

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

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

**A 93-01/2.2012
20.02.2012**

Original: EN

TOP 9

**5. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen
Bern, 23. - 24. Mai 2012**

Antrag auf Erweiterung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15
ATMF

(Zur Annahme)

Eingereicht vom Sekretariat der OTIF

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

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.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

Hintergrund

Die CER reichte der 14. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH einen Antrag bezüglich der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15 ATMF ein. Im Einklang mit dem Beschluss der WG TECH bereitete das Sekretariat der OTIF basierend auf dem Antrag der CER für die 4. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen dieses Dokument vor. Bei der 4. Tagung wurde dieser TOP aus Zeitgründen auf die 5. Tagung verschoben. Die vor dem Fachausschuss für technische Fragen tagende WG TECH sollte einen Vorschlag ausarbeiten.

Für die Annahme des Antrags ist der Revisionsausschuss zuständig.

Antrag auf Erweiterung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15 ATMF

Artikel 15 Instandhaltung

1. § 1 setzt die Ziele und den Rahmen der Instandhaltung fest.
2. Gemäß § 2 ist die Instandhaltung jedes Fahrzeugs Aufgabe einer ordnungsgemäß in der Datenbank eingetragenen und mit der Instandhaltung beauftragten Stelle (für die Instandhaltung zuständige Stelle – ECM). Auch das EU-Recht verlangt nach einer solchen Stelle (siehe Artikel 14a der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG in der durch die Richtlinie 2008/110/EG geänderten Fassung).
3. ECM für Güterwagen benötigen eine entsprechende Zertifizierung. Laut geltendem EU-Recht (siehe Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission 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, insbesondere Artikel 7) ist die Stelle für die Zertifizierung der ECM für deren erstmalige Bewertung und Überwachung verantwortlich. Dies beeinflusst (mindert) in keiner Weise die Rechte/Pflichten die sich aus nationalem Recht für eine zuständige Kontrollbehörde der ECM ergeben (einschließlich deren vertraglich festgelegten Lieferanten und der Stelle, die das Zertifikat ausgestellt hat). Die zuständigen Behörden sind zur Zusammenarbeit verpflichtet.
4. Laut geltendem EU-Recht (siehe insbesondere Artikel 5 § 6 der in Absatz 3 erwähnten Verordnung der Kommission) gilt das für eine ECM ausgestellte Zertifikat als Nachweis dafür, dass ein Eisenbahnunternehmen (RU) oder ein Infrastrukturbetreiber (IM) die für die Instandhaltung und die Kontrolle der Auftragnehmer und Lieferanten erforderlichen ausführlichen Anforderungen erfüllt, es sei denn die nationale Sicherheitsbehörde kann das Vorliegen erheblicher Sicherheitsrisiken nachweisen.
5. Die §§ 3 bis 5 enthalten Bestimmungen zum Zusammenspiel den ECM und den Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen, dem Instandhaltungsnachweis und der Möglichkeit weitere Details als ATMF-Anhänge aufzunehmen.
6. In Bezug auf § 3 ist anzumerken, dass sich aus dem geltenden EU-Recht folgende Zuständigkeitsverteilung zwischen den Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen und den ECM ableiten lässt (siehe insbesondere Artikel 4 und 5 der in Absatz 3 erwähnten Verordnung der Kommission Nr. 445/2011):
 - a) Ein das Fahrzeug beförderndes Eisenbahnunternehmen sollte:
 - grundlegende Informationen zur Instandhaltung des Fahrzeugs mittels eines Verfahrens überprüfen, insbesondere ob für dieses Fahrzeug eine ECM im Fahrzeug-

register eingetragen ist, die (im Falle eines Güterwagens) über ein gültiges Zertifikat für den Einsatzbereich (wie z. B. Gefahrgut) des Güterwagens verfügt,

- vor dem Losfahren des Zuges Tests durchführen, wie z. B. Die Überprüfung der Bremsen oder der Zusammensetzung des Zuges im Zusammenhang mit der geplanten Strecke, Sichtkontrollen auf technische Mängel (einschließlich der Ausstattung zur Sicherung der Last bei Güterwagen), die die sichere (Weiter-) Beförderung gefährden könnten, die Einhaltung der eingetragenen oder auf dem Fahrzeug vermerkten Instandhaltungsfristen überprüfen, und
- gegebenenfalls unterwegs Prüfungen vornehmen und im Falle eines Betriebsunfalls angemessen reagieren, wie z. B. bei Heißläufern.
- sicherstellen, dass es Daten, insbesondere zur Betriebsleistung (km, tkm), zu sicherheitsrelevanten Fehlfunktionen, Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und anderen gefährlichen Vorkommnissen sowie zu möglichen Einschränkungen der Nutzung von Güterwagen und zu in den Zeitraum ihrer Zuständigkeit für das Fahrzeug gefallenen Prüfungen und Reparaturen, rechtzeitig an die ECM des Fahrzeugs übermitteln kann,

Wenn diese Prüfungen Mängel und Sicherheitsrisiken aufdecken, muss das Eisenbahnunternehmen angemessene Maßnahmen ergreifen, d. h. das Problem lösen oder die Weiterbeförderung verweigern.

b) Die ECM sollte

- sicherstellen, dass sie in der Lage ist, Daten von dem entsprechenden Eisenbahnunternehmen (siehe oben) zu empfangen,

durch vertragliche Abkommen

- sicherstellen, dass die befördernden Eisenbahnunternehmen Informationen zu Aktualisierungen bezüglich der eingeschränkten Verwendung des Güterwagens empfangen können, und
- Vom Eisenbahnunternehmen für dessen Betriebszwecke angeforderte Informationen zur Instandhaltung eines Güterwagens liefern. Dies bedeutet nicht, dass die ECM das Eisenbahnunternehmen über jegliche Instandhaltungsprozesse in Kenntnis setzen muss, für deren Überprüfung das Eisenbahnunternehmen nicht zuständig ist.

7. In Bezug auf § 3, ist auch anzumerken, dass laut geltendem EU-Recht, Infrastrukturbetreiber, die für eigene Zwecke Güterwagen betreiben, für diese Tätigkeit als „Betriebführende Eisenbahnunternehmen“ gelten (siehe Artikel 2 § 3 der in Absatz 3 erwähnten Verordnung der Kommission).
8. Gemäß § 4 erstellt und aktualisiert die ECM für jedes Fahrzeug, für das sie als ECM eingetragen ist, einen Instandhaltungsnachweis mit allen gemäß § 3 für dieses Fahrzeug erforderlichen Informationen. Dies umfasst das Fahrzeug selbst sowie jegliche am Fahrzeug befestigte Tanks und Ausrüstungsteile, für die Prüfungen und Tests erforderlich sind. Dieser Instandhaltungsnachweis ist den zuständigen Behörden für deren ordentliche Prüfungen und Nachforschungen bei Un- oder Zwischenfällen, in die das Fahrzeug verwickelt war, zugänglich zu machen.
9. Gemäß § 5, kann der CTE Leitlinien und Bestimmungen zu Instandhaltungsworkshops erlassen und in einen Anhang der ATMF aufnehmen.