



Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för säker hantering av farliga ämnen
Brita Skärdin
010-240 5495

Sammanställning av dokument till Joint-mötet (RID/ADR/ADN)

Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 18-22 mars 2019 i Bern

Sverige representerades av Brita Skärdin, Johan Karlsson och Henric Strömberg, MSB, enheten för säker hantering av farliga ämnen.

Vid mötet deltog 20 nationer med rösträtt samt 12 internationella intresseorganisationer inom farligt gods området. Dessutom närvarade European Union (EU), European Railway Agency (ERA), Committee of the Organization for Cooperation between Railways (OSJD).

Följande nationer deltog med rösträtt:

Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Rumänien, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer var representerade:

Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA); European Chemical Industry Council (CEFIC); European Committee for Standardization (CEN); European Conference of Fuel Distributors (ECFD); European Cylinder Makers Association (ECMA); European Industrial Gases Association (EIGA); European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL); International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR); International Road Transport Union (IRU); International Tank Container Organisation (ITCO); International Union of Private Wagons (UIP); International Union of Railways (UIC).

Färgkoderna i rapporten betyder:

Grön = Positivt resultat (förslaget antogs/redovisades)

Gul = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

Röd = Negativt resultat (förslaget antogs inte)

Dokument ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	Titel och sammanfattning
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
153 153/Add.1 INF.1 INF.2	Agenda för mötet Lista över dokument under varje agendapunkt Tidtabell för möte,
2. Tankar (Tanks)	
2019/1	<p>Harmonisera 6.8.2.5.1 med 6.8.2.4 vad gäller märkning av tankar (Vitryssland)</p> <p>6.8.2.4.1–3 anger bestämmelser för kontroll av tankskal och utrustning. Kontrollerna innefattar vissa provningar. Vitryssland menar nu att bestämmelserna i 6.8.2.5.1, som reglerar märkning av tanken, bör ändras vad gäller märkningen av datum för själva kontrollen. Den nionde strecksatsen anger idag (engelska utgåvan) att det är en märkning för senast genomförda ”test” (provning) som ska påföras. Texten bör dock istället referera till ”inspection” (kontroll).</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Förslaget har ingen påverkan på den svenska utgåvan av ADR/RID.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget fick stort stöd och antogs.</p>
INF.29	<p>Ändring av 6.8 och 6.10 relaterade till dokument 2019/1 (Storbritannien)</p> <p>Förslag på att ändra ”test” till ”inspektion” i den engelska utgåvan av RID/ADR på ett antal bestämmelser i avsnitt 6.8 samt 6.10. Påverkar inte svenska utgåvan av ADR/RID.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Förslaget har ingen påverkan på den svenska utgåvan av ADR/RID.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Liksom förslag 2019/1 antogs förslaget med de föreslagna ändringarna.</p>
2019/3	<p>Tillämpning av 6.7.1.3 genom interimsgodkännande för transport av UN 3160 i T 50 UN-tank (Belgien)</p> <p>Belgien vill ha mötets synpunkter på 4 frågor inför ett beslut om ett interimsgodkännande för transport av UN 3160 i T50 UN-tank enligt 6.7.1.3.</p>

	<p>Frågorna är följande:</p> <p>1: What does “interim approval” in 6.7.3.1 mean? Is it to cover the period required to adjust the regulations?</p> <p>2: Is there a technical reason why some substances are permitted in PxBH tanks and not in T50 portable tanks</p> <p>3: Is it possible to introduce code T50 in column (10) of Table A for UN No. 3160 with the same restriction as for land tanks, i.e. if $LC_{50} \geq 200$ ppm?</p> <p>4: With regard to collective entries, are there any other restrictions to be provided for (besides $LC_{50} \geq 200$ ppm) to permit the carriage of toxic and flammable liquefied gases under UN No. 3160 in T50 portable tanks?</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige inväntar diskussionen från tankarbetsgruppen innan slutgiltigt ställningstagande om tolkningarna i Belgiens dokument.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Då interimsgodkännandet var utfärdat enligt IMDG-koden föreslog mötet att Belgien skulle återkomma med ett dokument till nästa möte med FN :s sub-kommitté.</p>
<p>2019/17</p>	<p>Förtydligande av det skydd som kräv för utrustningsdetaljer som monteras på övre del av slamsugartank (Storbritannien)</p> <p>Förslag att ändra i 6.10.3.1 för att klargöra att kraven på skydd av armatur på tankens övre del enligt 6.8.2.1.28 även gäller utrustning som placeras i det så kallade "skyddade området" på slamsugartankens övre del. Samt ett förslag till en ny övergångsbestämmelse där slamsugartankar konstruerade före 1 juli 2021 enligt gällande krav till och med 31 december 2020 men som inte uppfyller kraven i 6.8.2.1.28 som gäller från 1 januari 2021 kan fortsatt användas.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer ett förtydligande av skydd för tankutrustningen på slamsugartankar</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs inte i sin nuvarande utformning. Mötet var oense huruvida kravet på skydd av utrustning på tankens övre del inom det s.k. "skyddade området" var avsedd att tillämpas eller inte. Det ansågs att ändring av texten var nödvändigt för att göra bestämmelserna tydligare och undvika olika tolkningar. Storbritannien uppmanades av tankarbetsgruppen att återkomma med ett nytt förslag.</p>

