



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

Rapport från Joint-mötet (RID/ADR/ADN)

Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 17-21 september 2018 i Genève

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

Vid mötet deltog 23 nationer med rösträtt samt 11 internationella intresseorganisationer inom farligt gods området. Dessutom närvarade European Union (EU), European Railway Agency (ERA), Committee of the Organization for Cooperation between Railways (OSJD) och Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF).

Följande nationer deltog med rösträtt:

Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, USA 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), FEAD (European Federation of Waste Management and Environmental Services)

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)	
151 151/Add.1 INF.1 INF.2	<p>Agenda för mötet Lista över dokument under varje agendapunkt</p> <p>Tidtabell för möte,</p>
2. Tankar (Tanks)	
2018/27	<p><u>Certifikat vid kontroll av material vid tillverkning av tankar (Frankrike)</u></p> <p>Tankskal ska vara tillverkande av lämpliga metalliska material och vara motståndskraftiga mot sprödbrott och spänningsskorrosion enligt 6.8.2.1.8. Frankrike föreslår nu en ny mening i av 6.8.2.1.8 så att material i tankar minst ska godkännas mot ett kontrollintyg ”typ 3.1” enligt standard EN 10204:</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet kom överens om att i tabell 6.8.2.6.1 under ” För konstruktion och tillverkning av tankar” införa en anmärkning efter standard EN 14025:2013 + A1:2016 enligt: <i>“NOTE: Materials of shells shall be at least attested by an inspection certificate 3.1 issued in accordance with standard EN 10204”</i></p>
2018/31	<p><u>Förtydligande av tankkod för tankar av fiberarmerad plast (Nederländerna)</u></p> <p>Frågan diskuterades i tankarbetsgruppen i september 2017 och Nederländerna återkommer nu med ett officiellt förslag för att förtydliga tankkoden för tankar av fiberarmerad plast för att inte förvirra fyllaren. Beräkningstrycket i tankkoden för de ämnen som är tillåtna för transport kan göra fyllaren osäker om det faktiska beräkningstrycket för tankar av fiberarmerad plast, som kan vara lägre, anges i den märkta tankkoden. Detta gäller speciellt frätande ämnen i klass 8 som tillåts enligt 4.4.1. Förslaget anger tre förslag till ändring i ADR.</p> <p>Förslag 1: Tillägg av en tredje strecksats under 6.9.6.1 <i>“- the tank code to be marked on the tank according to 6.8.2.5.2 [or entered in the ADR certificate of approval of 9.1.3.5 under item 9.5 (ADR only)] shall</i></p>

be that of the highest value of the substances allowed for carriage in the type approval certificate.”

Förslag 2: Lägga till nytt stycke under 4.4.2.

4.4.2.4 “The tank code marked on the demountable tank or tank-container[, or entered in the certificate of approval of the vehicle under item 9.5 (ADR only)] may contain a higher value for the calculation pressure than the actual calculation pressure of the tank on the tank plate.”.

Förslag 3: Lägga till ny övergångsbestämmelse under 1.6.3

“1.6.3.xx FRPtanks constructed before 1 July 2021 in accordance with the requirements in force up to 31 December 2019 but which however do not meet the requirements for the marking of the tank code of 6.8.2.5.2 and 6.9.6.1 applicable as from 1 January 2021 may continue to be marked in accordance with the requirements up to 31 December 2020 until the next periodic inspection after 1 July 2021.”

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslag 3 om en övergångsbestämmelse som kräver ny märkning vid nästa återkommande kontroll.

Resultat från Joint-mötet:

Förslag 1 och 3 antogs efter några mindre ändringar. Förslag 2 ansågs vara överflödigt.

För ADR

Förslag 1: Tillägg av en tredje strecksats under 6.9.6.1

- *“the second part of the tank code shall indicate the highest value of the calculation pressure for the substance(s) permitted for carriage according to the type approval certificate.”*

Förslag 3: Lägga till ny övergångsbestämmelse i 1.6.3.100.2

“FRP tanks constructed before 1 July 2021 in accordance with the requirements in force up to 31 December 2020 but which do not, however, meet the requirements for the marking of the tank code of 6.9.6.1 applicable as from 1 January 2021 may continue to be marked in accordance with the requirements applicable up to 31 December 2020 until the next periodic inspection after 1 July 2021.”

