

## ECM: Rechtliche Betrachtung einer neuen Institution

Welche vertraglichen Regelungen rund um die neue Aufgabe einer Entity in Charge of Maintenance (ECM) sind notwendig und zulässig? Haftet eigentlich auch eine ECM? Und wie sieht es mit der ECM im Verwaltungs-, Bußgeld- und Strafrecht aus? Rechtsanwalt Dr. Frank Wilting hat sich der Themen angenommen.

Aus der anwaltlichen Beratung von Wagenhaltern und Eisenbahnen ergeben sich Fragezeichen rund um die „für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle“ (Entity in Charge of Maintenance – ECM). Die neuen Regelungen über die ECM sind eine Kombination aus EU-Recht, nationalem Eisenbahnrecht und internationaler Protokollnotiz (MoU), was die Sache nicht gerade erleichtert. Eine neue ECM-Dienstleistungslandschaft entwickelt sich; der Bedarf an professionell gestalteten Verträgen wächst. ECM-Haftungsregeln sucht man vergebens. In den AVV sowie in Kosten- und Bußgeldregelungen zum sicheren Eisenbahnbetrieb hat die Rechtsfigur der ECM noch keinen Einzug gehalten.

### Zur Entstehung der ECM

Das tragische Zugunglück im toskanischen Viareggio am 30. Juni 2009 beschleunigte die bereits eingeleiteten Maßnahmen rund um das Thema Sicherheit von Eisenbahnfahrzeugen. Am 14. Mai 2009 hatten Vertreter von elf europäischen Staaten eine „Gemeinsame Absichtserklärung für die Festlegung von Grundsätzen eines gemeinsamen Zertifizierungssystems für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen“ unterzeichnet, allgemein als MoU (Memorandum of Understanding) bekannt. Es sollte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen vorübergehend als Nachweis einer ordnungsgemäßen Instandhaltung von Fremdfahrzeugen dienen. Verbindliche Regeln über ein System zur Zertifizierung von ECM wurden schließlich geschaffen durch die Verordnung der EU-Kommission Nr. 445/2011 vom 10.05.2011. Am 12. September 2012 hielt die ECM Einzug in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG).

### ECM im Verwaltungsrecht

Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen gelten für ihre Eisenbahnfahrzeuge als ECM; diese Aufgabe kann auf einen Dritten übertragen

werden. Während die ECM verpflichtet ist, die übernommenen Eisenbahnfahrzeuge in einem betriebssicheren Zustand zu halten, bleibt die Verantwortung der Eisenbahnen und Halter für den sicheren Betrieb weiter bestehen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt der ECM auf Antrag die nach den neuen Vorschriften erforderliche Instandhaltungsstellen-Bescheinigung, wenn ein

Dr. Frank Wilting

Rechtsanwalt,  
Fachanwalt für  
Verwaltungsrecht,  
Fachanwalt für  
Transport- und Spe-  
ditionsrecht



Foto: privat

der VO 445 entsprechendes Instandhaltungssystem nachgewiesen wird. Jedes EVU muss sicherstellen, dass für die von ihm betriebenen Güterwagen „vor Abfahrt“ eine zertifizierte ECM vorhanden ist. Die neuen Bestimmungen des AEG über die Eisenbahnaufsicht lassen die Annahme zu, dass das EBA künftig den Betrieb solcher Güterwagen untersagen wird, für die keine zugelassene ECM existiert.

### ECM in der Vertragsgestaltung

Der Halter benötigt zur gesetzmäßigen Wahrnehmung seiner Verantwortung Informationen über den Betriebs- und Instandhaltungszustand seiner Fahrzeuge. Auch wenn er selbst die Aufgabe der ECM wahrnimmt, sind vertragliche Informationspflichten mit Drittnutzern festzulegen, insbesondere mit Mietern. Wenn Haltereigenschaft und ECM-Funktion auseinanderfallen, gilt dies in besonderem Maße. Vertraglich muss sichergestellt werden, dass der Fahrzeughalter seine Pflicht zum sicheren Betrieb und die ECM ihre Pflicht zur Gewährleistung eines sicheren Betriebszustands des Fahrzeugs erfüllen können. Auch kleinere Wagenhalter, die sich selbst nicht als ECM zertifizie-