<p>2019/18 INF.11 INF.12 INF.13 INF.21 INF.25</p>	<p>Rapport från informella arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar (Storbritannien).</p> <p>Dokumentet är i första hand ett informationsdokument avseende kommande förslag på ändringar i 1.8.6, 1.8.7 och 6.8</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Främst information om de frågor som behöver arbetas vidare med i arbetsgruppen inför ett kommande förslag. Sverige ställer sig positivt till hur förslaget med tid utformat sig och håller en dialog med Swedac.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet fick ta del av nuvarande status för arbetet inom den informella arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar. Några ändringar i 1.8.6, 1.8.7 samt kapitel 6.8 gjordes. Det uppfattades bland medlemsländerna att olösta frågor kvarstår till det fortsatta arbetet som sker 12-14 juni 2019 i London. Medlemsländerna uppmanades att inkomma med kommentarer till det fortsatta arbetet. Detta med förhoppning att kunna lägga fram ett officiellt förslag till Joint-mötet i september.</p>
<p>2019/19</p>	<p>Transport av tankar, batterifordon och MEG-containerar efter utgångsdatumet för mellanliggande kontroll (Polen).</p> <p>I 6.8.2.4.3 är det tillåtet att genomföra mellanliggande kontroll upp till tre månader efter angivet datum. Detta återspeglas inte i 4.3.2.3.7 Polen föreslår därför en ändring av 4.3.2.3.7 för att få mer enhetliga regler vid transport av tankar efter att datumet för mellanliggande kontroll har passerats.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer ändringarna enligt förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslaget antogs delvis i sin utformning. Tankarbetsgruppen var överens om principen men kunde inte enas om en korrekt formulering för att uppnå syftet utan att förlänga användningstiden. Resultatet blev att anta ändringen inom hakparentes för att kunna kontrollera den nya texten.</p>
<p>INF.5</p>	<p>Rapport från test av tryckavlastningsventiler på LPG tankfordon vid mellanliggande kontroll (Storbritannien)</p> <p>Information om de preliminära resultaten från test av tryckavlastningsventiler som genomförts i Storbritannien. Tester har genomförts för att utvärdera om det räcker med att kontrollera ventilernas dokumentation eller märkningen vid mellanliggande</p>

	<p>kontroll enligt 5.6.1 i standard EN14334:2014 istället för ett fysiskt trycktest enligt EN 12972: 2007 och EN 12972: 2018.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att fysisk kontroll ska utföras på tryckavlastningsventilen. Om Storbritannien avser att ”kontrollera dokumentation” innebär en kontroll av ett intyg efter genomförd kontroll, kan även det stödjas. I Sverige byts tryckavlastningsventiler ut mot renoverade, kontrollerade och kalibrerade ventiler eller mot helt nya vid kontroll och provning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Tankarbetsgruppen informerades om det testprogram som pågår i Storbritannien och noterade att tankar konstruerade enligt EN 12493 kunde kontrolleras utifrån EN 14334 som möjliggör visuell inspektion av tryckavlastningsventilen vid mellanliggande kontroll.</p>
<p>INF.14</p>	<p>Godkännande av UN-tankar som tankcontainers (Nederländerna) UN-tankar som även godkänns som tankcontainers kan leda till missförstånd eftersom UN-tankinstruktionerna inte är lika med bestämmelserna för tankcontainers. Vissa UN-nr är tillåtet för transport i tankcontainer men inte i UN-tank och vice versa. Exempelvis tillåts högre fyllnadsgrad för tankcontainers än för UN-tankar och för vissa UN-nr tillåts tömningsöppningar i botten på tankcontainern samtidigt som det är bara tillåtet med tömningsöppningar i toppen på UN-tanken. Nederländerna vill höra Jointmötet synpunkter hur man kan förhindra att UN-tankar även godkänds som tankcontainers genom att ta bort incitamenten som driver det.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige ställer sig positiva till att en genomgång av UN-tankinstruktionerna och bestämmelserna för tankcontainers görs.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget från Nederländerna var i första hand för att lyfta problematiken med UN-tankar som även godkänts som tankcontainers genom dubbla godkännanden. De flesta experter var överens om att dubbla godkännanden skulle eller har upphört att utfärdas och att ett fortsatt arbete med att förhindra detta inte ansågs nödvändigt.</p>
<p>INF.16</p>	<p>Tolkning av EN 14025: Krav på minsta diameter på manhålsöppningar på tankar (UIP)</p>

	<p>I standard EN 14025 Transportbehållare för farligt gods – Metalliska tryckbehållare – Beräkning och tillverkning anges ett krav på minsta diameter på 500 mm för manhål men en tolkning av standard ISO 7005-1 (som det refereras till i EN 14025) och med flänsar enligt DN 500 kan man få en diameter på 492 mm på manhålet.</p> <p>UIP anser att införandet av kravet på minst 500 mm diameters manhålsöppning infördes i EN 14025 för att förbjuda mindre manhål än enligt DN 500.</p> <p>UIP vill höra Joint-mötets synpunkter på om minsta diameter på 500 mm är ett absolut krav eller om det är tillåtet med manhål enligt DN 500.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer initiativet att diametern på manluckorna ska tolkas lika bland medlemsländerna men avvaktar diskussionen huruvida 492 mm eller 500 mm har någon betydelse ur säkerhet eller arbetsmiljösynpunkt.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet ansåg att den minsta tillåtna inre diametern för tankar konstruerade enligt EN 14025:2008 är och ska vara 500 mm. För att tillåta en fortsatt användning av de tankar som har en mindre inre diameter föreslogs att lägga fram ett förslag om en övergångsperiod.</p>
<p><u>INF.30</u></p>	<p>Tolkning av konstruktionskraven av öppningsbara gavlar för slamsugartankar (Storbritannien)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet från Storbritannien inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
<p><u>INF.31</u></p>	<p>Tolkning av kravet för slamsugartankar i 6.10.3.8 att utloppet från kompressor/vakuumpump ska vara anordnat så brandfarliga eller giftiga ångor leds till ett annat ställe där de ej utgör fara.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet från Storbritannien inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p>

	Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.
INF.39	Tankarbetsgruppens rapport För detaljerad redovisning av ovanstående förslag och tillhörande diskussioner hänvisas till Tankarbetsgruppens rapport som återfinns i INF.39

3. Standarder (Standards)

<p>2019/13 INF.20 INF.35 INF.20 Rev. 1 INF.33</p>	<p>Information om pågående arbete inom CEN (CEN) CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EN ISO 11623 rev</td> <td>Gas cylinders - Composite construction - Periodic inspection and testing</td> </tr> <tr> <td>prEN 12493 rev</td> <td>LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)</td> </tr> <tr> <td>prEN 13953 rev</td> <td>LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)</td> </tr> <tr> <td>EN 1440:2016 +A1:2018/prA2</td> <td>LPG equipment and accessories - Transportable refillable traditional welded and brazed steel Liquefied Petroleum Gas (LPG) cylinders - Periodic inspection</td> </tr> </tbody> </table> <p>Standarder som Standardarbetsgruppen under Joint-mötet ska diskutera om de ska refereras till i RID/ADR är de nya ovan och de som är ändrade enligt tabellerna nedan.</p> <p>”Stage 2” innebär ” en möjlighet till påverkan av det tekniska innehållet i standarden medan ”Stage 3” endast innebär en möjlighet att rösta ”Accept” eller ”Refuse” för standarden som referens i RID/ADR</p>	Reference	Title	EN ISO 11623 rev	Gas cylinders - Composite construction - Periodic inspection and testing	prEN 12493 rev	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)	prEN 13953 rev	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)	EN 1440:2016 +A1:2018/prA2	LPG equipment and accessories - Transportable refillable traditional welded and brazed steel Liquefied Petroleum Gas (LPG) cylinders - Periodic inspection
Reference	Title										
EN ISO 11623 rev	Gas cylinders - Composite construction - Periodic inspection and testing										
prEN 12493 rev	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)										
prEN 13953 rev	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)										
EN 1440:2016 +A1:2018/prA2	LPG equipment and accessories - Transportable refillable traditional welded and brazed steel Liquefied Petroleum Gas (LPG) cylinders - Periodic inspection										

Standarder vid Stage 2:

Reference	Title
prEN ISO 11117	Gas cylinders - Valve protection caps, guards and shrouds - Design, construction and tests
prEN ISO 10961	Gas cylinders - Cylinder bundles - Design, manufacture, testing and inspection
prEN 17339	Transportable gas cylinders – Fully wrapped carbon composite cylinders and tubes for hydrogen use
prEN ISO 10462:2013_prA 1	Gas cylinders - Acetylene cylinders - Periodic inspection and maintenance - Amendment 1
prEN ISO 11118:2015_prA1	Gas cylinders - Non-refillable metallic gas cylinders - Specification and test methods – Amdt 1
EN 16728:2016/prA2	LPG equipment and accessories - Transportable refillable LPG cylinders other than traditional welded and brazed steel cylinders - Periodic inspection
EN 1440:2016+A1:2018 /prA2	LPG equipment and accessories - Transportable refillable traditional welded and brazed steel Liquefied Petroleum Gas (LPG) cylinders - Periodic inspection

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
FprEN 13175	LPG Equipment and accessories - Specification and testing for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessel valves and fittings
EN 14071:2015/FprA 1	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels - Ancillary equipment

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Endast information. Sverige deltar inte aktivt i standardiseringsarbetet för närvarande.'

Resultat från Joint-mötet:

Standardarbetsgruppens diskussion redovisas i INF.20 Rev.1 Förslag 1. antogs.

	<p>EU kommissionen har sagt upp avtalet M/086 (se INF.33) som det haft med CEN sen 80-talet. Även möjligheten att ha en HAS consultant finansierad av EU har avskrivits. CEN kommer inte att finansiera detta arbete. I stället föreslog gruppen att ett antal branschorganisationer går in med finansiering att koordinera Joint-mötet med standardiseringsarbetet. Systemet med en Independent Standard Advisor finns beskrivet i Annex II i INF.35.</p>
<p>INF.6</p>	<p>Förslag att lägga till EN ISO/IEC 17025:2017 i 1.8.6.4.1 (Finland)</p> <p>Finland vill höra Joint-mötets synpunkter om att ändra utgåvan för standard EN ISO/IEC 17025:2005 till ISO/IEC 17025:2017 i 1.8.6.4.1</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Finland ombads återkomma med ett officiellt dokument som föreslår att ändra hänvisningen till "version in force" eller "latest version". Finland kommer även se över övriga generella standarder t.ex. EN ISO 17020 och förslå motsvarande ändring för dem.</p>
<p>4. Tolkning av RID/ADR/ADN</p>	
<p>2019/4 INF.17 INF.28</p>	<p>Tolkning av 1.8.6.4.1 gällande kontrollorgans delegering av kontrolltjänster och ackreditering (Tyskland)</p> <p>I Tyskland är det alltmer vanligt att 1.8.6.4.1 feltolkas. En tolkning är att man antar att en ackreditering av ett kontrollorgan även inkluderar externa underleverantörer som inte bedömts vid ackrediteringen. En annan är att kontrollorganet anser att 1.8.6.4.1 ger det ackrediterade kontrollorganet rätt att bedöma underleverantörer enligt ISO 17020 eller ISO 17025 och därmed inkludera underleverantörer i ackrediteringen. Båda tolkningarna är felaktiga enligt Tyskland.</p> <p>Tyskland vill höra Joint-mötets synpunkter på Tysklands tolkning av 1.8.6.4.1</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer Nederländernas tolkning att underleverantörer inte är ackrediterade genom kontrollorganets ackreditering samt att ett ackrediterat kontrollorgan kan bedöma kompetensen hos en underleverantör.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Jointmötet ansåg att Frankrikes tolkning i INF.28 var korrekt.</p>