För RID

Förslag 1: Tillägg av en tredje strecksats under 6.9.6.1

- *“the second part of the tank code shall indicate the highest value of the calculation pressure*

	<p style="text-align: center;"><i>for the substance(s) permitted for carriage according to the type approval certificate.”</i></p> <p>Förslag 3: Lägga till ny övergångsbestämmelse i 1.6.4.55</p> <p style="text-align: center;"><i>“FRP tank-containers constructed before 1 July 2021 in accordance with the requirements in force up to 31 December 2020 but which do not, however, meet the requirements for the marking of the tank code of 6.9.6.1 applicable as from 1 January 2021 may continue to be marked in accordance with the requirements applicable up to 31 December 2020 until the next periodic inspection after 1 July 2021.”</i></p>
<p>INF.3</p>	<p>Presentation av ny metod för att minska att vätska kommer i rörelse under transport (Nederländerna)</p> <p>Nederländerna vill lyfta fram en ny metod som ska förhindra att vätska kommer i rörelse under tanktransporter och som då kan orsaka instabilitet och olyckor. Nederländerna vill få till en diskussion kring dessa metoder. Länk till metod</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Endast information men Sverige vill gärna höra hur det är tänkt att lösa problem som kan uppstå med avluftningsutrustning och jordflätor som sitter i tanken.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>En presentation visades om ett system med en bälg i tanken som ska förhindra att vätska kommer i rörelse under tanktransporter.</p> <p>Flera frågor togs upp och diskuterades, exempelvis rengöring, fyllnadsgrad, permeabilitet och kemisk resistans av materialet, materialets livslängd, brandförhållanden, trycksättning, inspektion och återkommande kontroll. Mötet ansåg att vid fortsatt utveckling bör man ta större hänsyn till den tillämplig som transport av farligt gods innebär.</p>
<p>INF.7</p>	<p>Ändring av definition i 1.2.1 (ITCO)</p> <p>Förslaget syftar till att ändra och tydliggöra definitionen för <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-tank kan vara två helt skilda aktörer och kan skapa juridiska problem angående skyldigheter. ITCO föreslår därför att särskilja definitionerna för att undvika tolkningssvårigheter.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget. Bra att definitionerna förtydligas.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p>

	<p>Eftersom ADR och RID inte innehåller några specifika skyldigheter för registrerade ägare av tankcontainers eller UN-tankar ansåg mötet att definitionen på användare av tankcontainer eller UN-tank i 1.2.1 kan ändras till:</p> <p><i>“Tank-container/portable tank operator” means any enterprise in whose name the tank-container/portable tank is used and operated.“</i></p> <p>Om en ändring av definitionen på användare av cisternvagnar i RID ska göras, måste eventuella konsekvenser klarläggas först.</p> <p>ITCO lovade att de återkommer med ett officiellt förslag vid kommande möte.</p>
<p>INF.9</p> <p>INF.23</p>	<p>Rapport från informella arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar (Storbritannien)</p> <p>Den 2-4 maj 2018 hölls ett möte och resultatet presenteras i detta dokument. Arbetet med delavsnitt 1.8.6 och 1.8.7 samt relaterade delar i kapitel 6.8 fortsätter. Arbetsgruppen har som mål att kunna presentera ett förslag vid Joint-mötet våren 2019 för införande i ADR/RID 2021. Nästa möte är planerat att hållas 10-12 december.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Dokumentet är i första hand ett informationsdokument avseende kommande förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>England redogjorde kort för det pågående arbetet i arbetsgruppen. I INF.23 uttryckte EU oro över termologi som skulle vara olämpliga att använda med gällande lagar. Målet för arbetsgruppen är att vid Joint-mötet våren 2019 kunna presentera ett förslag på ändring av delavsnitt 1.8.6 och 1.8.7 samt relaterade delar i kapitel 6.8.</p>
<p>INF.11</p>	<p>Fyllning av tankar med sektioner större än 7 500 liter (Schweiz)</p> <p>Tankar utan skvalpskott eller skiljeväggar med sektioner större än 7 500 liter ska vara fyllda till antingen minst 80 % eller högst 20 % enligt 4.3.2.2.4 och 4.2.1.9.6.</p> <p>Schweiz vill höra joint-mötets åsikt om det är inom fyllarens skyldigheter att uppfylla kraven i 4.3.2.2.4 och 4.2.1.9.6 enligt 1.4.3.3</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget men påverkar inte lydelsen i ADR-S då vi redan använder det uttryck som föreslås.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslaget antogs.</p>

INF.17**Skydd av armatur och tillbehör på övre del av slamsugartank (Storbritannien)**

I 6.8.2.1.28 framgår det att utrustning på tankens övre del ska vara skyddad mot skador orsakade av vältning. För slamsugartankar i kapitel 6.10 anser Storbritannien att det är oklart om bestämmelserna i kapitel 6.8 gäller även för slamsugartankar eller om 6.10.3.1 behöver förtydligas enligt:

*“The items of equipment shall be so arranged as to be protected against the risk of being wrenched off or damaged during carriage or handling. This requirement can be fulfilled by placing the items of equipment in a so called “protected area” (see 6.10.1.1.1). **If items of equipment are placed in the “protected area” at the top part of the tank (see 6.10.1.1.1(b)), then the requirements of 6.8.2.1.28 shall apply so as to give effective protection against damage caused by overturning.**”*

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer ett förtydligande av skydd för tankutrustningen på slamsugartankar.