ren lassen wollen und größeren Haltern diese Verantwortung übertragen, dürfen dabei nicht übersehen, dass sie weiterhin in der Halterverantwortung für den sicheren Betrieb ihres Fahrzeugs bleiben. Eine ECM kann sich wiederum Subunternehmern, insbesondere Werkstätten, zur Wahrnehmung von Instandhaltungsfunktionen bedienen. In sämtlichen Fällen der Aufgabenübertragung auf Dritte sind zivilrechtliche Verträge abzuschließen, die die Rechte und Pflichten gemäß den neuen gesetzlichen Regelungen zutreffend abbilden. Die Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung bestimmter Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustands der Güterwagen im Eisenbahnsystem kann jedoch von der ECM nicht auf Subdienstleister delegiert werden.

Von ganz zentraler Bedeutung bei der Vertragsgestaltung sind Aufbau, Aktualisierung und Bereitstellung von Instandhaltungsdokumentationen. Eine lückenlose Historie erfordert klare Aufbewahrungsregeln und -fristen. Ob hier das neue AEG mit seiner Pflicht zur Aufbewahrung „so lange, wie das Eisenbahnfahrzeug als solches verwendet werden kann“ wirklich helfen wird, mag man bezweifeln, vor allem wenn während der langen Lebensdauer eines Güterwagens die ECM mehrfach wechselt. Auch bleibt offen, wie sich die an unterschiedlichen Stellen entstehenden Dokumentationen und Teilhistorien eines Wagens zu einer Gesamthistorie verbinden lassen. Da es keine zentrale Aufbewahrungsstelle für Instandhaltungsdokumentationen gibt, wäre es im Ergebnis Sache eines jeden einzelnen Halters, vertraglich die Aufbewahrung der Instandhaltungsunterlagen und ihre lückenlose Übergabe an die jeweils nächste ECM zu regeln.

Auch in ECM-Verträgen ist die Haftungsregelung ein wesentlicher Bestandteil. Um seiner Pflicht zum sicheren Fahrzeugbetrieb nachzukommen, sollte der Halter mit der ECM Überwachungsmaßnahmen – wie zum Beispiel regelmäßige Audits – vereinba-

ren und auch tatsächlich durchzuführen und dokumentieren. Auch über vertragliche Haftungsfreistellungen des Halters wäre nachzudenken.

### ECM und zivilrechtliche Haftung

Weder die VO 445 noch das neu gefasste AEG regeln eine Haftung der ECM auf Schadenersatz wegen einer Verletzung von Instandhaltungspflichten. Das ist auch nicht Aufgabe dieser verwaltungsrechtlichen Vorschriften.

Der AVV hilft ebenfalls nicht weiter. Er regelt die Rechte und Pflichten zwischen Halter und EVU; die neue Rechtsfigur der ECM ist im AVV noch nicht erwähnt. Bei nächster Änderung des AVV könnte man zumindest erwägen, die ECM bei der Meldung von Wagenschäden einzubeziehen. Dies könnte auch vertraglich zwischen Halter und ECM geregelt werden. Prüfwert wäre eine Erstreckung der Halterhaftung auf die ECM. Für Fälle schuldhafter Verletzung von Instandhaltungspflichten gegenüber dem geschädigten EVU wäre dann eine Aufnahme der ECM in die Betriebshaftpflichtversicherung des Halters oder des EVU konsequent.

Die ECM haftet einem geschädigten Dritten, der mit der ECM keine Vertragsbeziehung unterhält, nach allgemeinem Schadenersatzrecht, wenn sie schuldhaft Instandhaltungspflichten missachtet und dadurch einen Personen- oder Sachschaden verursacht. Die ECM übernimmt mit der Instandhaltungspflicht zugleich zivilrechtlich die Verkehrsversicherungspflicht für das betreffende

Fahrzeug. Das Hinzutreten der ECM in den Kreis der für den sicheren Zustand der Güterwagen Verantwortlichen (EVU und Halter) ist schließlich ausdrücklich durch EU-Recht und AEG gewollt.