<p>INF.17</p>	<p>Kommentar på Tysklands förslag 2019/4 (Nederländerna)</p> <p>Nederländerna vill påminna om att Tysklands synpunkter är ett värdefullt underlag för arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar. Nederländerna anser att tolkning 1 från Tyskland ska diskuteras med medlemsländernas respektive ackrediteringsorgan först. Nederländerna anser vidare att tolkning 2 från Tyskland är felaktig. Ett ackrediterat kontrollorgan kan bedöma en underleverantörs kompetens och låta denne utföra uppgifter under överseende av kontrollorganet. En underleverantör ska inte vara ackrediterad. Detta anser Nederländerna är själva grunden i kapitel 6.3 i EN 17020.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Se 2019/4</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p>
<p>INF.28</p>	<p>Kommentar på Tysklands förslag 2019/4 (Frankrike)</p>
<p>INF.19</p>	<p>6.9.1.3 i RID/ADR angående uppvärmningsanordningar i tankar av fiberarmerad plast (Tyskland)</p> <p>Tyskland vill höra mötets tolkning av 6.9.1.3 om att tankar av fiberarmerad plast i de allmänna kraven ej får ha uppvärmningsanordningar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer tolkningen att uppvärmningsanordningar ej är tillåtna i tankar av fiberarmerad plast. Då dokumentet från Tyskland saknar bakgrund till varför det kan tolkas annorlunda, kan det komma ny information som gör att Sveriges ståndpunkt ändras. Exempelvis om tanken omfattas av en övergångsbestämmelse.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet ansåg att uppvärmningsanordningar inte är tillåtna i tankar av fiberarmerad plast.</p>
<p>INF.26</p>	<p>Återkallande av säkerhetsrådgivares intyg (Polen)</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Polen drog tillbaka förslaget.</p>
<p>5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)</p>	
<p>5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)</p>	

<p>2019/16</p>	<p>UN 1010 Butadiener, stabiliserade (Spanien)</p> <p>Spanien återkommer med ett förslag ang. harmonisering mellan RID/ADR och FN-rekommendationen av benämningen för UN1010 avseende blandningar innehållande butadiener. Föregående möte godkände inte Spaniens förslag om att införa benämningen enligt FN-rekommendationerna och IMDG-koden. Där gäller klassificeringen för blandningar innehållande mer än 40% butadiener.</p> <p>För att inte helt släppa kravet på åtgärder för blandningar som innehåller mindre än 40% butadiener föreslog mötet att införa en ny särbestämmelse för UN 1010 enligt följande:</p> <p><i>“UN 1010 BUTADIENES, STABILIZED or BUTADIENES AND HYDROCARBON MIXTURE, STABILIZED, containing more than 40% butadienes”</i></p> <p><i>“SP XXX For butadienes or butadienes and hydrocarbon mixtures not fulfilling the minimal content of butadiene to be assigned to this entry, the need of stabilization during transport has to be analyzed [according to 2.2.2.2.1].”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer förslaget eftersom det är en harmonisering med FN-rekommendationen.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Förslag 2 att införa en SP XXX antogs inte eftersom det inte är logiskt att införa bestämmelser för det som inte omfattas av reglerna, dvs. butadienlösningar med en koncentration mindre än 40%. Förslag 1 antogs.</p>
<p>INF.27</p>	<p>Kommentarer på dokument 2019/16, se ovan (Frankrike)</p>
<p>5 (b) Nya förslag (New proposals)</p>	
<p>2019/2</p>	<p>Förslag att införa en tidsgräns för giltighet av teknisk norm som godkänds enligt 6.2.5 (Tyskland)</p> <p>Enligt 6.2.5 kan behörig myndighet under vissa förutsättningar godta tillämpning av en teknisk norm för konstruktion, tillverkning och provning av icke UN-tryckkärl. Samma bestämmelser finns i 6.8.2.7 för tankar och 6.8.3.7 för batterifordon och MEG-containerar. Tyskland föreslår att införa en gräns för giltigheten i andra stycket i 6.2.5 enligt:</p> <p><i>“As soon as a standard newly referenced in 6.2.2 or 6.2.4 can be applied, the competent authority shall withdraw its recognition of the technical code.”</i></p> <p>Samt ett tillägg i tredje stycket i 6.2.5 (ändringen understruken)</p>

	<p><i>“The competent authority shall transmit to the secretariat of OTIF/UNECE a list of the technical codes that it recognises and shall update the list if it changes.”</i></p> <p>Motsvarande ändringar föreslås även i 6.8.2.7 och 6.8.3.7</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs med mindre ändringar</p>
<p><u>2019/5</u></p>	<p>Online repetitionsutbildning för förare av farligt gods (IRU)</p> <p>IRU förslår en ändring av 8.2.2.5.2 som innebär att en av de två obligatoriska dagarna vid repetitionsutbildningen av förare ska kunna genomföras som en Online utbildning. Det ser ut som förslaget gäller för enbart allomfattande kurs, en kurs form som vi inte har i Sverige. Men sannolikt är IRU:s tanke att det ska gälla all repetitionsutbildning.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige tycker inte att utbildningen ska regleras i detalj utan behörig myndighet ska kunna reglera detta. Grundkravet ska dock vara lärarledd utbildning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Det fanns ett stöd för att tillåta online utbildning för förare men mötet ansåg att förslaget från IRU behövde utvecklas vidare så att regelverket kan ge en vägledning för vilken online utbildning som kan tillåtas. IRU ombads återkomma med nytt förslag till nästa möte, synpunkter för att utveckla förslaget kan skickas till IRU.</p>
<p><u>2019/6</u></p>	<p>Ändring av definition i 1.2.1 (ITCO)</p> <p>Förslaget syftar till att förtydliga definitionen av <i>Användare av tankcontainer eller UN-tank</i> i 1.2.1. Begreppen <i>användare</i> (faktiska brukaren) och <i>registrerad ägare</i> (exempelvis leasingföretag) av tankcontainer eller UN-tankar kan vara två helt skilda aktörer. Detta kan skapa juridiska problem avseende deras ansvar och skyldigheter. ITCO föreslår därför en ändring av definitionerna av <i>Användare av tankcontainer eller UN-tank</i> för att undvika tolkningssvårigheter.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p>

