous goods by rail. Unter <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ECM+APIS-dangerous-goods.aspx> sind die Tagesordnung und die Diskussionsdokumente des Workshops eingestellt.

liegen.

7. Diese zu prüfenden Änderungen erfordern wie die Beantwortung weiterer Fragen zu anderen Punkten des RID die Lösung verschiedener Probleme, die andere Vorschriften als die des RID berühren. Zur Erreichung dieses Ziels ist eine Zusammenarbeit der verschiedenen Beteiligten und eine vertiefte umfassende Prüfung der anwendbaren Vorschriften erforderlich. Die UIC schlägt vor, dass diese Arbeiten im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE, der OTIF und der ERA, auf die bei der letzten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hingewiesen wurde, durchgeführt werden. Neben dem nachfolgenden Antrag 1 zum RID 2015 fügt die UIC in der Anlage ihre ersten Überlegungen bei, die für die Fortführung der Arbeiten zur Festlegung der für das RID 2017 oder gegebenenfalls der Eisenbahngesetzgebung vorzuschlagenden Änderungen verwendet werden können.

Antrag 1

8. Der Unterabschnitt 1.4.3.5 erhält folgenden Wortlaut:

"1.4.3.5 Betreiber eines Kesselwagens

Im Rahmen des Abschnitts 1.4.1 hat der Betreiber eines Kesselwagens insbesondere dafür zu sorgen, dass:

- a) die Vorschriften betreffend Bau, Ausrüstung, Prüfungen und Kennzeichnung beachtet werden;
- b) die Instandhaltung des Tanks und ihrer Ausrüstungen von einer gemäß Anhang G COTIF (ATMF)* zertifizierten Stelle durchgeführt wird, ~~die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen bis zur nächsten Prüfung die Vorschriften des RID erfüllt;~~
- c) eine außerordentliche Prüfung durchgeführt wird, wenn die Sicherheit des Tankkörpers oder seiner Ausrüstungen durch Ausbesserung, Umbau oder Unfall beeinträchtigt sein kann.

* Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF). Der Anhang G ist harmonisiert mit der europäischen Gesetzgebung und insbesondere mit den Richtlinien 2004/49/EG (Artikel 4 und 14a) und 2008/57/EG (Artikel 2 und 33) und der Verordnung (EU) 445/2011, wo es jeweils um die Sicherheit, die Interoperabilität und das Zertifizierungssystem der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen geht."

Antrag 2

9. Die UIC bittet die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses Entscheidungen zu Maßnahmen zu treffen, die im Hinblick auf die Vorbereitung einer fristgerechten Aufnahme des Begriffes "ECM" in das RID vorgenommen werden müssen.
10. Der am besten geeignete Rahmen scheint die Verwaltungsvereinbarung zwischen GD MOVE, OTIF und ERA zu sein, auf die bei der letzten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hingewiesen wurde. Die Einrichtung einer Arbeitsgruppe aus RID- und Eisenbahnxperten könnte in der Lage sein, dieses Ziel einer Kohärenz der verschiedenen Vorschriften auf effiziente Weise zu erreichen.

