

**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/GT/2012/2**

26. März 2012

Original: Französisch

**RID: 13. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"**  
(Rom, 11. und 12. April 2012)

**Thema: Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)**

### **Antrag Belgiens**

*Zusammenfassung:*

Aufnahme des Begriffs "für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)" in das RID.

*Damit zusammenhängende Dokumente:*

- INF.3 (UIP) der 12. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik";
- INF.12 (ERA) der 50. Tagung des RID-Fachausschusses;
- Dokument OTIF/RID/CE/2011-A (Bericht über die 50. Tagung des RID-Fachausschusses) Absätze 84 bis 87.

### **Einleitung**

1. Die UIP hatte der 12. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" ein Dokument unterbreitet, in dem sie auf einen möglichen Widerspruch zwischen dem RID und den europäischen Rechtsvorschriften in Bezug auf die Pflichten bei der Instandhaltung von Wagen aufmerksam machte.
2. Diese Frage wurde auch bei der 50. Tagung des RID-Fachausschusses erörtert.

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.

3. In Absatz 86 des Berichts OTIF/RID/CE/2011-A ist ausgeführt, dass der RID-Fachausschuss keinen Konflikt zwischen der ECM-Verordnung und dem RID sieht. Die Mehrheit der Delegierten empfahl dennoch, in Unterabschnitt 1.4.3.5 auf die ECM-Verordnung der Europäischen Kommission und die technischen Anhänge des COTIF mit dem Hinweis zu verweisen, dass die sich aus dem Unterabschnitt 1.4.3.5 ergebenden Pflichten als erfüllt gelten, wenn die Vorschriften dieser Verordnung oder dieser technischen Anhänge angewendet werden.
4. Belgien erklärte sich bereit, einen diesbezüglichen Antrag vorzulegen (siehe Absatz 87 des Berichts OTIF/RID/CE/2011-A).

### Analyse der Rechtsvorschriften

5. Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG betreffend die Eisenbahnsicherheit in der durch die Richtlinie 2008/110/EG geänderten Fassung und Artikel 15 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G des COTIF) legt fest, dass jedem Fahrzeug eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen werden muss. Diese Stelle muss im nationalen Fahrzeugregister registriert sein. Die für die Instandhaltung zuständige Stelle muss mittels eines Instandhaltungssystems darauf achten, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.
6. Artikel 4 Absatz (4) derselben Richtlinie legt fest, dass jeder Hersteller, Zulieferer von Wartungsmaterial, jeder Wagenhalter, jeder Dienstleistungsanbieter und jede Beschaffungsstelle Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie Dienstleistungen liefern muss, die den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, so dass sie vom Eisenbahnunternehmen und/oder Fahrwegbetreiber im Betrieb sicher eingesetzt werden können.
7. Gemäß der Verordnung (EU) 445/2011 müssen die ECM für Güterwagen spätestens bis 31. Mai 2013 zertifiziert sein.
8. Artikel 5 (1) der Verordnung (EU) 445/2011 legt fest, dass das Eisenbahnunternehmen sicherstellen muss, dass für die von ihm betriebenen Güterwagen eine zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle vorhanden ist und die Nutzung des Wagens dem Geltungsbereich der Bescheinigung entspricht.
9. In den Anlagen III, IV und V der Verordnung (EU) 445/2011 wird in Zusammenhang mit der Instandhaltung von Wagen an verschiedenen Stellen auf gefährliche Güter verwiesen.
10. Belgien ist der Ansicht, dass die in Unterabschnitt 1.4.3.5 RID aufgeführten Aufgaben betreffend die Instandhaltung und Prüfung von Tanks unter die Verantwortung der für die Instandhaltung des Wagens zuständige Stelle fällt und dass es deshalb erforderlich ist, die für die Instandhaltung zuständige Stelle in Unterabschnitt 1.4.3.5 RID zu erwähnen (siehe Antrag 1).
11. Belgien stellt sich darüber hinaus die Frage, ob es nicht auch erforderlich wäre, bei den Pflichten des Beförderers die Pflicht des Artikels 5 (1) der Verordnung (EU) 445/2011 zu präzisieren (siehe Antrag 2).

### Antrag 1

12. In Abschnitt 1.2.1 eine Begriffsbestimmung für "*Für die Instandhaltung zuständige Stelle*" aufnehmen:

**"Für die Instandhaltung zuständige Stelle"<sup>1)</sup> (ECM):** Stelle, die für die Instandhaltung eines Wagens zuständig ist und als solche im Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 des Anhangs G des COTIF (ATMF) und gemäß Artikel 33 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in

der Gemeinschaft registriert ist.

1) Gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in der durch die Richtlinie 2008/110/EG geänderten Fassung und gemäß Artikel 15 § 2 des Anhangs G des COTIF (ATMF) muss jedem Wagen eine zertifizierte, für die Instandhaltung zuständige Stelle zugeordnet sein."

13. Der Unterabschnitt 1.4.3.5 erhält folgenden Wortlaut (Änderungen sind unterstrichen/durchgestrichen dargestellt):

**"1.4.3.5 Betreiber eines Kesselwagens**

**1.4.3.5.1** 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 Vorschriften betreffend die Prüfungen der Tanks beachtet werden;
- c) die Instandhaltung der Tanks und ihrer Ausrüstungen in einer Weise durchgeführt wird, die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen bis zur nächsten Prüfung die Vorschriften des RID erfüllt;
- d) eine außerordentliche Prüfung durchgeführt wird, wenn die Sicherheit des Tankkörpers oder seiner Ausrüstungen durch Ausbesserung, Umbau oder Unfall beeinträchtigt sein kann.

**1.4.3.5.2** Der Betreiber kann jedoch in den Fällen des Absatzes 1.4.3.5.1 b), c) und d) auf die ihm von der für die Instandhaltung des Wagens zuständigen Stelle gelieferten Anweisungen vertrauen."

**Antrag 2**

14. Einen neuen Absatz 1.4.2.2.2 mit folgendem Wortlaut einfügen:

**"1.4.2.2.2** Der Beförderer hat dafür zu sorgen, dass die Bescheinigung der für die Instandhaltung des für die Beförderung gefährlicher Güter verwendeten Kesselwagens [oder Batteriewagens] zuständigen Stelle den Tätigkeitsbereich «Kesselwagen für gefährliche Güter» abdeckt."

15. Der derzeitige Absatz 1.4.2.2.2 erhält folgenden Wortlaut:

**"1.4.2.2.3** Der Beförderer kann jedoch in den Fällen des Absatzes 1.4.2.2.1 a), b), e) und f) und des Absatzes 1.4.2.2.2 auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen."

16. Die nachfolgenden Absätze werden entsprechend unnummeriert.

17. Folgende neue Übergangsvorschrift 1.6.3.x hinzufügen:

**"1.6.3.x** Die Pflicht des Absatzes 1.4.2.2.2 gilt ab 1. Juni 2013."