

Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande
Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Henric Strömberg
010-240 5095
henric.stromberg@msb.se

Rapport från möte med OTIF:s ständiga arbetsgrupp för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID), den 24-26 november 2020, via videolänk

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.

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-20018-CE-GTP12 INF1	Preliminär dagordning Dokumentlista
2. Närvaro	
Ordförande: Mrs. Caroline Bailleux, Belgien Vice ordförande: Mr. Othmar Krammer, Österrike	
3. Tolkningsfrågor RID	
2020/2 (UIP)	Begäran om förtydligande av tankgodkännande och idrifttagande av tankar efter tillverkning eller underhåll UIP beskriver en praxis för att verifiera att tankar är godkända och därmed får tas i drift. UIP menar att ett fotografi av godkännandemärkningen som tanken är försedd med bör betraktas som bevis för ERA att tanken är godkänd och därmed direkt får tas i drift. ERA skulle därför inte behöva invänta tankens godkännandedokumentation från kontrollorganet, som enligt UIP kan ta viss tid

	<p>innan den utfärdas, innan cisternvagnen godkänns för drift. UIP önskar få denna praxis godtagen. UIP menar också att detta arbetssätt har varit praxis under lång tid. När väl dokumentationen är utfärdad kan den läggas till övriga handlingar för cisternvagnens godkännande.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs inte men fick visst stöd bland några medlemsländer. EU:s representant samt ERA meddelade att förslaget strider mot 4:e järnvägspaketet och att fullständig dokumentation alltid krävs för att verifiera att tanken är godkänd. Samma dokumentationskrav gäller för andra komponenter vid godkännande av vagnar. Ordföranden föreslog att UIP skulle diskutera detta med berörda kontrollorgan direkt istället.</p>
<p>4. Förslag till ändringar i RID</p>	
<p>(a) Kvarstående frågor</p>	
<p>2020/4 (Sekretariatet)</p> <p>INE.5 (ERA)</p> <p>INE.10 (Sekretariatet)</p>	<p>Verifikation av cisternvagnar innan de tas i drift</p> <p>En arbetsgrupp under Joint-mötet arbetar för närvarande med nya regler om hur tankar ska kontrolleras och godkännas för transport av farligt gods på väg och järnväg och framförallt vilka krav som ska ställas på den som genomför kontroll och utfärdar godkännande, samt hur RID/ADR-medlemsstaterna ska acceptera varandras kontroller och godkännanden av tankar.</p> <p>Arbetsgruppen har introducerat regelförslag om att varje RID/ADR-medlemsstat ska kunna kräva att en tank genomgår en form av verifikation innan de tas i drift (entry into service verification, EISV). Syftet är att en RID/ADR-medlemsstat ska kunna kontrollera om en tank överensstämmer med kraven i RID/ADR innan den registreras och tas i drift i landet ifråga. Samtidigt anger förslaget att behöriga myndigheter ska respektera överenskommelser om ömsesidigt erkännande mellan staterna när en sådan verifikation övervägs.</p> <p>Vid Joint-mötet, september 2020, fanns det inom tankarbetsgruppen konsensus om att verifikationen ska anses vara en aktivitet kopplad till tillsyn/marknadskontroll och av tillfällig art. Regelförslaget ombads omformuleras i denna riktning.</p> <p>Förslaget har också diskuterats av OTIF:s arbetsgrupp Joint Coordinating Group of Experts (JCGE) och sammanfattas av sekretariatet i rubricerat dokument, bl.a. konstateras det att förslaget strider mot EU:s 4:e järnvägspaket då en EU-medlemsstat skulle kunna kräva en verifikation av ERA:s godkännande, att verifikationen kan ses som en form av marknadskontroll och att det redan finns regler i RID för ömsesidigt erkännande av kontroll av tankar.</p> <p>Sekretariatet ber RID-arbetsgruppen diskutera slutsatserna från JCGE och övrig information i rubricerat dokument för att kunna lämna återkoppling till arbetsgruppen under Joint-mötet.</p>

