



Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande
Enheten för farliga ämnen
Joakim Agås
010-240 5397
joakim.agas@msb.se

Rapport från möte med OTIF:s ständiga arbetsgrupp för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID), den 25-29 november 2019, Wien, Österrike

OTIF publicerar officiell rapport på deras hemsida: http://otif.org/en/?page_id=254

Sverige representerades av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap genom Henric Strömberg och Joakim Agås.

Färgmarkeringarna i vänster kolumn nedan betyder:

Grön = Positivt resultat (antogs/redovisades)

Blå = Vissa delar antogs, andra avvisades

Gul = Dokumentet drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

Röd = Negativt resultat (antogs inte)

1. Fastställande av dagordning	
RID-18008-CE- GTP9 INF1	Preliminär dagordning Dokumentlista
2. Närvaro	
Ordförande: Mrs. Caroline Bailleux, Belgien Vice ordförande: Mr. Othmar Krammer, Österrike	
3. Harmonisering med den 21:e utgåvan av FN-rekommendationerna	
2019/6 (Sekretariatet)	Sammanställning av antagna textändringar från Joint Meeting 2018/2019 samt RID-mötet november 2018 Resultat: Ändringarna antogs efter mindre korrigeringar.

<p>2019/2 (Belgien)</p>	<p>Definition av användare av cisternvagn</p> <p>Vid mötet med Joint Meeting i september 2019 antogs ändringar av definitionen av användare av tankcontainer eller UN-tank, men inte för definitionen av användare av cisternvagn. Det vill säga:</p> <p>"Tank-container or portable tank operator" means any enterprise in whose name the tankcontainer or portable tank is operated"</p> <p>Belgien föreslår att en gemensam definition bör gälla användare av cisternvagnar och att användare i detta sammanhang är samma sak som "fordonsinnehavare" enligt järnvägssäkerhetsdirektivet (direktiv 2016/797/EU).</p> <p>Resultat: Fotnoten ändrades enligt förslaget, men definitionerna hålls separerade.</p>
<p>2019/7 (Sekretariatet)</p>	<p>Preliminärt rättelseblad 2 till RID 2019</p> <p>Lista över rättelser till RID 2019. Sekretariatet önskar att medlemsländerna uppmärksammar dem på om bladet behöver kompletteras med ytterligare rättelser. Rättelserna föreslås att läggas in i RID 2021.</p> <p>Resultat: Rättelserna antogs.</p>
<p>2019/8 (Sekretariatet)</p>	<p>Uppdatering av övergångsbestämmelser</p> <p>Sekretariatet föreslår att införa den normala övergångsbestämmelsen om 6 månader för tillämpning av RID 2019, samt att några övergångsbestämmelser stryks då de har löpt ut.</p> <p>Resultat: Ändringarna antogs efter mindre korrigeringar.</p>
<p>2019/10 (Sekretariatet)</p>	<p>Utdrag från rapporten från det 107:e mötet med WP.15, den 11-15 november 2019, Genève</p> <p>Sekretariatet redovisar beslut och information från senaste mötet med WP.15 som har betydelse för RID 2021.</p> <p>Resultat: Avsnitt 20 antogs och vägledning för konstruktion av tankar med cirkulärt tvärsnitt kommer enbart att gälla för tankcontainrar.</p>
<p>INF.9 (Schweiz)</p>	<p>Utgången kontrolldatum för tankar enligt kapitel 6.8 i RID/ADR</p> <p>Schweiz vill få synpunkter på tankar vars kontrolldatum har löpt ut, inklusive de tre extra månaderna efter det fastlagda datumet, och vilken typ av kontroll som därefter anses nödvändig att utföra. Schweiz ställer frågan om ett förtydligande bör göras liknande den skrivning som finns i 6.7.2.19.6.2 där UN-tankar endast</p>

