

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

INF.9

21. Oktober 2009

Original: Englisch

RID: 47. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Sofia, 16. bis 20. November 2009)

Thema: Entgleisungsdetektoren

Antrag der Europäischen Kommission im Namen der Europäischen Gemeinschaft

Einführung

1. Das Thema Entgleisungsdetektoren hat in der Europäischen Union eine große Bedeutung, und es ist wichtig, dass die vom RID-Fachausschuss und der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) zu diesem Thema durchgeführten Arbeiten unter dem Blickwinkel der Gewährleistung der Kompatibilität zwischen den RID-Vorschriften und der Gesetzgebung der Europäischen Union, insbesondere den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), geprüft werden.
2. Die Europäische Union hat das Thema Entgleisungsdetektoren diskutiert und einen Standpunkt der Gemeinschaft angenommen. Der Standpunkt der Gemeinschaft hat zwei Elemente: Das erste Element besteht darin, dass für die RID-Ausgabe 2011 kein Text angenommen werden sollte und dass der unten stehende Text für die RID-Ausgabe 2013 in eckigen Klammern angenommen werden sollte. Das zweite Element besteht darin, dass die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahn-Agentur eine Reihe von Studien zu Entgleisungsdetektoren durchführen (die vollständige Liste der Studien und der vorzunehmenden Arbeiten ist in der Anlage (nur Englisch) enthalten).

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. Es wird erwartet, dass die Ergebnisse dieser Studien und Arbeiten für eine Änderung der TSI zu einer überarbeiteten Folgenabschätzung führen werden und dass dies einige Überarbeitungen des unten stehenden Textvorschlags zur Folge haben kann. Die Europäische Kommission wird deshalb den RID-Fachausschuss über den Fortschritt dieser Arbeiten auf dem Laufenden halten. Sofern Änderungen am Textvorschlag erforderlich sind, wird die Europäische Gemeinschaft ihren Standpunkt und die Textänderungen rechtzeitig bis März 2012 bestätigen, damit der anzunehmende Text in die RID-Ausgabe 2013 aufgenommen werden kann.

Antrag

4. Für die RID-Ausgabe 2011 soll kein Text zu Entgleisungsdetektoren angenommen werden.
5. Für die RID-Ausgabe 2013 soll folgender Text in eckigen Klammern angenommen werden:

[1.6.3 Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"1.6.3.x Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, die den/die Buchstaben F, T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- für Stoffe der Klassen 3 bis 8, die in flüssigem Zustand befördert werden und denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 die Tankcodierung L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist,

die vor dem 1. Januar 2011 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar 2011 geltenden Vorschriften des Abschnitts 6.8.4 b) Sondervorschrift TE xx entsprechen, dürfen weiter verwendet werden."]

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/17]

[Kapitel 3.2

Tabelle A In Spalte 13 in folgenden Fällen "TE xx" eintragen:

- bei Tanks für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, die den/die Buchstaben F, T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- bei Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 8 mit der Tankcodierung L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH oder L21DH.]

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/17]

[6.8.4 b) Folgende neue Sondervorschrift TE xx aufnehmen (nur linke Spalte):

"TE xx Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen müssen mit einer Detektionseinrichtung ausgerüstet sein, die dem Triebfahrzeugführer eine erkannte Entgleisung unverzüglich und eindeutig signalisiert.

Die Einrichtung muss die Anforderungen der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Intero-

perabilität (TSI) (Güterwagen, Betrieb, Tunnelsicherheit) erfüllen."]

Begründung

6. Es ist wichtig sicherzustellen, dass zwischen den Vorschriften des RID und der TSI keine rechtlichen Unvereinbarkeiten oder Widersprüche bestehen. Durch die Verschiebung der Aufnahme eines Textes für Entgleisungsdetektoren auf die RID-Ausgabe 2013 wird Zeit für die Sicherstellung eingeräumt, dass die Texte aus juristischer und technischer Sicht kompatibel sind und die in der Anlage aufgeführten Studien und Analysen abgeschlossen werden können.

Annex

The RISC and TDG Regulatory Committees agreed that the following studies and work are to be carried out:

- A study on derailment preventive measures (which would lead to better impact assessment results).
- A study on the impact of false alarms and the level of reliability that should be imposed for such DDD.
- A market research on products that meet the DDD provision in its current version (and/or in the version modified).
- A study on the comparison of the decision making process in the context of the safety/interoperability directives on one side, and in the context of the RID committee on the other side. This study should also look at the scope of both instruments, as well as at the competences of the RISC/TDG Committees and of the RID Committee.
- A study on the impact of automatic braking and false alarms in tunnels/bridges.
- A study on the feasibility of harmonising risk acceptability (national level, EU level, RID versus safety directive).
- Voluntary experiments at national level.

In addition to these studies, the TSIs need to be revised in order to include the technical requirements of such devices and the corresponding conformity assessment/verification procedures.