Resultat från Joint-mötet:

Under mötet framkom att reglerna tolkades olika, somliga ansåg att kravet på skydd mot vältning i 6.8.2.1.28 uppfylls genom att utrustningen placerades inom det skyddade området enligt 6.10.1.1.1. och andra ansåg att så är inte fallet. Frågan behöver utredas vidare och England avser att återkomma med ett officiellt dokument.

INF.18**INF.25****Kontroll och provning av batterifordon och MEG-containerar (Frankrike)**

RID/ADR 6.8.3.4.12 refererar till 6.8.3.4.6 när det gäller återkommande kontroll. Eftersom kylda kondenserade gaser inte är tillåtna för batterifordon och MEG-containerar föreslår Frankrike att istället referera till 6.8.2.4.2.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslaget.

Resultat från Joint-mötet:

Den föreslagna ändringen i 6.8.3.4.12 med hänsyn till korrigeringen i INF. 25 antogs enligt:

“Battery wagons/vehicles and MEGCs the elements of which are tanks shall be inspected according to 6.8.3.4.6 6.8.2.4.2 and 6.8.2.4.3”

INF.20**Transport av batterifordon och MEG-containerar efter utgången datum för mellanliggande kontroll (Polen)**

Förslag om att ändra 4.3.2.3.7 då ordet *deadline* bättre kan ersättas med *date* för att harmonisera med de i förslaget angivna bestämmelserna i RID/ADR.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslaget.

Resultat från Joint-mötet:

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. Mötet ansåg att tre månader är ett rimligt tidsspänn för mellanliggande kontroll och denna inkonsekvens måste lösas. Polen avser att återkomma med ett officiellt dokument.

INF.30**Tankarbetsgruppens rapport**

För detaljerad redovisning av ovanstående förslag och tillhörande diskussioner hänvisas till Tankarbetsgruppens rapport som återfinns i [INF.30](#)

3. Standarder (Standards)**2018/28****INF.15**
(uppdaterad)**INF.29****Information om pågående arbete inom CEN (CEN)**

CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:

Reference	Title
EN ISO 11118:2015 prA1	Gas cylinders - Non-refillable metallic gas cylinders - Specification and test methods
prEN ISO 11114-1	Gas cylinders - Compatibility of cylinder and valve materials with gas contents - Part 1: Metallic materials
prEN ISO 21011	Cryogenic vessels - Valves for cryogenic service
prEN ISO 23208	Cryogenic vessels - Cleanliness for cryogenic service
EN 16728:2016/ prA2	LPG equipment and accessories - Transportable refillable LPG cylinders other than traditional welded and brazed steel cylinders - Periodic inspection
EN 13953:2015/ prA1	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for

transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)
--

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.

”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

Standarder vid Stage 2:

Reference	Title
prEN ISO 9809-1	Gas cylinders — Design, construction and testing of refillable seamless steel gas cylinders and tubes. Part 1: Quenched and tempered steel cylinders and tubes with tensile strength less than 1 100 MP
prEN ISO 9809-2	Gas cylinders — Design, construction and testing of refillable seamless steel gas cylinders and tubes. Part 2: Quenched and tempered steel cylinders and tubes with tensile strength greater than or equal to 1 100 MPa
prEN ISO 9809-3	Gas cylinders — Design, construction and testing of refillable seamless steel gas cylinders and tubes — Part 3: Normalized steel cylinders and tubes
EN 14071:2015/prA1: 2017	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels - Ancillary equipment
prEN ISO DIS 14245	Gas cylinders — Specifications and testing of LPG cylinder valves — Self-closing
prEN ISO_DIS 15995	Gas cylinders — Specifications and testing of LPG cylinder valves — Manually operated
prEN ISO 23208	Cryogenic vessels - Cleanliness for cryogenic service

Standarder vid Stage 3 och 4:

	Reference	Title
	FprEN ISO/FDIS 18119:2018	Gas cylinders - Seamless steel and seamless aluminium-alloy gas cylinders and tubes - Periodic inspection and testing
	FprEN ISO/FDIS 13769:2018	Gas cylinders - Compressed gas cylinders and tubes - Stamp marking
	FprEN 14596	Tanks for transport of dangerous goods - Service equipment for tanks - Emergency pressure relief valve
	FprEN 12807	LPG equipment and accessories - Transportable refillable brazed steel cylinders for liquefied petroleum gas (LPG) - Design and construction
	EN 12493:2013+A1_20 14_prA2-2018	LPG equipment and accessories - Welded steel pressure vessels for LPG road tankers - Design and manufacture
	<p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Endast information. Sverige deltar inte aktivt i standardiseringsarbetet för närvarande.</p>	
<p>2018/29</p> <p>INF.12</p> <p>INF.16</p>	<p>Ändringar av standarder gällande tankar (Frankrike) Vid Joint-mötet i mars 2018 antogs förslaget att lägga in referenser till standarder EN 14025:2018 och EN 12972:2018 i tabellerna i 6.8.2.6.1 samt 6.8.2.6.2 under förutsättning att de blev publicerade innan 1 Juni 2018. Eftersom standarderna inte blev publicerade i tid så kommer Frankrike med ett förslag att behöriga myndigheter bör, enligt 6.8.2.7, anta och uppmuntra användning av EN 12972:2018 från och med 1 Juli 2019 samt att övriga standarder antas från 1 Januari 2021 med en övergångsperiod till 1 juli 2021.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer Frankrikes åsikt att en lösning bör komma till stånd för att kunna hänvisa till de nu publicerade standarderna.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet ansåg att standard EN 12972:2018 är av särskild betydelse att tillämpa så snart som möjligt, eftersom den tekniska utvecklingen från 2007 års utgåva var betydande. Mötet föreslog därför att harmonisera tillämpningen av EN 12972:2018 genom att kontrollorganen i respektive medlemsland ska uppmuntras att tillämpa den senare versionen efter ett gemensamt överenskommet datum men senast 1 januari 2020.</p>	