	<p>får fyllas och överlämnas först när en ny femårsperiod godkänts. Schweiz föreslår en liknande text enligt:</p> <p><i>“Except as provided for in 6.7.2.19.6.1, portable tanks which have missed the timeframe for their scheduled 5 year or 2.5-year periodic inspection and test may only be filled and offered for carriage if a new 5-year periodic inspection and test is performed according to 6.7.2.19.4.”</i></p> <p>Resultat: Schweiz fick inte stöd för sin tolkning att kräva en återkommande kontroll när den mellanliggande kontrollen har löpt ut. Mötet ansåg att cisternvagnar rimligen borde genomgå en mellanliggande kontroll. Detta påverkar inte eller flyttar datumen för när den återkommande kontrollen ska genomföras.</p>
4. Tolkningsfrågor RID	
Inget dokument presenterades under denna punkt.	
5. Förslag till ändringar i RID	
(a) Kvarstående frågor	
Inget dokument presenterades under denna punkt.	
(b) Nya förslag	
<p>2019/3 (Belgien)</p> <p>INF.7 (UIP)</p>	<p>Nya bestämmelser i kapitel 6.8, 1.8.6 och 1.8.7 till RID 2021</p> <p>En arbetsgrupp under Joint Meeting (London-arbetsgruppen) arbetar för närvarande med nya regler om hur tankar ska kontrolleras och godkännas för transport av farligt gods och vilka krav som ska ställas på den som genomför kontroll och utfärdar godkännande, samt hur medlemsländerna ska acceptera varandras kontroller och godkännanden. I december håller arbetsgruppen det sista mötet så att ändringarna kan föreslås vid nästa möte med Joint Meeting i mars 2020.</p> <p>Resultat: Diskussionerna kring dessa dokument koncentrerades i stort på förslaget att införa en s.k. "Entry into service verification", vilket innebär att medlemslandet där ett tankfordon eller en cisternvagn registreras, får kräva ytterligare en kontroll av att tankens godkännande uppfyller reglerna i ADR eller RID innan den registreras. Flera medlemsländer, UIP och ERA uttryckte kritik och osäkerheter kring vad detta förslag innebär och hur det ska användas. ERA såg också möjliga konflikter med 4:e järnvägspaketet och principerna för hur ERA godkänner och lämnar tillstånd för vagnar, samt hur vagnar generellt registreras inom EU. EU ansåg att dessa nya bestämmelser kan vara lämpligare att införa i RID/ADR 2023 om det kvarstår för många frågor, även om London-arbetsgruppens mål är att föreslå nya bestämmelser till Joint Meeting i mars 2020. Ordföranden uppmanade medlemsländerna att skicka synpunkter till det planerade sista mötet med London-arbetsgruppen i december 2019.</p>

<p>2019/4 (Ryssland)</p>	<p>Definition av finkornstål Ryssland föreslår att begreppet finkornstål definieras i avsnitt 1.2.1 i RID om definitioner och att begreppet genomgående används i RID.</p> <p>Resultat: Förslaget hänvisades till FN:s subkommitté för internationell transport av farligt gods.</p>
<p>6. Rapport från arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik</p>	
<p>GTT/2019-A (Rapport från det 17:e mötet med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik)</p>	<p>Det 17:e mötet med arbetsgruppen hölls den 14 till 16 oktober och resultaten från mötet diskuterades, se även paragraferna 27 till 35 i rapporten (GTP/2018-B) från föregående möte med RID-arbetsgruppen. Framförallt behandlades så kallade extra stora tankcontainrar, vilket är tankar som är godkända som tankcontainrar med volym upp till drygt 70 m³. Behållarna används för närvarande enbart i anslutning till en kemisk industri i Belgien som transporterar dem både på specialbyggda vägfordon och järnvägsvagnar.</p> <p>Resultat: Se nedan.</p>
<p>INF.8 (Tyskland)</p>	<p>Extra stora tankcontainrar – frågor som rör säkerhet Med anledning av arbetet som utförts om extra stora tankcontainrar har Tyskland i detta dokument sammanställt frågor kopplat till framförallt konstruktionen och användningen av tankcontainrarna. Tyskland vill åter diskutera frågorna i arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik under RID och tankarbetsgruppen under Joint Meeting.</p> <p>Resultat: Dokumentet ledde till omfattande diskussioner om säkerheten och hur extra stora tankcontainrar kan användas inom järnvägssektorn. De extra stora tankcontainrarna som tillverkats hade vissa ytterligare konstruktionsdetaljer för att stärka behållaren, exempelvis extra förstärkningsringar. Arbetsgruppen bör överväga vilka ytterligare konstruktionsregler som krävs för dessa behållare.</p> <p>Diskussioner om konceptet och behov av nya regler för dessa behållare kommer att fortsätta vid nästa möte med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik, men då behållarna de facto är tankcontainrar kommer frågorna också att framföras till Joint Meeting som reglerar tankcontainrar.</p>
<p>INF.3 (CEFIC)</p>	<p>Information från CEFIC I rapporten från senaste mötet med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik hänvisas till en riskanalys kopplat till konstruktionen och användningen av extra stora tankcontainrar. I detta dokument beskriver CEFIC hur de kan tillhandahålla analysen.</p>