	<p>Resultat:</p> <p>ERA meddelade att verifikation av cisternvagnar genomförs av ERA genom det 4:e järnvägspaketet och därmed sätts de på marknaden innan registrering. En verifikation av överensstämmelse innan de tas i drift, kan göras i undantagsfall om registreringslandet har starka skäl att misstänka att cisternvagnen ändå inte uppfyller ställda krav.</p> <p>ERA:s förslag till fotnot i INF.5 till 1.8.7.5.3 antogs och kompletterades sedan med ett förtydligande från OTIF:s sekretariat i INF.10 som en andra paragraf i fotnoten till 1.8.7.5.3. Tillägget från OTIF avser att även inkludera ATMF-medlemsländer och inte enbart EU-länderna. Förslaget från OTIF sattes inom hakparentes tillsvidare.</p>
<p>2020/8 (Belgien)</p>	<p>Kommentarer från Belgien till dokument 2020/4 om verifikation av cisternvagnar innan de tas i drift</p> <p>Belgien tar i detta dokument upp frågan om det är möjligt för registreringsenheten (RE) att bryta registreringsperioden på 20 dagar i väntan på resultat från ett eventuellt krav på verifikation från en RID/ADR-medlemsstat. Enligt Belgiens mening är det möjligt sett till 3.2.1, punkt 13 och 16, i bilaga 2, i genomförandebeslut 2018/1614. Då skulle en eventuell verifikation kunna göras i samband med registreringen.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslag på tolkning diskuterades och mötet ansåg att det speglade arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankars position. Se resultat under INF.5 (ERA) samt INF.10 (sekretariatet).</p>
<p>2020/9 (UIP)</p>	<p>Kommentarer från UIP till dokument 2020/4 om verifikation av cisternvagnar innan de tas i drift</p> <p>UIP anser att regelförslagen om att en RID-medlemsstat kan begära en verifikation av cisternvagnen (tanken) innan den tas i drift inte överensstämmer med EU:s 4:e järnvägspaket. ERA kontrollerar att tanken har ett giltigt godkännande, registreringen inom EU är sedan enbart en administrativ åtgärd. UIP vill diskutera när en verifikation anses nödvändig och hur det relaterar till EU:s järnvägslagstiftning.</p> <p>UIP föreslår också att cisternvagnar som har fått ett fordonsgodkännande från ERA enligt artikel 21 i direktiv 2016/797 och genomförandeförordning 2018/545 inte ska omfattas av ytterligare kontroller av tanken i samband med att den registreras i nationella fordonsregister (NVR).</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslaget för 6.8.1.5.5 antogs av mötet men sattes inom hakparentes tillsvidare. Bl.a. anförde Tyskland att användningen av ordet <i>marknadskontroll</i> inte är lämpligt i RID. Några ansåg även att skrivningen i förslaget kunde kortas ned.</p>

(b) Nya förslag	
<p>2020/1 (Sekretariatet)</p>	<p>Fastsättning av svetsade element på tankar</p> <p>I 6.8.2.2.1 i RID anges hur man ska gå tillväga när svetsade element ska sättas fast på tankar. Medan tysk och fransk version av RID anger exempel på hur elementen kan sättas fast, anger den engelska versionen exakt hur de ska sättas fast. Joint-mötet (det gemensamma mötet för transport av farligt gods på väg och järnväg, Joint Meeting) har nu beslutat att för tankfordon och tankcontainrar ska det införas ett funktionskrav på hur elementen ska fastsättas, snarare än att ange hur det ska gå till.</p> <p>Sekretariatet undrar om texten i 6.8.2.2.1 ska harmoniseras utifrån tysk och fransk lydelse eller om motsvarande funktionskrav ska införas istället.</p> <p>Resultat:</p> <p>Sekretariatet önskade svar på om det skulle ske en harmonisering mellan språkversionerna, vilket också Belgien uppmärksammat med sitt dokument 2020/16, eller om det räckte med att formulera ett funktionskrav. UIP informerade att standard EN 14025 var under revidering där fastsättning av svetsade element är inkluderad. På senaste Joint-mötet antogs en ny text för tankcontainrar och tankfordon i den högra och vänstra kolumnen av 6.8.2.2.1. Det beslutades nu att samma skrivning skulle användas för cisternvagnar i den vänstra kolumnen, enligt nedan:</p> <p><i>"Welded elements shall be attached to the shell in such a way that tearing of the shell is prevented."</i></p> <p>Mötet enades om att introducera en skrivning innan de tre strecksatserna i vänstra kolumnen men att sätta denna inom hakparentes:</p> <p><i>"This can be achieved, for example, through the following measures:"</i></p> <p>Om standard EN 14025 hinner publiceras i tid innan RID 2023 träder i kraft, kan skrivningen innan strecksatserna tas bort.</p>
<p>2020/5 (UIP)</p>	<p>Fastsättning av svetsade element på tankar</p> <p>UIP föreslår att regeltextern enligt dokument 2020/1 så som den är antagen för tankfordon och tankcontainrar även antas för cisternvagnar. UIP motiverar detta med att reglerna bör vara lika för att undvika en konkurrenssituation och att regeln bör uttrycka målet, snarare än att i detalj reglera vägen dit.</p> <p>Resultat:</p> <p>Se resultat under dokument 2020/1.</p>