	För övriga standarder (EN ISO 17871:2015+A1:2018, EN 1440:2016+A1:2018, EN 16728:2016+A1:2018, EN 13317:2018 och EN 14025:208) välkomnade mötet ett förslag till 2021 års utgåva av RID/ADR med datum för tillämpning av dessa standarder.
4. Tolkning av RID/ADR/ADN	
5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
<p>2018/18</p> <p>INF.15 mars 2018</p>	<p>Ändring av farlighetsnummer för UN 2683, ammoniumsulfidlösning (Spanien)</p> <p>Spanien presenterade ett förslag (INF.15) vid mötet i mars om att införa ett nytt farlighetsnummer som bättre överensstämmer med farorna för UN 2683 ammoniumsulfidlösning. I tabell A, kolumn 20, har UN2683 farlighetsnummer 86. Eftersom ammoniumsulfid även är brandfarligt anser Spanien att det behövs ett nytt nummer som bättre beskriver faran och att räddningstjänsten har nytta av denna information. Ändringen innebär även att farlighetsnummer 836 ska läggas till i 5.3.2.3.2 med texten:</p> <p><i>“836 Corrosive or slightly corrosive substance, flammable (flash-point between 23° C and 60° C inclusive) and toxic”.</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget då samma logik finns för andra UN-nummer.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs. Avseende prioritetsordningen av fara menade mötet att den överensstämmer med den som beskrivs i avsnitt 2.1 i RID/ADR.</p>
5 (b) Nya förslag (New proposals)	
<p>2018/15</p>	<p>Förbud mot samlastning enligt 7.5.2.1 (RID/ADR) av ämnen och föremål i klass 1 där föreskriven märkning saknas (Tyskland) UN 2211 POLYMERKULOR, EXPANDERBARA som utvecklar brandfarliga ångor samt UN 3314, GJUTMASSA AV PLASTFÖRENING, som massa, deg, blad eller i sprutad/pressad form, som avger brandfarliga ångor har inget krav på etiketter enligt kolumn (5) i kapitel 2 Tabell A. Vid transport av dessa ämnen finns dock risk att explosiv atmosfär bildas. Tyskland föreslår därför att utöka samlastningsbestämmelserna i 7.5.2.1 för ämnen och föremål som inte är märkt med etikett ska inte få samlastas med klass 1 genom att lägga till en ny text.</p>

	<p><i>“For packages containing dangerous goods for which no danger label is prescribed in Table A of Chapter 3.2, mixed loading with substances and articles of Class 1 shall be prohibited.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förbudet men vi skulle föredra att precisera de förbjudna UN-numren i 7.5.2.1.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs men mötet kom överens om att begränsa förbudet till UN 2211 och UN 3314 genom att införa den föreslagna texten i en ny särbestämmelse 675: <i>“For packages containing these dangerous goods, mixed loading with substances and articles of Class 1 shall be prohibited.”</i></p>
<p>2018/16</p>	<p>Ta bort särbestämmelse 556 i kapitel 3.3 i RID/ADR/ADN (Tyskland)</p> <p>Tyskland har uppmärksammat att särbestämmelse 556 inte längre gäller. Särbestämmelse 556 togs ursprungligen fram för UN 3207 men det togs bort från RID/ADR 2005. Tyskland menar att särbestämmelsen glömdes bort vid denna tidpunkt och bör nu tas bort.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs.</p>
<p>2018/17</p> <p>INF.5 Mars 2018</p>	<p>Harmonisering mellan bestämmelserna i RID/ADR/ADN och nya bestämmelser i direktivet för aerosolbehållare (75/234/EEC) angående högsta tillåtna invändiga tryck (FEA)</p> <p>European Aerosol Federation (FEA) föreslår att ändra bestämmelserna i 6.2.6.1.5 för att harmonisera kraven med Aerosoldirektivet (75/234/EEC). FEA föreslår därför att ändra första meningen i 6.2.6.1.5 så att gränsen för det invändiga trycket som behållaren är dimensionerad för är 1.2 MPa (12 bar) för brännbar kondenserad gas, 1.32 MPa (13.2 bar) för icke brännbar kondenserad gas och 1.5 MPa (15 bar) för icke brännbar komprimerad gas eller lösta gaser.</p> <p>Vid mötet i mars fick förslag 2 i INF.5 stöd av flera medlemsländer och FEA återkommer därför till detta möte med ett officiellt förslag som lyder:</p>