	<p>Eftersom ITCO inte deltog på mötet och presenterades förslaget av Storbritannien däremot kunde inget slutgiltigt beslut tas. Tankarbetsgruppen tog fram ett antal korrigeringar av förslaget som ska diskuteras på kommande möte.</p>
<p>2019/7 INF.34</p>	<p>Förslag på ändringar av termerna "risk" och "fara" i RID och ADR (Rumänien)</p> <p>Rumänien presenterar resultat från den arbetsgrupp som diskuterat valet av orden "RISK" and "HAZARD/DANGER" i RID/ADR/ADN. I dokumentet ges en rad förslag på ändringar där termer som risk, ändras till fara eller risk ändras till sannolikhet i RID och ADR.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige anser inte att detta är en prioriterad fråga då ordvalet inte är så känsligt i det svenska språket.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Förslaget antogs inte eftersom de språkliga skillnaderna mellan främst engelska och franska behöver kontrolleras ytterligare. Det är dessutom viktigt att särskilja ändringar i text som härrör från FN-rekommendationerna och ren RID/ADR-text.</p>
<p>2019/8</p>	<p>Transport av polymeriserande ämnen som avfall (Tyskland)</p> <p>Tyskland påtalar att transporter av polymeriserande ämnen som avfall är vanligt förekommande. Däremot saknas kunskap om egenskaperna hos detta avfall som fortfarande kan vara reaktivt och i så fall behöver temperaturkontroll. Det är därför svårt att följa tillämpliga bestämmelser i 7.1.7.3 och 7.1.7.4 samt 5.4.1.2.3.1. Tyskland önskar att införa en ny särbestämmelse för ämnen som tilldelats SP 386. Detta för att ange vad som gäller för polymeriserande ämnen som avfall och transporteras till slutligt omhändertagande eller återvinning.</p> <p>Tysklands förslag ska dock ses som en beskrivning av ett problem som bör tas upp av den nystartade arbetsgruppen för transport av avfall som ska ledas av FEAD.</p> <p>Förslagen text enligt nedan</p> <p>"6xx <i>For substances carried for disposal or recycling, the provisions of special provision 386, in conjunction with 7.1.7.3, 7.1.7.4 and 5.4.1.2.3.1, need not be applied, provided suitable measures are taken to prevent dangerous polymerization. Factors to be taken into consideration when determining suitable measures include, but are not limited to, the capacity and geometry of the packaging, IBC or tank and the effect of any insulation present, the temperature of the substance when offered for carriage, the duration of the journey and the ambient temperature conditions typically encountered in the journey (considering also the season of year), the</i></p>

	<p><i>effectiveness and other properties of the stabilizer employed, applicable operational controls imposed by regulation (e.g. requirements to protect from sources of heat) and any other relevant factors.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Dokumentet är endast ett diskussionsunderlag för Joint-mötet. Sedan bör den överföras till den nystartade arbetsgruppen om avfall som FEAD ska leda.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet konstaterade att det är ett problem och att frågan bör tas upp av den nystartade arbetsgruppen för transport av avfall som ska ha sitt första möte den 2-4 april i Bryssel. FEAD kommer leda gruppens arbete.</p>
<p>2019/9</p>	<p>7.5.11 Ändring av tilläggsbestämmelse CV36 (Schweiz) Schweiz har fram ett förslag till ändring av CV36 i 7.5.11 gällande att gasutbyte mellan last- och förarutrymme ska förhindras.</p> <p><i>“CW36/CV36 Packages shall preferably be loaded in open or ventilated wagons/vehicles or open or ventilated containers. If this is not feasible and packages are carried in other closed wagons/vehicles or containers, gas exchange between the load compartment and accessible compartments during carriage/the driver’s cab shall be prevented and the cargo doors of the wagons/vehicles or containers shall be marked with the following in letters not less than 25 mm high:</i></p> <p style="text-align: center;">‘WARNING CLOSED MEANS OF CONTAINMENT OPEN WITH CAUTION’</p> <p><i>This shall be in a language considered appropriate by the consignor. For UN Nos. 2211 and 3314 this mark is not required when the wagon/vehicle or container is already marked according to special provision 965 of the IMDG Code.³”</i></p> <p>-----</p> <p>³——Warning mark including the words “CAUTION – MAY CONTAIN FLAMMABLE VAPOUR” with lettering not less than 25 mm high, affixed at each access point in a location where it will be easily seen by persons prior to opening or entering the vehicle or container.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige ställer sig tveksam till förslaget eftersom CV36 gäller för transport av dessa ämnen i godkända och välfungerande förpackningar. Frågan är om dessa transporter verkligen är ett</p>