Auch der Halter, der diese Pflichten auf die ECM übertragen hat, bleibt gegenüber Dritten haftbar, wenn er schuldhaft Prüfungs-, Hinweis-, Kontroll- oder Überwachungspflichten gegenüber der ECM verletzt hat. Wie ein Zivilgericht angesichts der derzeitigen Regelungen ein Verschulden beurteilen wird, bleibt mit Interesse abzuwarten. Informationslücken, die der AVV in den 750-EUR-Fällen ausdrücklich vorsieht, dürften im Rahmen einer Haftung von Halter bzw. ECM nur schwerlich als schuldhaft Pflichtverletzung zu werten sein. Gemäß Artikel 15.1 AVV hat das verwendende EVU dem Halter – nicht der ECM – die für die Instandhaltung von Wagen erforderlichen Informationen zu liefern. Wie lückenlos dies in der Praxis geschieht und welche Einflussmöglichkeiten Halter (und erst recht ECM) haben, diese Informationen zu beschaffen, mag jeder für sich beantworten. Als rechtlicher Entschuldigungsgrund dürfte dieses praktische Argument nicht ausreichen.

### ECM im Straf- und Bußgeldrecht

Nicht selten erhält ein Halter von Güterwagen einen Kostenbescheid des EBA wegen festgestellter Mängel des Fahrzeugs. Der durch Anschrift am Wagen erkennbare und durch den Kostenbescheid belastete Halter fragt sich,

warum man sich an ihn wendet. Immerhin hat der Halter möglicherweise die Instandhaltungspflicht auf den Mieter übertragen, ferner ist das jeweils befördernde EVU viel näher am Geschehen als der Halter, der den Wagen oft über Jahre nicht wiedersieht. Seit Einführung der ECM kommt noch ein weiterer Beteiligter hinzu, der ebenfalls näher am Geschehen ist als der Halter. Bislang sehen jedoch weder das Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes noch die Gebührenverordnung die Möglichkeit vor, die ECM, also die für die Instandhaltung letztendlich zuständige Stelle, als Kostenschuldner in Anspruch zu nehmen.

Ähnliches gilt für etwaige Bußgeldtatbestände. Ein Bußgeld wegen einer schuldhaft begangenen Ordnungswidrigkeit im Eisenbahnbetrieb, etwa wegen nicht regelgerechter Instandhaltung von Fahrzeugen, kann bislang nicht gegen eine ECM verhängt werden. Der bislang einzige Bußgeldtatbestand, der von einer ECM nach den Regeln des AEG erfüllt werden kann, liegt vor, wenn eine ECM ohne eine Instandhaltungsstellenbescheinigung tätig wird. Ebenso wenig gibt es bislang auf die ECM zugeschnittene Straftatbestände. Allerdings kann sich eine pflichtwidrige Nichtbeseitigung von Schäden an Eisenbahnfahrzeugen durch die ECM durchaus strafrechtlich im Sinne eines gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr nach § 315 StGB auswirken. RB 14.1.13 (ri)

[www.anwaltskanzlei-wilting.de](http://www.anwaltskanzlei-wilting.de)

## SCONRAIL

### Ihr Ticket für Europas Schienennetz.

SCONRAIL übernimmt für die Bahn- und Zulieferindustrie die Inspektion von Fahrzeugen und Bauteilen sowie die Begutachtung von Subsystemen und Komponenten bezüglich deren Konformität mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und die Sicherheit gemäss CSM. SCONRAIL ist im Weiteren eine akkreditierte und benannte Stelle für die Zertifizierung verantwortlicher Stellen für die Instandhaltung von Güterwagen (Entities in Charge of Maintenance ECM).

SCONRAIL AG  
Zürcherstrasse 41  
8400 Winterthur  
certify@scnrail.ch  
www.scnrail.ch

SCONRAIL UK Limited  
Chancery House, St. Nicholas Way  
Sutton, Surrey, England SM1 1JB  
certify@scnrail.com  
www.scnrail.com  
Notified Body Interoperability  
NB 2237



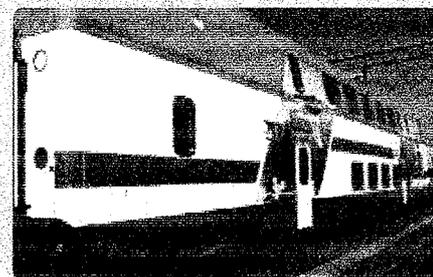
6794



SCESp110



SIS 130



Namhafte Rollmaterialhersteller in Europa beauftragen SCONRAIL mit der EC-Zertifizierung (inklusive Tests) und der unabhängigen Sicherheitsbegutachtung nach der Common Safety Method CSM.