	<p><i>“The internal pressure of aerosol dispensers at 50°C shall exceed neither two-thirds of the test pressure nor 1.2 MPa (12 bar) when using flammable liquefied gases, 1.32 MPa (13.2 bar) when using non-flammable liquefied gases, and 1.5 MPa (15 bar) when using non-flammable compressed or dissolved gases.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget att harmonisera med aerosoldirektivet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs enligt ovan med uppmaning till FEA att även lägga fram förslag till FN:s Subkommitté.</p>
<p><u>2018/19</u></p>	<p>UN 1010 Butadiener, stabiliserade (Spanien) Spanien vill i detta förslag att definitionen och benämningen av UN 1010 ses över för att få en harmonisering mellan de olika transportregelverken. 2016 gjordes en översyn av IMDG-koden och FN-rekommendationerna. Men fortfarande finns det en skillnad mellan RID/ADR och FN/IMDG-koden.</p> <p>Spanien ser problem med att ha olika benämningar/ definitioner och vill därför att Joint-mötet diskuterar frågan.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer en harmonisering.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet förstod problemet med olika definitioner/namn i olika regelverk men kom inte fram till någon lösning. Problemet är att i RID/ADR kan en blandning/lösning med < 40 % butadiener omfattas av bestämmelserna medan gränsen i FN-rekommendationerna och i IMDG-koden är 40% för att klassificeras som farligt gods.</p> <p>Mötet ombad därför Spanien att återkomma med ett förslag där man harmoniserar med FN-rekommendationen för butadiener med >40 %, som ska tilldelas UN1012 och UN 2309. Blandningar med en lägre koncentration än 40% bör istället tilldelas en n.o.s –benämning vilket bör framgå i en särbestämmelse.</p> <p>Mötet bad Spanien att undersöka möjligheten att införa detta i övriga transportslag och sedan återkommer med ett förslag vid ett senare tillfälle.</p>

2018/24

INF.14

INF.26

INF.28

Ändring av kapitel 6.2 i RID/ADR/ADN (Ryssland)

Ryssland vill att hänvisningen till EU- standarder, som inte längre är gällande i 6.2.4.1, ska strykas.

Resultat från Joint-mötet i mars 2018:

Efter en längre diskussion beslutade mötet att dessa referenser måste finnas kvar så länge det inte finns några andra alternativ.

Problemet diskuterades redan 2011, enligt rapport ECE/TRANS/WP.1/AC.1/122 paras 20 och 21.

Ryssland ombads också att återkomma med ett officiellt dokument till nästa möte.

Kommentarer från ECMA och EIGA, mars 2018:

Förklarar att denna fråga fanns på Joint-mötets agenda 2011. Det uppmärksammades då att dessa standarder kommer att upphöra att gälla. Ett arbete påbörjades för att ersätta dem men arbetet avbröts då man inte kunde se någon utveckling i dessa nya standarder. Vid Joint-mötet 2011 beslutades att referensen till dessa standarder ska behållas i RID/ADR/ADN tills det finns tillgång till motsvarande konstruktionskrav på annat ställe.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer inte förslaget. Frågan har behandlats av rättsenheten på MSB som anser att det är juridiskt tillåtet att hänvisa till de aktuella EU-direktiven.

Resultat från Joint-mötet:

Mötet bekräftade ståndpunkten från Joint-mötet i mars att, trots direktivens upphävda status ansågs de vara juridiskt tillämpliga i RID/ADR och används fortfarande vid nykonstruktion av gasbehållare. Mötet enades om att lägga till en förtydligande note (från ECMA och EIGA) till de tre aktuella direktiven i tabell 6.2.4.1 enligt:

"NOTE: Notwithstanding the repeal of the directives 84/525/EEC, 84/526/EEC and 84/527/EEC as published in the Official Journal of the European Communities No. L300 of 19.11.1984 the annexes of these directives remain applicable as standards for design, construction and initial inspection and test for gas cylinders. These annexes may be found at <https://eur-lex.europa.eu/oj/direct-access.html>".

(Reference document: informal document INF.28)

Samtidigt uppmanades CEN att påbörja framställningen av en standard för att ersätta direktiven.

2018/21

Utställningsförpackningar som begränsad mängd (COSTHA)

COSTHA vill utöka bestämmelserna för begränsad mängd avseende utställningsförpackningar på motsvarande sätt som det finns i de Amerikanska bestämmelserna 49 CFR § 173.156.

Där tillåts att utställningsförpackningar med farligt gods med vikt av högst 30 kg förpackas tillsammans på en pall om den totala vikten på försändningen understiger 500 kg.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer inte en ökning av mängdbegränsningen då detta är fel väg att gå när det gäller säkra transporter.