Diskussionspunkte für eine Aufnahme des Begriffs "ECM" in das RID

1. Die Beteiligten "Halter" und insbesondere "für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)" stellen neue Beteiligte in der Organisation des Eisenbahnverkehrs dar. Sie sind Beteiligte des allgemeinen Eisenbahnverkehrs und damit auch Beteiligte bei der Beförderung gefährlicher Güter. Die Umsetzung der Vorschriften für die beiden Beteiligten erfolgt durch die bestehende Eisenbahngesetzgebung. Es ist nicht zu bestreiten, dass die ECM ein neuer Beteiligter bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ist. Die der ECM obliegenden Sicherheitspflichten können im Einklang einerseits mit den Pflichten des Beförderers (Eisenbahnunternehmen⁴) und dem Halter, d.h. dem Betreiber eines Kesselwagens, und andererseits mit der Eisenbahngesetzgebung in Kapitel 1.4 des RID wiedergegeben werden.
2. Der Begriff "Halter" wurde auf Antrag Belgiens 2013 in das RID aufgenommen. Dies schlägt sich durch eine Information zur bestehenden Begriffsbestimmung von "Betreiber eines Kesselwagens" in Form einer Fußnote in dem den Begriffsbestimmungen gewidmeten Abschnitt 1.2.1 des RID nieder. Der Ausdruck "Halter" wird im Falle der Kesselwagen als Synonym für "Betreiber eines Kesselwagens" angesehen. Die Einführung dieses Ausdrucks hatte keine Auswirkungen auf die bestehenden Vorschriften des RID, insbesondere denen in Kapitel 1.4 betreffend die Sicherheitspflichten der Beteiligten.
3. Die ebenfalls von Belgien vorgeschlagene Einführung des Ausdrucks "ECM" in das RID wurde hingegen verschoben. Dieser Beteiligte übernimmt bestimmte Pflichten, die bisher anderen Beteiligten, insbesondere dem Halter zugeordnet waren. Die Pflichten des Eisenbahnbeförderungsunternehmens ("Beförderer" im Sinne des RID) haben sich im Übrigen ebenfalls weiterentwickelt, da dieses gemäß Anlage A zum Anhang G prüfen muss, dass die Instandhaltung des Wagens, den es befördert, durch eine ECM durchgeführt wird, dessen Bescheinigung den Kriterien "gefährliche Güter" entspricht.
4. Die erwähnte Anlage A zum Anhang G bezüglich ECM verweist auf das RID und legt zwei Kriterien "gefährliche Güter" für die Ausstellung der für folgende Tätigkeitsbereiche gültigen Instandhaltungsstellen-Bescheinigung⁵ fest: "Tankwagen für gefährliche Güter" und/oder "andere Wagen speziell für den Transport gefährlicher Güter". Container-Tragwagen oder Wagen für die Beförderung in loser Schüttung/von Versandstücken sind keine speziellen Wagen für die Beförderung gefährlicher Güter. RID-Beförderungen werden daher auch in Wagen durchgeführt, bei denen das Tätigkeitsfeld "gefährliche Güter" der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nicht angekreuzt werden muss.
5. In der derzeitigen Fassung des RID wird in Unterabschnitt 1.4.3.5 b) betreffend die Sicherheitspflichten des Betreibers (oder Halters) eines Kesselwagens insofern auf die Instandhaltung von Tanks verwiesen, als dieser "für die gute Durchführung der Instandhaltung zu sorgen hat". Der Umfang der Instandhaltung ist nicht definiert und es wird nicht klar angegeben, ob die im RID vorgeschriebenen Prüfungen Bestandteil der Instandhaltung sind. Diese Instandhaltungspflicht ist auch im Anhang G (ER ATMF) des COTIF und in dessen Anlage A⁶ vorgesehen, wo es sich um eine Pflicht der ECM und des "Halters" handelt, der im Falle der Kes-

⁴ Im COTIF "Eisenbahnverkehrsunternehmen".

⁵ Nach den Harmonisierungsarbeiten zwischen der OTIF und der Europäischen Kommission wird der Ausdruck "Instandhaltungsstellen-Bescheinigung" sowohl in der Anlage A zum Anhang G des COTIF als auch in der Verordnung 2011/445/EG verwendet.

⁶ Die Anlage A des Anhanges G des COTIF ist mit der Verordnung 2011/445/EG vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007. harmonisiert. Zu Anlage A des Anhanges G siehe insbesondere die Anlagen III, IV und V.

selwagen der "Betreiber eines Kesselwagens" ist. Dadurch ergibt sich eindeutig eine Abweichung zwischen dem RID und diesem anderen Anhang des COTIF. Die Korrektur dieser Abweichung ist Gegenstand des Antrags, der in dieser Anlage enthalten ist.

