



INF. 11

15. November 2016

Original: Englisch

RID: 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Prag, 22. – 24. November 2016)

Betreff: Leitlinien zum Einsatz von Entgleisungsdetektoren

Antrag der Eisenbahnagentur der Europäischen Union

Einleitung

1. In Übereinstimmung mit der Analyse der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses und Anlage II des Berichts [OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A](#), der von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses als Schlussbericht angenommen wurde (siehe Absatz 35 des Berichts [OTIF/RID/CE/GTP/2016-A](#)) hat die Agentur in Anlehnung an die in Absatz 19, Spiegelstrich 8 des Schlussberichts beschriebene Maßnahme diese Leitlinien erarbeitet.

2. Diese Leitlinien richten sich an Parteien, die am Einsatz von Entgleisungsdetektoren interessiert sind, bevor die Agentur eine technische Spezifikation für die Interoperabilität zur sicheren und interoperablen Verwendung von Entgleisungsdetektoren entwickelt hat.

3. Wichtige Anmerkung:

Die nachstehenden Leitlinien stimmen mit dem von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommenen Schlussbericht und dem für Nutzer anwendbaren Rechtsrahmen, insbesondere in Bezug auf folgende Punkte, überein:

- Es besteht keine rechtliche Verpflichtung zur Verwendung von oder zum Verzicht auf Entgleisungsdetektoren an jeglicher Art von Güterwagen; der Einsatz erfolgt auf "freiwilliger Basis".
- Die sichere und interoperable – freiwillige – Verwendung von Entgleisungsdetektoren liegt in der alleinigen Verantwortung der Nutzer.

- Die folgende Bem. in Abschnitt 7.1.1 RID ist anwendbar und bleibt in der Fassung 2017 des RID unverändert:

"Bem. *Wagen dürfen mit Detektionseinrichtungen ausgerüstet sein, welche das Auftreten einer Entgleisung anzeigen oder darauf reagieren, vorausgesetzt, die Vorschriften für die Zulassung der Inbetriebnahme solcher Wagen werden erfüllt.*

Durch die Vorschriften für die Inbetriebnahme von Wagen darf die Verwendung solcher Detektionseinrichtungen nicht untersagt oder auferlegt werden. Der Verkehr von Wagen darf aufgrund des Vorhandenseins oder des Fehlens solcher Einrichtungen nicht eingeschränkt werden."

- Unter bestimmten Umständen müssen sich die Nutzer von Entgleisungsdetektoren über die möglichen Risiken in Zusammenhang mit Längsdruckkräften bei der Verwendung bestimmter Detektoren im Klaren sein.

Aus diesem Grund sollten potenzielle Nutzer von Entgleisungsdetektoren und Interessenten die folgenden Leitlinien beachten.

Leitlinien für Nutzer von Entgleisungsdetektoren und daran interessierten Parteien

1. Diese Leitlinien müssen unbeschadet der geltenden Rechtsvorschriften umgesetzt werden.
2. Jeder Nutzer eines mit Entgleisungsdetektoren ausgerüsteten Wagens sollte über die üblicherweise im technischen Dossier beschriebenen Nutzungsbedingungen solcher Wagen informieren, einschließlich der Informationen betreffend die Beschreibung, Nutzungsbeschränkungen und Instandhaltungsanforderungen von (angebrachten) Entgleisungsdetektoren. Wenn diese Informationen nicht verfügbar sind, sollte das technische Dossier des Wagens in Übereinstimmung mit den für das Inverkehrsetzen von Wagen anwendbaren Anforderungen aktualisiert werden.
3. In Übereinstimmung mit der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken ([Durchführungsverordnung \(EU\) 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung \(EU\) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken](#)) und unter Berücksichtigung der potenziellen Risiken sollten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber entscheiden, ob die Verwendung derartiger Einrichtungen im Zug erhebliche Risiken für den Betrieb darstellt.