Resultat från Joint-mötet:

Förslaget fick inget stöd. Många menade att en ökning av vikten från 30 till 550 kg inte är rimligt ur ett säkerhetsperspektiv. Det blir dessutom ytterligare en typ av förpackning liknande overpack eller storförpackning.

Eftersom begränsad mängd härstammar från FN-rekommendationerna bör därför detta förslag diskuteras på FN:s Subkommitté först.

2018/23
[INF.27](#)

Transport av föremål som innehåller PCB och som efter användning är kontaminerade med dioxiner och furaner (Tyskland)

Tyskland påtalar problem vid transport av föremål som innehåller PCB och som på grund av användning är kontaminerade med dioxiner och furaner. De betraktas då som farligt avfall och även farligt gods. Förpackningsinstruktion P906 gäller i dagsläget för UN2315, UN3151, UN3152 och UN3432 men P906 gäller inte för föremål som innehåller ämnen med andra faror än de som är specifika för dessa UN-nummer, t.ex. giftiga ämnen som dioxiner och furaner.

Tyskland föreslår därför att införa en ny mening i slutet av 2.1.3.4.2 ..

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förtydligande enligt förslaget.

Resultat från Joint-mötet:

Förslaget antogs men infördes som under egen punkt, 2.1.3.4.3 och med en mindre ändring av texten enligt följande:

“Used articles, e.g. transformers and condensers, containing a solution or mixture mentioned in 2.1.3.4.2 shall always be classified under the same entry of Class 9, provided:

	<p>– they do not contain any additional dangerous components, other than polyhalogenated dibenzodioxins and dibenzofurans of Class 6.1 or components of packing group III of classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 or 8, and</p> <p>– they do not have the hazard characteristics as indicated in 2.1.3.5.3 (a) to (g) and (i).”</p>
2018/20	Samma ryska förslag som 2018/24
2018/30	<p>Harmonisera texten i 1.8.5.1 RID/ADR/ADN med 1.4.2 and 1.4.3 (Österrike)</p> <p>Österrike påtalar att texten i dag är inkonsekvent vad gäller ansvaret för vem ska rapportera olycka/tillbud enligt 1.8.5.1. De föreslår att ansvaret ska ligga på lossaren i stället för mottagaren på motsvarande sätt som lastaren har ansvaret och inte avsändaren.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget att olycksrapportering ska åläggas lossaren.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet var inte helt enig om vem som egentligen har ansvaret att skriva olycksrapporten. Vissa tyckte ansvaret skulle begränsas och att lossaren då hade ett större ansvar än mottagaren medan andra menade att ansvaret beror på situationen och att det är bättre att få in fler rapporter. Därför beslöt mötet att infoga <i>unloader</i> mellan <i>carrier</i> och <i>consignée</i>.</p> <p>Frågan bör dock diskuteras ytterligare i den planerade arbetsgruppen för utveckling av olycksrapporten.</p>
INF.6	<p>Ändringar i särbestämmelse 386 i kapitel 3.3 (Tyskland)</p> <p>Tyskland har uppmärksammat att texten är inkonsekvent i olika regelverk. I ADR/ADN är hänvisningen i första meningen till 2.2.41.1.17.</p> <p>Tyskland föreslår att ändra denna hänvisning till 2.2.41.1.21 eller att ta bort hänvisningen för att harmonisera med FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige inväntar mer information innan ställningstagande men ställer oss principiellt positiva till en harmonisering.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslaget i paragraf 3 antogs dvs. texten harmoniseras inte med FN-rekommendationerna. Anledningen är att det i RID/ADR finns</p>

	<p>hänvisningar till fler ställen vilket inte är fallet i FN-rekommendationerna.</p>
<p><u>INF.8</u></p>	<p>Förslag på ändringar i 5.2.2.2.1.3 och 5.2.2.2.1.5, bestämmelser för utseende på etikett nr 9A (Ryssland)</p> <p>Ryssland föreslår en ändring av 5.2.2.2.1.3 och 5.2.2.2.1.5 för att förenkla beskrivningen av etikett nr 9A samt undvika upprepning av bestämmelserna rörande utseendet av etiketten.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget eftersom det gäller alla transportslag och ska behandlas i FN:s Subkommitté.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Eftersom det är text från FN-rekommendationerna ombads Ryssland att ta fram ett officiellt dokument till FN:s Subkommitté med hänsyn till mötets kommentarer.</p>
<p><u>INF.13</u></p>	<p>Separat bedömning av ventiler och andra tillbehör med direkt säkerhetsfunktion (Frankrike)</p> <p>I 6.2.3.6.1 i RID/ADR ger möjlighet att utföra en separat bedömning av ventiler och andra tillbehör med direkt säkerhetsfunktion på icke UN-tryckkärl. Denna skrivelse saknas för UN-tryckkärl och Frankrike önskar därför harmonisera bestämmelserna.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer en harmonisering.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet stödde Frankrikes förslag men vill att Frankrike först tar upp frågan på FN:s Subkommitté.</p>
<p>6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)</p>	
<p><u>2018/22</u></p> <p><u>INF.32</u></p>	<p>Transport av tryckkärl godkända i USA (DOT-flaskor) (EIGA)</p> <p>Fortsatt arbete med att få till ett ömsesidigt erkännande av Pi och DOT-märkta gasflaskor mellan den europeiska och amerikanska marknaden. Förslaget innehåller också en bilaga där EIGA har tagit fram en jämförelse mellan de båda regelverken.</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</p>

