



Rapport från möte med OTIF:s ständiga arbetsgrupp för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID-arbetsgruppen), den 15 – 19 november 2021

13th Session of the RID Committee of Experts' standing working group

OTIF publicerar officiell rapport här: http://otif.org/en/?page_id=254

Sverige representerades av Joakim Agås, MSB.

Färgmarkeringarna nedan betyder:

Grön = Positivt resultat (antogs/färdigbehandlat)

Gul = Arbete kvarstår

Röd = Negativt resultat (antogs inte/drogs tillbaka)

1. Fastställande av dagordning

RID-20018-CE-GTP13	Preliminär dagordning	
INF.15 (Sekretariatet)	Förteckning över dokument	

2. Närvaro

Vid mötet deltog representanter från Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland och Österrike.

Dessutom deltog Europeiska unionen (EU), Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) och Organisation for co-operation between railways (OSJD), samt intresseorganisationerna European chemical industry council (CEFIC), European rail supply industry (UNIFE), International union for road-rail combined transport (UIRR), International union of railways (UIC) och International union of wagon keepers (UIP).

3. Harmonisering med den 22:a utgåvan av FN-rekommendationerna för transport av farligt gods

<p>2021/1 (Sekretariatet)</p>	<p>Utdrag från rapporten från det 109:e mötet med WP.15 (Genève, 4 till 7 maj 2021) (dokument ECE/TRANS/WP.15/253)</p> <p>Sekretariatet har sammanställt delar av rapporten från mötet med WP.15 i maj 2021 som kan vara av intresse för RID-arbetsgruppen.</p> <p>Resultat</p> <p>RID-arbetsgruppen tog hänsyn till ändringar som beslutades av WP.15 för 2023 års utgåva.</p>
<p>2021/2 (Sekretariatet)</p>	<p>109:e mötet med WP.15 (Genève, 4 till 7 maj 2021) – tillägg</p> <p>Sekretariatet meddelar kompletterande information från rapporten från mötet med WP.15 i maj 2021 som kan vara av intresse för RID-arbetsgruppen.</p> <p>Resultat</p> <p>Förslaget om att inkludera MEMU i rapporten om olyckor och tillbud antogs för 2023 års utgåva.</p>
<p>2021/5 (Sekretariatet)</p>	<p>Konsoliderade texter antagna av Joint Meeting under 2020 och 2021 samt av RID-arbetsgruppen i november 2020</p> <p>I detta dokument har sekretariatet samlat alla preliminära beslut som har fattats av Joint Meeting (gemensam arbetsgrupp för RID och ADR) och RID-arbetsgruppen och som, vid beslut av OTIF:s fackutskott för RID i maj 2022, kommer att träda i kraft för RID den 1 januari 2023. Några få delar är fortfarande inom hakparenteser, vilket innebär att rubricerat möte kommer att behandla dem igen. Exempelvis handlar det om regler för klapptavlor, öppningar på extra stora tankcontainrar, ”entry into service verification” för cisternvagnar som har fått godkännande från ERA och om fastsättning av svetsade element på cisternvagnar.</p>

	<p>Resultat</p> <p>Förslagen till ändringar till RID 2023 antogs. Justeringar gjordes i enlighet med dokument 2021/1, 2021/2 och 2021/6. Enstaka regler behöver åter behandlas av Joint Meeting i mars 2022. Enstaka standarder är fortfarande antagna preliminärt då de ännu inte är officiellt publicerade av standardiseringskommittéerna.</p>
2021/6 (Sekretariatet)	<p>110:e mötet med WP.15 (Genève, 8 – 12 november)</p> <p>Utdrag från förslag till rapport från det senaste mötet med WP.15. Se ECE/TRANS/WP.15/2021/R.3 till R.3/Add.5 och ECE/TRANS/WP.15/2021/R.4 till R.4/Add.1.</p> <p>Resultat</p> <p>RID-arbetsgruppen tog hänsyn till ändringarna som beslutades av WP.15 för 2023 års utgåva. Sverige ombads att rikta förslag om ändring av 1.10.4 till Joint Meeting då det berör både ADR och RID.</p>
2021/4 (Sekretariatet)	<p>Säkerhetsventiler på tankar för brandfarliga, kondenserade gaser</p> <p>I en arbetsgrupp till Joint Meeting har förslag på åtgärder tagits fram för att förebygga BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion) i samband med transport av brandfarlig, kondenserad gas. Bland annat antog Joint Meeting regler om att tankar och tankcontainrar för brandfarlig, kondenserad gas ska förses med säkerhetsventiler. Huruvida cisternvagnar ska omfattas av kravet lämnade Joint Meeting över till RID-arbetsgruppen. Sekretariatet vill med sitt dokument diskutera om samma tekniska krav även ska gälla för säkerhetsventiler som på frivillig basis monteras på cisternvagnar.</p> <p>Resultat</p> <p>Förslaget antogs för inkludering i RID 2023. Dessutom ska övergångsbestämmelserna enligt ADR även föras över till RID vad gäller cisternvagnar som är försedda med säkerhetsventiler som inte uppfyller reglerna. Kvarstår gör även regler om märkning, vilket mötet med Joint Meeting i mars kommer att behandla.</p>
INF.4 (UIP)	<p>Övergångsbestämmelser i relation till 6.8.2.4.6</p> <p>Det pågår ett arbete i en arbetsgrupp till Joint Meeting om att utveckla gemensamma principer och regler för att kunna acceptera kontroller och godkännanden av tankar som utförs i annan fördragspart än den där tanken ska registreras. Arbetet är</p>