	<p>Resultat: EU och flera medlemsländer var kritiska till hur CEFIC valt att göra underlaget tillgängligt. Det saknades transparens och medlemsländerna behöver ha samma underlag för att kunna avgöra vilka ytterligare krav som kan behöva ställas för extra stora tankcontainrar inom ramen för RID. Som resultat av diskussionerna skulle CEFIC sammanställa de delar av riskanalysen som kan göras offentliga.</p>
<p>INF.13 (Berlins tekniska universitet)</p>	<p>Presentation av riskanalys Berlins tekniska universitet presenterade resultaten från riskanalysen av konstruktion och användning av extra stora tankcontainrar.</p> <p>Resultat: Information.</p>
<p>INF.4 (UIP) INF.10 (Tyskland) INF.12 (Tyskland och UIP)</p>	<p>Påkänningar på cisternvagnar i järnvägstrafik enligt 6.8.2.1.2 i RID I rapporten från senaste mötet med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik, paragraf 34-41, behandlades frågan om att cisternvagnar ska vara byggda så att de med största tillåtna last motstår de påkänningar som kan uppkomma i järnvägstrafik. I RID anges principer för hur detta krav kan verifieras av det anmälda organet (TSI) eller den bedömande enheten (UTP).</p> <p>Resultat: Ett gemensamt förslag från Tyskland och UIP antogs, vilket kommer att återges i rapporten och ange vad anmält organ respektive bedömande enhet ska ta hänsyn till vid ovanstående bedömning. Tyskland och UIP ska även ta initiativ för att motsvarande ändringar görs i EN 12663 och EN 14025.</p>
<p>7. Harmonisering mellan RID och SMGS, bilaga 2</p>	
<p>2019/5 (Ryssland)</p>	<p>Viktiga skillnader mellan kraven i RID och SMGS, bilaga 2, avseende tillverkning, utrustning, konstruktion och provning av cisternvagnar</p> <p>Ryssland utvecklar ett nytt kapitel 6.20 i SMGS, bilaga 2, för tillverkning och provning av cisternvagnar för spårvidden 1520 mm. SMGS, bilaga 2, används för internationell transport av farligt gods mellan medlemsländerna i OSJD, vilket innebär bl.a. delar av Östeuropa respektive Asien.</p> <p>I detta dokument presenteras viktiga skillnader som identifierats under arbetets gång. Bl.a. tar Ryssland upp skillnader och frågeställningar angående återkommande kontroll, bedömningskriterier för slagseghet hos material, elektrisk jordning av struktur, kapacitet hos energiupptagningsselement, värmebehandling och svetsning av material, beräkning av minsta väggtjocklek, materialval för transport av salpetersyra med mer än 70 % ren syra.</p>

	<p><u>Resultat:</u> Ryssland redovisade skillnader och likheter mellan RID och SMGS, bilaga 2, och deras förslag på nytt kapitel 20. Ryssland redovisade även hur de avser att behandla vissa frågor, enligt beskrivning ovan, i nytt kapitel 20.</p> <p>Följande ryska förslag hänvisades till Joint Meeting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hur ska tankar vara utrustade med värmeisolering (TE14), - värmebehandling av stål enligt 6.8.2.1.10, - materialval för tankar för UN 2031, och - vad avses med yttre påkänningar i 6.8.2.2.2.
<p><u>INF.5 (Ryssland)</u></p>	<p>Ytterligare information till dokument OTIF/RID/CE/GTP/2019/5/Rev.1 och INF.6 Kompletterande teknisk information och förklaringar till skillnaderna mellan RID och SMGS, bilaga 2, samt hur Ryssland vill hantera frågorna i nytt kapitel 6.20 i bilaga 2 och i vissa fall hur RID bör justeras.</p> <p><u>Resultat:</u> Se ovan.</p>
<p><u>INF.6 (Ryssland)</u></p>	<p>Komplettering till dokument 2019/5 om viktiga skillnader mellan kraven i RID och SMGS, bilaga 2, avseende tillverkning, utrustning, konstruktion och provning av cisternvagnar Kompletterande frågor om att tankar med öppningar med över 1,5 mm i diameter ska ha en invändig avstängningsanordning.</p> <p><u>Resultat:</u> Se ovan.</p>
<p>8. Information från European Union Agency for Railways (ERA)</p>	
<p><u>INF.11</u></p>	<p>Information från ERA ERA informerade om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hur vagnar godkänns och registreras, - Inland TDG Risk Management Framework, - olyckor som har anmälts till ERA, och - ny EU-lagstiftning som antagits för järnvägssektorn. <p><u>Resultat:</u> Information från ERA.</p>