	<p>för att godkänna DOT-flaskor i ADR/RID länder har förlängts till och med 2019-06-01.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet enades om principerna för paragraf 5 i INF.32 och noterade att EIGA avsåg att arbeta vidare med ömsesidigt erkännande tillsammans med representanter från USA men även övriga medlemsländer för att återkomma med ett officiellt förslag till senare möte. EIGA uppmanade övriga medlemsländer att lämna synpunkter på texten i utkastet.</p>
<p>2018/25 <u>INF.24</u></p>	<p>Rapport från Telematikarbetsgruppens möte i London 4-5 juni 2018 (Frankrike)</p> <p>Telematikarbetsgruppen har jobbat vidare med ett förslag till Memorandum of Understanding (MoU) för att vissa länder ska kunna acceptera att dela informationen i transportdokumenten elektroniskt enligt 5.4.0.2. Detta MoU beskriver de juridiska krav som måste uppfyllas för att elektronisk transportinformation ska kunna ersätta godsinformation i pappersform i de länder som har undertecknat avtalet. Om ett land inte har undertecknat avtalet kan man alltså inte vara säker på att tillsynspersonal godkänner elektroniska dokument. I Sverige och ett antal andra länder godkänner tillsynsmyndigheterna redan idag digital godsinformation förutsatt att den är lättillgänglig och väl läsbar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är i princip positiv till elektronisk delning av transportinformationen men eftersom tillsynspersonal redan accepterar information som visas på en skärm är vi inte i lika stort behov av att underteckna MoU:t. Vi anser att det fortfarande finns brister i det föreslagna systemet bl.a. avseende IT-säkerheten. Vi har därför påbörjat en studie på FOI för att studera det närmare. Även den tekniska lösningen behöver studeras för att se hur den fungerar i Sverige och svensk lagstiftning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Frankrike redogjorde för de pågående arbetet och inviterade övriga länder att deldelta i arbetet för att i nästa steg vara beredda att underteckna avtalet. Det var också en diskussion om vilken rättslig status MoU:t har. EU-kommissionen menade också att det är mycket viktigt att olika digitala system måste kunna interagera om så krävs dvs de tekniska system som beskrivs i MoU:t måste vara en del i de system som EU talar om i förslaget till förordning i INF.24.</p>

<p>INF.10</p> <p>INF.10 add .1</p> <p>INF.10 add. 2</p>	<p>Rapport från den informella arbetsgruppen som diskuterat definitionerna ”RISK” and “HAZARD/DANGER” i RID/ADR (UIC/ Rumänien)</p> <p>Möte hölls i 11-13 juni i Haag, Nederländerna. Arbetsgruppen ger förslag rad förslag på ändringar där termer som risk, ändras till fara eller risk ändras till sannolikhet. I INF.10 add.1 och INF10.add.2 är alla förslag på ändringar sammanställda</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget principiellt men anser inte att dessa typer av frågor är prioriterade.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet var överens om att ändringarna i de skriftliga instruktionerna var principiellt korrekta men att dessa kan införas i samband med ett större ändringsarbete. Detta eftersom ändringarna inte medför ökad säkerhet samt att kostnaden var oskälig för att ändra de skriftliga instruktionerna som redan idag var i bruk. Rumänien och UIC uppmanades även att lägga fram ett officiellt dokument till kommande möte med FN:s Subkommitté i de fall ändringarna rör FN-rekommendationerna.</p>
<p>INF.22</p>	<p>Information från den informella arbetsgruppens arbete för att minska risken för en BLEVE vid transport av farligt gods (Spanien)</p> <p>Information angående det fortsatta arbetet som kommer ske i Madrid, oktober 2018.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Spanien inviterade till arbetsgruppsmöte i Madrid den 15 – 17 januari och önskade få in anmälan om deltagande före den 28 december 2018.</p>
<p>7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)</p>	
<p>2018/26</p> <p>INF.31/Rev.1</p> <p>INF.42</p> <p>mars 2018</p>	<p>Förbättringar av olycksrapporten (Frankrike)</p> <p>Frankrike vill med detta dokument starta upp en arbetsgrupp för att förbättra mallen för olycksrapportering enligt 1.8.5. Arbetsgruppen ska ha följande målsättning:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Förbättra olycksrapporten så att den innehåller uppgifter som underlättar riskanalys b) Föreslå en förenklad mall för en enklare rapportering c) Ta tillvara de rekommendationer som tidigare arbetsgrupp har presenterat