6. Der Begriff der Instandhaltung, von dem in der Eisenbahngesetzgebung (Anhang G des COTIF und Verordnung 2011/445/EU) die Rede ist, geht weiter als der im RID verwendete Begriff, wo er hinsichtlich der Kesselwagen (im Wesentlichen Unterabschnitt 1.4.3.5 b)) wenig entwickelt ist. Das RID behandelt nicht die Instandhaltungsmodalitäten für Gefahrgutwagen. Beispielsweise wird in der Eisenbahngesetzgebung nicht explizit angegeben, dass die ECM für die fristgerechte Durchführung der Prüfungen zu sorgen hat oder dass sie diese selbst durchführen kann, wohingegen der ECM die Aufgabe übertragen wird, dafür zu sorgen, dass zerstörungsfreie Prüfungen (vergleiche Anlage A des Anhanges G) durchgeführt werden. Dies sollte von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses untersucht werden.
7. Der Absatz 2 des Artikels 15 der geltenden ATMF legt fest, dass die "ECM mittels eines Instandhaltungssystems gewährleistet, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind". Der Absatz 4 dieses Artikels legt fest, dass "die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten hat". Der Entwurf (Version 09) der ATMF, deren Revision dem COTIF-Revisionsausschuss Ende Juni 2014 vorgeschlagen werden wird, enthält denselben Satz in Absatz 2 des Artikels 15. Darüber hinaus finden sich dort folgende Sätze:
 - a) Artikel 15, Absatz 1: *"Zu diesem Zweck sind Eisenbahnfahrzeuge 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."*
 - b) Artikel 15 Absatz 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."*
8. In Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG wird ebenfalls festgelegt, dass "die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems gewährleistet, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind".
9. Aus diesen Gründen muss die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicherstellen, dass die ihr unterstellten Wagen sich in einem sicheren Betriebszustand befinden, die Prüfungen und Kontrollen (die selbstverständlich zur Sicherheit beitragen) rechtzeitig planen und deren Durchführung überprüfen und hinsichtlich der Nachverfolgbarkeit aufzeichnen.
10. Man muss sich daher die Frage stellen, ob die Prüfungen gemäß RID (wiederkehrende Prüfung oder Prüfung nach Beschädigung oder Änderung) Teil der Instandhaltung sind und die ECM betreffen, deren Tätigkeitsbereich sich gemäß ECM-Zertifikat auf gefährliche Güter erstreckt. Die erstmalige Prüfung sollte unter die Pflichten des Antragstellers fallen, der entweder Hersteller oder Halter (Betreiber eines Kesselwagens) sein kann. Vorbehaltlich der Überprüfung durch die zuständigen Stellen kann davon ausgegangen werden, dass für die wiederkehrenden Prüfungen oder für die außerordentlichen Prüfungen nach Unfällen und/oder Reparaturen die ECM und nicht der Halter zuständig ist.
11. Im Übrigen kann man sich fragen, ob die in der derzeitigen Eisenbahngesetzgebung (Anhang G zum COTIF und Verordnung 2011/445/EU und insbesondere Anhang III) vorgesehenen Aufgaben der ECM nicht präzisiert werden sollten.
12. Mit Einführung des Begriffs "ECM" im RID müssen unnötige Redundanzen jedenfalls vermieden werden. Bei einigen Aspekten wäre eine Anpassung des RID in der Tat sinnvoll, bei anderen wiederum sollte vielleicht besser auch die Eisenbahngesetzgebung geändert werden.

Zu berücksichtigen gilt es ebenfalls, dass die Einhaltung der Vorschriften des RID am besten durch deren gute Verständlichkeit gewährleistet werden kann. Die Sicherheitspflichten in Kapitel 1.4 des RID sollten daher an erster Stelle vollständig und klar sein, wobei aber auch unnötige Redundanzen insbesondere mit den anderen Anhängen des COTIF vermieden werden sollten. Durchaus gerechtfertigt sind hingegen nützliche Erläuterungen zum guten Verständnis des RID in Bezug auf die Anwendung der Eisenbahngesetzgebung.

Leitlinien

13. Der Begriff "ECM" ist in Kapitel 1.4 des RID betreffend die Sicherheitspflichten der Beteiligten aufzunehmen. Es ist jedoch denkbar, dass auch an anderen Stellen im RID in Bezug auf verschiedene Themen (Tankakte, Prüfungen usw.) Verweise auf die ECM nötig sind. Es ist zu beachten, dass bestimmte Aufgaben der ECM an andere Akteure, z.B. Eisenbahnunternehmen oder Halter, abgegeben werden und die Instandhaltungsarbeiten gemäß den Vorschriften im Rahmen vertraglicher Absprachen durchgeführt werden können. Zur Bestimmung der Änderungen im RID und möglicherweise an der Eisenbahngesetzgebung ist eine Vorabklärung bestimmter Aspekte unerlässlich. Diese Aspekte betreffen insbesondere:

- a) die Aufgaben der ECM in Bezug auf gefährliche Güter, die insbesondere betreffen:
 - die Tankakte (Absatz 4.3.2.1.7 in der Zuständigkeit des Eigentümers oder Betreibers),
 - die Pflichten in Bezug auf den Tank (Instandhaltung (Unterabschnitt 1.4.3.5), wiederkehrende Prüfungen, Zwischenprüfungen und außerordentliche Prüfungen (Unterabschnitt 1.8.7.5), ...),
 - die Vorrechte des Antragstellers (siehe Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1). Die ECM kann im Falle einer Reparatur oder Änderung infolge der nicht längeren Verfügbarkeit eines Ersatzteils "Antragsteller" eine Konformitätsbewertung sein.
- b) die Einführung der ECM in Kapitel 1.4 des RID. Diese könnte in Unterabschnitt 1.4.3.5 vorgenommen werden. Der derzeitige Unterabschnitt 1.4.3.5 "Betreiber eines Kesselwagens" könnte in Absatz 1.4.3.4.2 und der derzeitige Unterabschnitt 1.4.3.4 "Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks" in Absatz 1.4.3.4.1 umbenannt werden. Der Unterabschnitt 1.4.3.4 bekäme den ehemaligen Titel (RID 2011) "Betreiber eines Tankcontainers, ortsbeweglichen Tanks oder Kesselwagens". So könnte die Neunummerierung der nachfolgenden Absätze der in Kapitel 1.4 aufgeführten Beteiligten vermieden werden.
- c) die Einführung der Begriffsbestimmung der ECM in Abschnitt 1.2.1 des RID zu den Begriffsbestimmungen unter Vermeidung unnötiger Redundanzen. Die einfachste Lösung wäre ein Verweis auf Anhang G zum COTIF. Das RID (Anhang C) muss mit diesem kohärent sein. Dann müsste ebenfalls überprüft werden, ob ein Verweis auf die europäische Gesetzgebung notwendig ist (das RID findet gemäß der Richtlinie 2008/68/EG Anwendung auf den Binnenverkehr der EU).
- d) die Pflichten des Beförderers (Eisenbahnunternehmen, Unterabschnitt 1.4.2.2) betreffend den Wagen, den es für die Beförderung gefährlicher Güter nutzt. Er hat sicherzustellen, dass die dem Wagen zugewiesene ECM über ein gültiges ECM-Zertifikat verfügt (die Prüfung betrifft den Anwendungsbereich des ECM-Zertifikates und nicht denjenigen der Zertifizierung selbst).

Diese Pflicht ist in der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung auch in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter vorgesehen. Der Nutzen einer Wiederholung dieser Pflicht im RID oder ihrer Inbezugnahme sollte daher überprüft werden.

Es gilt zu berücksichtigen, dass sich der Beförderer für die Gesamtheit der Güterwagen bei verschiedenen ihm obliegenden Aufgaben im Allgemeinen auf die Informationen und Daten verlassen kann, die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellt werden. Der Beförderer kann sich insbesondere auf die unter der Zuständigkeit der Organisation gemäß Artikel 13 ATMF geschaffene und regelmäßig aktualisierte Datenbank verlassen.

- e) die Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens (Halter, Unterabschnitt 1.4.3.5). Durch die Einführung der ECM als neuem Beteiligten (die Funktion der ECM kann von einem Halter oder Eisenbahnunternehmen wahrgenommen werden) ändern sich die Pflichten des Halters insbesondere in Bezug auf die Instandhaltung. Gleiches gilt für den Unterabschnitt 1.4.3.5 c) betreffend die außerordentliche Prüfung nach einer Reparatur. Die ECM ist prinzipiell betroffen. Dieser Punkt muss geklärt werden.
 - f) den Begriff des Halters. Dieser in das RID 2013 als Fußnote zum Betreiber eines Kesselwagens eingeführte Begriff entspricht nicht ganz demjenigen des Betreibers eines Kesselwagens, der sich hauptsächlich auf den eigentlichen Tank (und seiner Ausrüstung) bezieht. Zudem sollte der Begriff des Halters auch die "anderen Spezialwagen zur Beförderung gefährlicher Güter" abdecken. In der aktuellen Ausgabe des RID 2013, in der der Begriff "ECM" noch nicht existiert, stellt dies kein Problem dar. Nun müsste geprüft werden, ob dies nach der Einführung der ECM in Verbindung mit der Eisenbahngesetzgebung immer noch so ist.
-