Wenn sie zu dem Ergebnis kommen, dass dadurch erhebliche Risiken geschaffen werden könnten, sollten sie in Übereinstimmung mit der gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken abschwächende Maßnahmen ergreifen, um die festgestellten Risiken in einem akzeptablen Rahmen zu halten und sicherzustellen, dass eine unabhängige Sicherheitsbewertung durch eine CSM-Bewertungsstelle durchgeführt wird.

4. In jedem Fall (unabhängig davon, ob erhebliche Risiken festgestellt wurden) sollten Eisenbahnunternehmen, die Entgleisungsdetektoren in ihren Zügen verwenden,
 - a) in ihrem Sicherheitsmanagementsystem alle notwendigen spezifischen Verfahren/Vorschriften aufnehmen, die für die Verwendung von mit Entgleisungsdetektoren ausgerüsteten Wagen gelten, einschließlich Informationen für Triebfahrzeugführer und der notwendigen Schulung;

- b) die Infrastrukturbetreiber der von ihnen befahrenen Netze darüber informieren, dass sie in ihren Zügen Entgleisungsdetektoren verwenden, und, falls vom Infrastrukturbetreiber gefordert, unter seiner Koordination gegebenenfalls ihr Notfallkonzept anpassen;
 - c) die nationale Sicherheitsbehörde über die in Zusammenhang mit der Verwendung von Entgleisungsdetektoren an ihrem Sicherheitsmanagementsystem vorgenommene Änderung informieren;
 - d) Informationen zu Fehllarmen von Entgleisungsdetektoren aufzeichnen und teilen.
5. Wenn er von Eisenbahnunternehmen über die Verwendung von Entgleisungsdetektoren informiert wird, sollte der Infrastrukturbetreiber
- a) oben genannten Punkt 3 umsetzen;
 - b) alle anwendbaren und notwendigen spezifischen Verfahren/Vorschriften in sein Sicherheitsmanagementsystem aufnehmen, um die identifizierten Risiken in einem angemessenen Rahmen zu halten, und gegebenenfalls seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen anpassen;
 - c) die nationale Sicherheitsbehörde über die in Zusammenhang mit der Verwendung von Entgleisungsdetektoren durch das Eisenbahnunternehmen auf seinem Netz vorgenommenen Änderungen informieren.
6. Im Rahmen ihrer Überwachungstätigkeit sollten die nationalen Sicherheitsbehörden sicherstellen, dass Eisenbahnunternehmen, die Entgleisungsdetektoren in ihren Zügen verwenden, und Infrastrukturbetreiber, auf deren Netz mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstete Züge verkehren, ihre jeweiligen Sicherheitsmanagementsysteme entsprechend angepasst haben, um das übliche Sicherheitsniveau ihrer Betriebsführung mindestens beizubehalten.
7. Die Agentur bittet die OTIF zu prüfen, ob diese Leitlinien übertragen werden sollten, damit auch Nicht-EU-MS im internationalen Verkehr abgedeckt sind.

Weitere von potenziellen Nutzern von Entgleisungsdetektoren und interessierten Parteien zu erwägende Informationen

Neben Anlage II zu Dokument [OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A](#) sollten aus Sicht der Agentur auch folgende Dokumente von potenziellen Nutzern von Entgleisungsdetektoren und interessierten Parteien bei der Umsetzung der oben stehenden Leitlinien berücksichtigt werden:

- [OTIF/RID/CE/GTDD/2015/9](#) Initial review of ERA's 2012 conclusions on derailment detection in the light of Dr Bing's dissertation (nur in englischer Sprache);
- Dr. Daniel Bing, *Entgleisungsdetektion im Schienengüterverkehr – Analyse der Einflüsse auf die Zuglängsdynamik*, ISBN: 978-3-87154-520-7, Oktober 2014;
- [Agency Final Report on Freight Train Derailments](#) (nur in englischer Sprache) – 24/04/2012.