	<p>problem. Däremot kommer man inte åt de transporter som sker enligt undantagsbestämmelserna i 1.1.3.1 (c).</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs. Ingen var emot ett förtydligande.</p>
<p>2019/10</p>	<p>Transport av gas enligt särbestämmelse 653 (Schweiz) Transport av vissa kvävningsframkallade gaser är tillåtet under villkor enligt särbestämmelse 653 utan att övriga bestämmelser i ADR/RID behöver följas. Schweiz föreslår att ändra i första meningen i särbestämmelse 653 så att även villkoren för fyllning av gasflaskor enligt ADR/RID ska följas för att få transportera enligt särbestämmelse 653.</p> <p><i>"– The provisions for construction, and testing and filling of cylinders are observed.</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget men anser att bestämmelserna i SP 653 kan förtydligas genom att ändra texten till</p> <p><i>” The provisions for construction, testing and filling of cylinders shall be met</i></p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs utan diskussion.</p>
<p>2019/11 INF.37</p>	<p>Ändring av SP 667 för litiumbatterier installerade i fordon, motorer, maskiner eller föremål (Schweiz) Schweiz föreslår att justera texten i SP 667 för att specificera vilka UN-nummer som gäller för fordon, motorer och maskiner samt föremål i paragraf (b). Schweiz föreslår att stryka paragraf (c) i SP 667 helt för att istället ändra lydelsen i paragraf (b). Det blir även en följdändring i SP 388.</p> <p><i>“(b) The requirements of 2.2.9.1.7 do not apply to lithium cells or batteries installed in damaged or defective vehicles, engines, machinery or articles. In such cases the following conditions shall be met:</i></p> <p><i>(i) If the damage or defect has no significant impact on the safety of the cell or battery, damaged or defective vehicles under UN Nos. 3166 and 3171, or engines and machinery under UN Nos. 3528, 3529 and 3530 or articles may be carried under the conditions defined in special provisions 363 or 666, as appropriate. <u>Damaged or defective articles under UN Nos. 3537 to 3548 may be carried according to the provisions of the relevant entry.</u>”</i></p> <p>En följdändring blir i sista stycket i särbestämmelse 388:</p>

	<p><i>“Where a lithium battery installed in a vehicle or equipment is damaged or defective, the vehicle or equipment shall be carried in accordance with the conditions defined in special provision 667 (e) (b).”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet förstod de problem som Schweiz pekade på men det förslag till lösning som Schweiz har i 2019/11 är inte logiskt avseende ”equipment/utrustning”.</p> <p>I INF.37 presenterades ett nytt förslag som antogs.</p>
<p>2019/12 INF.36</p>	<p>Förtydligande av klassificering som UN 3363 alternativt UN 3537 till UN 3548</p> <p>Schweiz anser att bestämmelserna om klassificering av fordon, motorer och maskiner samt föremål är otydlig vad gäller klassificeringen som UN3363 alternativt de nya UN-nr 3537 till 3548. Schweiz menar att godset kan klassificeras som någon av de nya UN-nr när det är fulltankad och skulle krasst behöva klassificeras om när det är det är tomt. Schweiz föreslår därför att lägga till ytterligare en anmärkning i delavsnitt 2.1.5 som förklarar att oavsett klassificeringsprinciperna i 2.1.2.5 så får fordon, motorer och maskiner samt föremål som innehåller mindre än begränsad mängd farligt gods enligt kolumn (7a) hänföras till något av UN-nr 3537 till 3548 inställt för UN 3363.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet såg problem med förslaget. Schweiz och Tyskland återkom därför med ett reviderat förslag i INF.36 som löste det problem som Schweiz beskrev. Förslaget antogs.</p>
<p>2019/15</p>	<p>4.1.1.3, användande av förpackningar, inklusive IBC-behållare och storförpackningar (Spanien)</p> <p>I 4.1.1.3 framgår i sista meningen att ”förpackningar som inte behöver genomgå provning är angivna i 6.1.1.3”. Spanien anser att den meningen ska strykas eftersom den hänvisar till ett avsnitt för täthetsprovning vilket inte är relevant för dessa förpackningar. Det är enligt Spanien lätt att misstolka texten som att provning enligt 6.1.5, 6.3.5, 6.5.6 eller 6.6.5 ej behöver genomföras.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p>

	<p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs.</p>
2019/20	<p>Transportkategori för UN 3316, KEMISATS eller REAGENSATS eller FÖRSTA FÖRBANDSSATS (Storbritannien)</p> <p>Tillägg i SP 671 för att kunna bestämma transportkategori för UN 3316 som saknar förpackningsgrupp. Om ingen ändring genomförs, anser Storbritannien att UN 3316 inte kommer vara tillåten att transportera efter 1 juli 2019.</p> <p>Förslaget innebär att en ny mening införs sist SP 671. <i>“Kits containing only dangerous goods to which no packing group is assigned shall be allocated to transport category 2 for completion of transport documents and the exemption related to quantities carried per transport unit (see 1.1.3.6).”.</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen men stödjer förslaget i princip.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs.</p>
INF.7	<p>Ändring av obligatoriska uppgifter i godsdeklarationen enligt 5.4.1.1.1 (Ukraina)</p> <p>Ukraina vill med förslaget komplettera de enligt 5.4.1.1.1 (g) och (h) obligatoriska kontaktuppgifterna för avsändare och mottagare i godsdeklarationen. Tanken är att förenkla och förkorta kontaktvägen i händelse av en olycka.</p> <p>(g) <i>The name, and address, and phone (fax) number or e-mail address of the consignor (see also CIM Article 7 para. 1 (b));</i></p> <p>(h) <i>The name, and address, and phone (fax) number or e-mail address</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer inte förslaget vi inte anser att förslaget inte ger önskad effekt. Vid järnvägstransport har infrastrukturförvaltaren uppgifter om godset. För övrigt är det inte rimligt att ange ett telefonnummer om det inte är ett journummer. Mailadress är än mer osäker.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Eftersom Ukraina inte deltog på mötet bordlades förslaget till nästa möte.</p>
INF.9	<p>Ändring av referens till EN 12972:2018 standard i 1.8.7.8 (Sekretariatet)</p>