	<p>d) Länka denna rapportering med COR "common occurrence reporting project" som finns för järnväg</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Efter en lång diskussion enades mötet om att det finns behov att se över olycksrapporten i avsnitt 1.8.3. Frankrike lovade att kalla till ett arbetsgruppsmöte i början på 2019 för att påbörja arbetet. I INF.31/Rev.1 presenteras målet med arbetet.</p>
<p><u>INF.5</u></p>	<p>Information om olycka med smält aluminium UN 3257 (Tyskland) I februari 2018 skedde en olycka med en bulkcontainer innehållande smält aluminium lastad på en påhängsvagn som välte. En av tre bulkcontainrar fick skador vid olyckan och läckte ut 5,4 ton smält aluminium på vägbanan som därmed skadades. En olycksrapport enligt 1.8.5 finns bifogad. Tyskland vill delge informationen och höra mötets synpunkter huruvida det bör införas särskilda transportkrav och om dessa bulkcontainers bör byggas om.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige inväntar mer information innan ställningstagande men ställer oss principiellt positiva. Bra om bestämmelserna tydliggörs i ADR för särskilt utrustade bulkcontainrar.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Efter diskussion framkom det att transport av smält aluminium eller liknande ämnen förekom i flertalet av medlemsländerna och att de nationella bestämmelserna satte kraven då bestämmelserna i ADR var vaga. Tyskland välkomnade medlemsländerna att inkomma med de nationella bestämmelserna för att få en samlad bild och vidare en harmoniserad hållning. Främst efterfrågades utformningen av tillstånd som utfärdas nationellt samt olycksrapportering om tillgängligt.</p>
8. Val av ordförande och vice-ordförande (Election of officers for 2019)	
	<p>Mötet valde Mr C Pfauvadel, Frankrike till ordförande och Ms S. W Garcia, Spanien till vice ordförande för Joint-mötet 2019.</p>
9. Kommande arbete (Future work)	
	<p>Nästa Joint-möte kommer att hållas i Bern den 18 – 22 Mars 2019.</p>
10. Övriga frågor (Any other business)	

<p><u>INF.4</u></p>	<p>FEAD letter on the transport of Hazardous Waste FEAD (European Federation of Waste Management and Environmental Services) som representerar avfallsbranschen föreslår att en arbetsgrupp startas för att säkerställa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) en korrekt tillämpning av ADR vid transport av farligt avfall. 2) en förenlighet med de nationella miljölagstiftningarna. 3) lika villkor för alla transportörer på europeisk nivå. <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige inväntar mer information från mötet då förslaget är otydligt formulerat vad syftet är.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> FEAD ville göra mötet uppmärksam på att det idag finns problem med internationella transporter av avfall eftersom mycket av dessa transporter regleras med nationella bestämmelser.</p> <p>FEAD ville därför att en arbetsgrupp skulle bildas för att om möjligt reda ut problemet. Mötet förstod problemet och bad därför FEAD ta fram ett dokument som mer i detalj beskriver problemet ur ett rättsligt och funktionellt perspektiv. Därefter kan man bestämma målet för arbetet i en arbetsgrupp.</p>
<p><u>INF.19</u></p>	<p>Information om E-learning för transportoperatörer (IRU)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Användande av e-learning skiljde sig åt mellan olika medlemsländer och likaså åsikterna om hur stor del av utbildningen som kunde bestå av e-learning. Några delegationer välkomnade tydligare ramar och andra ansåg att det var upp till varje medlemsland att avgöra. Mötet var dock ense om att utbildningen inte kunde täckas av 100% e-learning och att utbytet av erfarenheter mellan lärare och elev var avgörande för inlärningen. IRU uppmanades att ta till sig av kommentarerna för att kunna bedöma inriktningen på frågorna i det fortsatta arbetet och lämna in förslaget till WP.15 och säkerhetskommittén för ADN.</p>
<p><u>INF.21</u></p>	<p>Sammanställning av de hänvisningar som avser ”behörig myndighet” (Sekretariatet) Sekretariatet har sammanställt vad som avses med ”behörig myndighet” i ADR, kapitel 1-7. Arbetet är ett resultat av INF.48 från 2011 då mötet önskade få klargjort de fall där det hänvisas till ”behörig myndighet” och som riskerar att tolkas olika.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer ett sådant arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet välkomnade sekretariatets arbete för sammanställningen över ”behörig myndighet”. Den kommer att vara ett utmärkt underlag i det viktiga arbetet som behöver göras för att definiera de olika typer av referenser som finns i RID/ADR/ADN. Arbetet kommer att ske i en arbetsgrupp med början någon gång under 2019. Mötet bad också Sekretariatet att om möjligt delta i arbetet.</p>
	<p>Mötet tackade Helmut Rein, Tyskland för ett långt och troget arbete. Efter 25 år med farligt gods kommer Helmut gå i pension.</p>
<p>11. Antagande av rapporten (Adoption of the report)</p>	