9. Övriga frågor

2019/1

(Sekretariatet)

Likvärdighet av bestämmelser för tillverkning och provning av cisternvagnar i USA

En avsiktsförklaring har ingåtts mellan OTIF och "General Secretariat of the Cooperation Council for the Arab States of the Gulf" (GS-GCC) i syfte att GS-GCC och medlemsstaterna till Gulfstaternas samarbetsråd (GCC) ska ansluta sig till COTIF.

I dessa medlemsstater finns cisternvagnar som är byggda enligt standarder från Association of American Railroads (AAR). I RID finns för närvarande inga regler om förhållandet till andra standarder än dem som RID hänvisar till i kapitel 6.8 i RID och om överensstämmelsen mellan dem.

OTIF och GS-GCC planerar en studie för att jämföra standarder från AAR och dem i RID, för att undersöka överensstämmelsen mellan dem.

OTIF vill därför diskutera hur en sådan studie ska struktureras och genomföras och efterfrågar samtidigt om sådana studier redan har genomförts av något RID-medlemsland.

Vidare önskar OTIF bl.a. diskutera om RID ska referera till globala standarder (ISO-standarder) hellre än regionala (EN-standarder), om samarbetet med Nordamerika ska utökas för att nå harmoniserade regler och hur reglerna samtidigt kan vara i överensstämmelse med tankbestämmelserna i ADR.

Resultat:

Det finns en viss jämförelse mellan RID och AAR vad gäller cisternvagnar för brandfarlig vätska. Studien genomfördes efter en olycka i Kanada och syftade till att undersöka om det fanns brister i reglerna i AAR som också behövde hanteras i RID.

UIP och UIC meddelade vidare att det finns flera fundamentala skillnader mellan järnvägssystemen i medlemsstaterna till Gulfstaternas samarbetsråd och medlemsländerna till RID. Samma harmoniseringsproblem likt dem för OSJD kan förväntas. UIC var av uppfattningen att studien bör omfatta hela järnvägssystemet, inte bara för farligt gods, utan exempelvis också signalsystem. I detta fick UIC stöd av ERA som förklarade att ERA inte tagit hänsyn till AAR eller liknande när TSI utvecklades. Om AAR också ska accepteras krävs ett nytt omfattande analysarbete. Åsikter kom också upp om att det är upp till medlemsstaterna till Gulfstaternas samarbetsråd att genomföra studien. Vad gäller ytterligare samarbete med Nordamerika förmedlades inget intresse, eftersom det saknas järnvägstransporter mellan kontinenterna.

<p>2019/9 (Sekretariatet)</p>	<p>Riktlinjer för användning av elektronisk dokumentation i enlighet med delavsnitt 5.4.0.2</p> <p>Arbetsgruppen Telematics, under Joint Meeting, har tagit fram "Guidelines for the use of RID/ADR/AND 5.4.0.2". Joint Meeting godkände att det ska vara frivilligt att ansluta sig till riktlinjerna och att det kan göras för olika transportslag separat. Införs systemet av ett medlemsland måste det dock göras utifrån specifikationerna i riktlinjerna i sin helhet. Joint Meeting ber WP.15 och RID att godkänna att riktlinjerna publiceras på UNECE:s respektive OTIF:s webbplatser.</p> <p>Resultat:</p> <p>Vägledningen antogs och kommer att publiceras på OTIF:s webbplats.</p>
<p>10. Godkännande av rapporten</p>	