	<p>Ett förslag att ändra referensen i 1.8.7.8 till senaste version av standard EN 12972:2018 Transportbehållare för farligt gods – Provning, kontroll och märkning av metalliska behållare. Beslut att hänvisa till EN 12972:2018 i 6.8.2.6.1 och 6.8.2.6.2 i ADR/RID 2021 togs redan på Joint-mötet september 2018</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs.</p>
<p><u>INF.10</u></p>	<p>Ansvar hos delaktiga enligt 7.1.7 vid transport av självreaktiva ämnen i klass 4.1, organiska peroxider i klass 5.2 och ämnen som är stabiliserade genom temperaturkontroll. (Tyskland)</p> <p>I INF.10 redovisar Tyskland ett dokument som diskuterades på senaste ADN-mötet avseende ansvar hos olika delaktiga i transportkedjan utifrån avsnitt 7.1.7.4, Transport under temperaturkontroll. Där ställs en rad krav för att upprätthålla den föreskrivna temperaturen. Tyskland anser dock att det inte är tillräckligt tydligt vem som är skyldig att uppfylla dessa krav. De presenterade därför ett förslag till ändringar vid ADN mötet den 21-25 jan. Tyskland vill nu höra Joint-mötets synpunkter på förslaget för ev. införande i ADR/RID.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar diskussionen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Det fanns visst stöd för förslaget att införa krav på ansvar för olika delaktiga men samtidigt framfördes farhågor för att införa olika krav i olika regelverk. Tyskland kommer att arbeta vidare tillsammans med industrin och övriga intressenter och därefter återkomma med ett officiellt dokument.</p>
<p><u>INF.15</u></p>	<p>Stuvningsintyg för containrar/fordon enligt 5.4.2 (Nederländerna)</p> <p>Nederländerna vill höra mötets synpunkter på bestämmelserna om stuvningsintyg under landtransport. Enligt ADR/RID krävs bara ett stuvningsintyg om landtransporten efterföljs av en sjötransport. Nederländerna anser att detta krav bör tas bort för att göra det möjligt för avsändaren att skicka stuvningsintyget digitalt till hamnen/rederiet för den efterföljande sjötransporten.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p>

	<p>Sverige ser inga problem med dagens bestämmelser och avvaktar ett eventuellt framtida förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet var positiv till förslaget och NL kommer med ett officiellt dokument till nästa möte.</p>
INF.22	<p>Ändring av särbestämmelse 389 (OTIF) SP 389 är tilldelad UN 3536 Litium batteries installed in cargo transport units (CTU). OTIF vill i förslaget göra ett tillägg i SP 389 och i tabell A för att förtydliga kraven på märkning med orangefärgad skylt och storetiketter.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet menade att UN 3536 mer är likt en maskin än en utrustning och därför kan det bli ologiskt att märka dem som vagnar, fordon eller containrar. Någon menade också att märkning med UN-nummer kan vara den mest relevanta informationen.</p> <p>Frågan kommer att studeras ytterligare tillsammans med industrin. OTIF återkommer med ett officiellt dokument.</p>
INF.24	<p>Förslag till ändring av kapitel 1.2 i RID/ADR (Portugal) Portugal föreslår att avsnitt 1.2.1 rensas på förkortningar och att förklaringar på dessa flyttas till ett nytt avsnitt 1.2.3 Liknande ändring har införts i IMDG-koden.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent publicerat INF.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Portugal deltog inte på mötet så INF.24 kommer att tas upp som officiellt dokument vid nästa möte.</p>
6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)	
2019/14 INF.38	<p>Transport av tryckkärl godkända i USA (DOT-flaskor) (EIGA) Fortsatt arbete med att få till ett ömsesidigt erkännande av Pi och DOT-märkta gasflaskor mellan den europeiska och amerikanska marknaden. EIGA föreslår tillägg i 1.1.4 i ADR/RID som tillåter import av gas i tryckkärl godkända i USA samt tillåter fyllning och export av gas i dessa tryckkärl till länder som inte är anslutna till ADR/RID.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Stödjer inte i dagsläget förslaget. Detta ämne har diskuterats vid möten under de senaste åren och det multilaterala avtalet som finns för att godkänna DOT-flaskor i ADR/RID länder gäller till och med 2019-06-01.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Dokument 2019/14 redovisar dagsläget men det återstår fortfarande arbete avseende ömsesidigt godkännande bl.a. ett positivt svar från USA.</p> <p>Efter diskussion antogs texten i INF.38/Rev.1, en förlängning av Multilateralt avtal M299 som är giltigt till 1 juli 2019.</p>
<p><u>2019/21</u> <u>INF.3</u> <u>INF.4</u></p>	<p><u>Rapport från Telematikarbetsgruppens möte</u> Telematikarbetsgruppen höll sitt senaste möte i Wien i november för att färdigställa ett Memorandum of Understanding (MoU) för elektronisk godstransportinformation. Sverige deltog för att få mer information om den föreslagna IT-lösningen. Redan i inledningen av mötet beslutades att dokumentet i stället skulle omformas till "Guidelines for the use of 5.4.0.2" eftersom det finns juridiska problem med ett MoU. <u>2019/21</u> innehåller förslaget på Guidelines.</p> <p>FOI har gjort en hotanalys utifrån tillgängligt underlag och MSB försöker nu med berörda myndigheter komma överens om hur Sverige ska förhålla sig till systemet som kommer att införas i Frankrike, Tyskland och Italien. Guidelines anger vilka krav och åtaganden som en stat accepterar och lovar att uppfylla om man bestämmer sig för att införa systemet. Det är idag frivilligt att ansluta sig till Guidelines.</p> <p>MSB kommer att ha ett möte med berörda myndigheter innan Joint-mötet för att få underlag till synpunkter som kommer att presenteras muntligt på mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige har inte för avsikt att ansluta till Guidelines i nuläget. Det finns fortfarande stora frågetecken kring IT- och cybersäkerhet, hur systemet ska administreras men även de juridiska aspekterna. Det kan vara bra att avvakta de EU arbeten som pågår med bl.a. eFTI och eCMR. Vi bör följa, alternativt delta i arbetet om vi anser oss kunna påverka utvecklingen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Ordförande presenterade arbetet i arbetsgruppen samt de principerna för det förslag till "Guidelines for the use of 5.4.0.2 som</p>