<p>2020/16 (Belgien)</p>	<p>Kommentarer från Belgien till dokument 2020/1 om Fastsättning av svetsade element på tankar</p> <p>I detta dokument vill Belgien i tabellform tydliggöra vilka språkliga skillnader som finns och vilka språkliga justeringar av den franska texten som tankarbetsgruppen under Joint-mötet föreslog i september 2020.</p> <p>Resultat: Se resultat under dokument 2020/1.</p>
<p>2020/3 (Sekretariatet)</p>	<p>Uppgift på tankar om lastad gas</p> <p>I 4.3.3.3.2 i RID/ADR anges att endast uppgift om lastad eller senast tömda gas ska finnas på tankar. Samtidigt anges i 6.8.3.5.6 att tankar ska märkas med alla slag av gaser som den är godkänd för. Eftersom uppgift om lastad eller senast tömda gas kan fås av den aktuella godsdeklarationen och de orangefärgade skyltarna, enades man vid Joint-mötet i september 2020 att ta bort regeln i 4.3.3.3.2. Vad gäller märkning av cisternvagnar uttrycktes vissa reservationer, eftersom de förses med klapptavlor som indikerar vilken gas som är lastad (se även EN 15877-1:2012 Järnvägar - Märkning av järnvägsfordon - Del 1: Godsvagnar). Denna fråga hänsköts därför till RID-arbetsgruppen.</p> <p>Sekretariatet ställer nu frågan om 4.3.3.3.2 ska behållas för RID, dvs. för cisternvagnar och batterivagnar, eller om den i likhet med ADR ska tas bort.</p> <p>Resultat: Det kunde inte uppnås konsensus på mötet och frågan kommer behandlas vidare på nästa RID-möte i november 2021. Några delegationer menade att informationen om lastgränser enligt Belgiens förslag 2020/6 kunde stödjas eftersom informationen är till hjälp att förhindra överfyllning och även för transportören. UIP framhöll möjligheten om att kunna ersätta klapptavlor med klistermärken som ett alternativ. Några länder angav att man behövde mer tid för att kontrollera nya kommentarer. UIP kommer att ta fram ett nytt förslag utifrån kommentarerna till nästa möte.</p>
<p>2020/6 (Belgien)</p>	<p>Kommentarer från Belgien till dokument 2020/3 om uppgift på tankar om lastad gas</p> <p>Belgien vill behålla 4.3.3.3.2 i RID avseende cisternvagnar och batterivagnar, men anser att hänvisningen i 4.3.3.3.2 ska vara till 6.8.3.5.7 som anger att lastgränser och slag av gas ska uppges på cisternvagnens klapptavla om cisternvagnen är godkänd för att transportera olika gaser. Vid transport ska klapptavlan endast visa uppgift om gas och lastgräns för den lastade eller senast tömda gasen. Uppgifter om andra gaser ska täckas över.</p> <p>Resultat: Se resultat under dokument 2020/3.</p>

<p><u>2020/10 (UIP)</u></p>	<p>Kommentarer från UIP på dokument 2020/3 och 2020/6 om uppgift på tankar om lastad gas</p> <p>UIP vill i sitt dokument uppmärksamma RID-arbetsgruppen på att orsakerna till att 4.3.3.3.2 i RID/ADR avseende tankcontainrar och tankfordon också är tillämpliga på cisternvagnar, trots att cisternvagnar är försedda med klapptavlor som är en bättre teknisk lösning för att visa uppgifter om lastad gas. Klapptavlor är enligt UIP också förhållandevis dyra. UIP menar att uppgifterna skulle kunna anbringas med hjälp av självhäftande ark enligt EN 15877, standarden skulle därmed behöva inkluderas i RID som referens.</p> <p>Resultat: Se resultat under dokument 2020/3.</p>
<p>2020/7 (Sekretariatet)</p>	<p>Förslag på rättelser av notifieringstexterna till RID 2021</p> <p>Sekretariatet förslår rättelser till RID 2021 och uppmanar medlemsländerna att informera sekretariatet om eventuella kompletteringar.</p> <p>Resultat: Rättelserna antogs och kommer publiceras på OTIF:s hemsida.</p>
<p><u>2020/11 (UIP)</u></p>	<p>Revidering av kraven om skydd av tankskal mot buffertklättring (TE22/TE25)</p> <p>I syfte att minska risken för buffertklättring och effekterna av buffertklättring finns krav på cisternvagnar i form av bl.a. krockupptagande element (TE22) och buffertklättringsskydd (TE25).</p> <p>Efter diskussioner inom JCGE, vill UIP med detta dokument diskutera förslag om revidering av de tekniska kraven i TE 22 och TE25 för att införa delvis funktionsinriktade krav och ange exempel på hur skydd kan utformas. UIP föreslår en diskussion utifrån ett stegvist kravställande där val av ett skydd innebär att andra krav i stegen inte behöver uppfyllas. Fördelen med detta är enligt UIP att cisternvagnar som opererar i infrastruktur med smalare spårvidd inte behöver uppfylla det generella kravet på att det ska vara 300 mm mellan buffertbalkens plan och tankskalets yttersta punkt, vilket inte är möjligt tekniskt enligt UIP. Om RID-arbetsgruppen accepterar principerna i dokumentet behöver förslag till ändringar formuleras för TSI, och andra standarder, och reglerna i RID.</p> <p>Resultat: Dokumentet från UIP antogs av mötet som princip. Funktionskravet borde formuleras och preciseras så långt som möjligt i RID medan de tekniska detaljerna borde återfinnas i TSD under ERA och/eller i standarder under CEN. UIP antog uppgiften att formulera funktionskravet tillsammans med godsvagnstillverkare. Det uppdaterade förslaget kommer skickas till och diskuteras vidare på arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik.</p>