	<p>redovisas i 2019/21”. Nederländerna hade invändningar på att besluten om utveckling av systemet enligt Guidelines ligger hos systemägarna TP1:or och TP2:or. Del 2 i Guidelines kommer därför att revideras för att anpassa texten till formen av guideline. Synpunkter på detta kan skickas in till Frankrike innan nästa Telematikarbetsgruppsmöte, som hålls i Tegersee den 5 – 7 juni 2019.</p> <p>Att ansluta sig till systemet Guidelines är i dag frivilligt. Tyskland, Frankrike och Italien kommer att göra det preliminärt under detta år. När systemet är på plats kommer information finnas på UNECE:s webbplats.</p> <p>Mötet informerades även om det arbete som pågår på EU kommissionen avseende en ny EU förordning som kräver att myndigheter i EU ska acceptera elektronisk transport information (eFTI). Guidelines kan komma att revideras för att anpassas till dessa bestämmelser.</p> <p>Sverige påtalade att det fortfarande finns brister vad gäller IT-och cybersäkerhet: Vi stödde även Nederländernas synpunkter om var beslut fattas. Schweiz påtalade att systemet måste koordineras med andra system t.ex. systemet för hantering av tullinformation. I övrigt var det dåligt med reaktioner från övriga länder.</p>
<p><u>INF.18</u></p>	<p>Kommentarer på 2019/21 (Nederländerna)</p> <p>Nederländerna har synpunkter på att utvecklingen av Guidelines kommer att ske i den grupp av stater som har anslutit sig till systemet. Det gör det svårt för övriga stater att bli involverade i arbetet vilket också att minska förutsättningarna för att övriga stater ansluter sig. Nederländerna vill ha en öppen process som är kopplad till Joint-mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer Nederländernas kommentar.</p>
<p><u>INF.32</u></p>	<p>Kommentarer 2019/21 and INF.18 – new information concerning the work on telematics (Frankrike)</p>
<p><u>INF.8</u> <u>INF.8 Add 1</u> <u>INF.8 Add 2</u> <u>INF.8 Add 3</u> <u>INF.8 Add 4</u> <u>INF.8 Add 5</u> <u>INF.8 Add 6</u></p>	<p>Information från den informella arbetsgruppens arbete för att minska risken för BLEVE vid transport av farligt gods (Spanien)</p> <p>Information från Blevé-arbetsgruppens möte i Madrid den 15 – 17 januari. I INF.8 Add 4 presenteras resultat från de F.E.M -beräkningar som gjorts på olika brandscenarios för att kunna bedöma tiden/risken för BLEVE.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet är i första hand ett informationsdokument från den informella arbetsgruppen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Spanien presenterade arbetsgruppens arbete. Därefter presenterade tillverkaren/utvecklaren av den 3D aluminiumlegering som förhindrar brand och explosion i tryckkärl och tankar med brandfarliga ämnen, redovisade i INF.23. Joint-mötet var överens om att BLEVE-arbetsgruppen ska titta vidare på hur denna teknik kan utnyttjas ur ett säkerhetsperspektiv vid transport av farligt gods. Nästa möte kommer att hållas i Madrid 22-24 oktober 2019.</p>
INF.23	<p>Explosionsskyddande tankar: Information för BLEVE arbetsgruppen (Spanien och Frankrike) Information om en teknik som förhindrar explosion i en tank med hjälp en typ av nät av aluminiumlegering som placeras inuti tanken. Spanien och Frankrike vill hör Joint-mötets synpunkter på denna teknik och om man anser att den informella arbetsgruppen för BLEVE ska utvärdera om tekniken är en lämplig åtgärd för att motverka BLEVE.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent publicerat INF.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Se ovan</p>
7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)	
	<p>Joint-mötet inviterade till det första mötet i arbetsgruppen för utveckling av bestämmelserna för olycksrapportering. Preliminärt datum är den 19 - 20 juni i Haag. Syftet är att anpassa kraven på olycksrapportering så att informationen kan användas som underlag vid riskvärdering.</p> <p>ERA uppmärksammade även Joint-mötet på att de harmoniserade Guidelines för riskvärdering som tagits fram nu finns på ERA:s webbplats.</p>
8. Kommande arbete (Future work)	
	<p>Nästa Joint-möte kommer att hållas i Genève den 17 – 27 september 2019 och deadline för registrering av officiella dokument är den 21 juni. Tankarbetsgruppens möte hålls den 17 – 19 september med rapportläsning den 20 september. Standardarbetsgruppen träffas under lunchpauserna den 17 – 20 september.</p>

9. Övriga frågor (Any other business)	
10. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	Rapporten antogs