<p>2020/12 (Nederländerna och UIP)</p> <p>INF.9 (UIC)</p>	<p>Användning av spillfri koppling (dry break coupling)</p> <p>Vid Joint-mötet i september 2013 ansåg tankarbetsgruppen att spillfri koppling får användas som andra eller tredje förslutningen i serie enligt 6.8.2.2.2 i RID/ADR. Ett formellt beslut i frågan togs emellertid inte och inga ändringar är gjorda i RID/ADR. Eftersom kopplingens läge eller riktning inte är tydlig föreslår Nederländerna och UIP därför att användningen av dessa kopplingar klargörs genom en informationsfotnot till 6.8.2.2.2.</p> <p>Resultat:</p> <p>UIP och Nederländerna återkommer med ett gemensamt förslag till nästa Joint-möte då det gäller både ADR och RID. Detta efter medlemsländers kommentarer samt stöd för UIC:s synpunkter i INF.9. Tyskland påpekade bl.a. att det borde förtydligas att ändringen avser externa avstängningsanordningar.</p>
<p>2020/14 (Tyskland)</p> <p>INF.8 (UK)</p> <p>INF.11 (UK)</p>	<p>Temperaturkontroll av polymeriserande ämnen</p> <p>Polymeriserande ämnen som kräver temperaturkontroll får inte transporteras på järnväg. Tyskland noterar att RID inte anger villkoren för när temperaturkontroll behövs, se 2.2.41.2.3, vilket däremot ADR gör. Tyskland föreslår att villkoren i ADR överförs till RID i syfte att ange när temperaturkontroll behövs.</p> <p>För polymeriserande ämnen i förpackningar och IBC-behållare föreslås därför att temperaturkontroll ska krävas för en SAPT ≤ 50 °C, medan polymeriserande ämnen i tank ska ha temperaturkontroll vid SAPT ≤ 45 °C. Tyskland föreslår också att ämnen i andra klasser än klass 4.1 som är polymeriserande och, med samma villkor, kräver temperaturkontroll, ska vara förbjudna för järnvägstransport.</p> <p>Storbritannien stödjer Tysklands förslag principiellt men föreslår att i dokument INF.8 att inkludera dessa kriterier för polymerisation av ämnen i klass 2, 3, 6.1 och 8 i klassificeringsbestämmelserna istället.</p> <p>I INF.11 från Storbritannien uppmärksammas att ändringen får konsekvenser för kombitrafik i 1.1.4.4.1.</p> <p>Resultat:</p> <p>Mötet antog förslag 1 i Tysklands förslag med undantag av den andra strecksatsen. Denna strecksats enades om att inkludera som en ny fjärde strecksats i 1.1.4.4.1 istället. Mötet antog även förslag i INF.8 gällande polymeriserande ämnen i klasserna 2, 3, 6.1 och 8.</p>
<p>2020/15 (Sekretariatet)</p>	<p>Utdrag från preliminär rapport från det 108:e mötet med WP.15 om transport av farligt gods på väg</p> <p>Dokumentet innehåller en sammanställning av beslut och information som sekretariatet har bedömt kan vara relevant för RID-arbetsgruppen att ta del av eller besluta om.</p>

	<p>Resultat: Mötet antog förtydligandet i övergångsbestämmelse 1.6.4.55 samt ändringarna i 1.1.3.6.3 och tabell A.</p>
INF 3 (UIC)	<p>Publicering av 2021 års version av IRS 40471-3 UIC bekräftar att 2021 års version av IRS 40471-3 är publicerad. Genom att använda denna utgåva av IRS (International Railway Solution) uppfyller transportören sina skyldigheter enligt 1.4.2.2.1 i RID.</p> <p>Resultat: Endast information enligt ovan från UIC till mötet.</p>
INF 4 (UIC)	<p>Lägesrapport om arbetet om ny märkning för transporterande vagnar med förstärkta lastfästen (knaster) UIC beskriver i detta dokument hur arbetet framskrider med att ta fram ny märkning för transporterande vagnar med förstärkta lastfästen. Syftet med märkningen är att man ska kunna identifiera vilka vagnar som har förstärkta fästen och som därmed får användas för att transportera extra stora tankcontainrar. UIC förklarar att ny märkning redan finns i den senaste versionen av IRS 50571-4 för vagnar som transporterar containrar med en bruttovikt överstigande 36 ton och konstaterar därför att det saknas behov av att införa ytterligare märkning för extra stora tankcontainrar i IRS 50592 och IRS 50571-4.</p> <p>Resultat: Endast information från UIC.</p>
5. Rapport från arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik	
OTF/RID/CE/C TU/2020-A	<p>Resultat från det 18:e mötet med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik (6-7 oktober 2020) Resultaten från senaste mötet med RID-arbetsgruppens arbetsgrupp om tank- och fordonsteknik kommer att diskuteras.</p> <p>Resultat: Ordföranden för arbetsgruppen om tank och fordonsteknik informerade från det senaste mötet. CEFIC ville uppmärksamma att referenserna i rapporten till CEFIC i själva verket var representanter från BASF och deras åsikter. CEFIC som organisation har ännu inte hunnit tagit ställning.</p>
6. Harmonisering mellan RID och SMGS, bilaga 2	
2020/13 (Ryssland)	<p>Tillägg för att bestämma nominell väggjocklek för cisternvagnar I 4.3.2.3.1 anges att under cisternvagnens användningstid får tankskalets väggjocklek inte understiga de värden som framgår av konstruktionsreglerna i kapitel 6.8 i RID.</p>

	<p>Ryssland föreslår att RID kompletteras med regler om hur detta ska förstås med hänsyn till exempelvis korrosion, märkning på tanken och tankskylten. Kraven som föreslås finns i SMGS, bilaga 2, och reglerna skulle genom förslaget bli harmoniserade i RID och SMGS, bilaga 2.</p> <p>Resultat: Ryssland uppmanades skicka förslaget till nästa Joint-möte då de föreslagna ändringarna även gäller vägtransporter. Ett antal synpunkter kom från övriga medlemsländer. Delavsnitt 4.3.2.1 innehåller redan funktionskravet som Ryssland efterfrågar. Delavsnitt 6.8.2.1.9 innehåller kravet som motsvarar 6.8.2.1.21 i SMGS. Tyskland för vidare Rysslands synpunkter till det pågående arbetet med att uppdatera EN 14025.</p>
7. Information från European Union Agency for Railways (ERA)	
<p>INF.6 (ERA)</p>	<p>Information från ERA ERA informerade om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CSM (Common Safety Methods), arbete med olycksrapportering och delning av data - Arbetet med att förebygga urspårning - Arbetet med att publicera en guideline för TSD - Olyckor som anmälts till ERA <p>Resultat: Information från ERA.</p>
8. Övriga frågor	
<p>INF.2 (Sekretariatet)</p> <p>INF.13 (Sekretariatet)</p>	<p>SG-20008: Kontroll och bedömning av OTIF:s rättsliga system Vid nästa möte med OTIF:s generalförsamling planerar OTIF att anta en policy för att övervaka och bedöma OTIF:s rättsliga system. Ett förslag till beslut har tagits fram. OTIF uppmanar deras organ att tillämpa förslaget till beslut tillfälligt och meddela erfarenheterna av detta.</p> <p>INF.13 innehåller presentationen från OTIF.</p> <p>Resultat: OTIF-sekretariatets juridiska avdelning visade presentationen i INF.13 och uppmanade medlemsländerna att inkomma med synpunkter till sekretariatet innan utkastet färdigställs i mars månad. Slutgiltigt antagande av generalförsamlingen väntas ske i september 2021.</p>

9. Godkännande av rapporten