	<p>ännu inte slutfört och det är oklart om reglerna kan införas i RID/ADR 2023 som planerat. Övergångsbestämmelser om 10 år planeras också. UIP vill med sitt dokument tillåta att nuvarande system i RID om att ömsesidigt erkänna kontroller av tankar på cisternvagnar används till dess att övergångsbestämmelserna löper ut. Övergångsbestämmelserna är dock ännu inte antagna, så UIP:s förslag kan behöva justering när eller om så sker.</p> <p>Resultat Förslaget antogs med några språkliga justeringar för inkludering i RID 2023.</p>
2021/3 (UIP)	<p>Anpassning mellan ADR and RID gällande kraven på vilken information som ska visas på tankar UIP föreslår att 4.3.3.3.2 i RID ska tas bort, vilket innebär en harmonisering med reglerna i ADR. I 4.3.3.3.2 finns krav på att när tankar, batterivagnar eller MEG-containrar överlämnas för transport ska endast de uppgifter synas som anges i 6.8.3.5.6 och är tillämpliga på den lastade eller nyss tömda gasen, alla uppgifter om andra gaser ska täckas över.</p> <p>Skälen för detta är enligt UIP att uppgifterna redan kan fås från märkningen med orangefärgade skyltar och godsdeklarationen. Klapptavlorna som används för detta ändamål kräver enligt UIP också mycket underhåll och kan även vara skadade, dessutom händer det att tavlorna på respektive långsida av en cisternvagn visar uppgifter om olika gaser.</p> <p>Resultat Förslaget antogs för inkludering i RID 2023. Klapptavlor får emellertid användas även i fortsättningen för att visa uppgifterna.</p>
INF.3 (UIP)	<p>Följdändringar i relation till dokument OTIF/RID/CE/GTP/2021/3 UIP redovisar ett antal följdändringar av reglerna i RID om UIP:s förslag i 2021/3 antas av RID-arbetsgruppen. Följdändringarna handlar om klapptavlors fastsättning och märkning i de fall klapptavlor används för att ange föreskrivna uppgifter på cisternvagnar.</p> <p>Resultat Förslaget antogs med några språkliga justeringar för inkludering i RID 2023.</p>

INF.11 (CEFIC och UIP)**Förslag hur kapitel 6.8 i RID kan ändras för att ta hänsyn till extra stora tankcontainrar**

Tankarbetsgruppen under Joint Meeting har diskuterat hur extra stora tankcontainrar kan definieras och introduceras i RID/ADR, men kunde inte enas om en lösning. Frågan lämnades åter över till RID-arbetsgruppen. En konventionell tankcontainer har i regel en volym av högst 36 000 liter och en bruttovikt av 36 ton, samt en längd av upp till 30 fot, medan en extra stor tankcontainer kan ha en volym av upp till 70 000 liter.

CEFIC och UIP föreslår att en ny definition införs för extra stora tankcontainrar för vätska (BTC), med nedre volymgräns 40 000 liter. Gränsen skulle därmed tydligt avgränsa BTC från volymgränsen för den normala ISO-tankcontainern. Dessutom harmoniserar gränsen med volymgränsen för kravet på fällbara manluckor. CEFIC och UIP föreslår också att minsta vägg tjocklek för BTC ska vara 4,5 mm oavsett val av material, vilket blir en harmonisering med reglerna för cisternvagnar. Övergångsbestämmelser för redan tillverkade BTC som inte uppfyller förslagen behöver också tas fram.

Resultat

Förslagen stöddes principiellt i alla delar av RID-arbetsgruppen. CEFIC och UIP kommer att presentera ett officiellt förslag till nästa möte med Joint Meeting i mars baserat på INF.11, eftersom regler om tankcontainrar är en multimodal fråga. Kvarstår gör på vilket sätt dessa tankcontainrar ska benämnas. CEFIC och UIP kommer att föreslå en benämning. Samtliga förslag är planerade för beslut för inkludering i RID/ADR 2023

4. Tolkning av RID**INF.2 (Nederländerna)****Förteckning av tolkningar och beslut**

Nederländerna föreslår att tolkningar och tillämpningar som antas eller diskuteras av RID-arbetsgruppen samlas systematiskt, så det är möjligt att ta del av dem på ett enkelt sätt. Genom ett sådant arbetssätt kan förståelsen och tillämpningen av reglerna enklare förstås.

Resultat

Sekretariatet erbjöd sig att på OTIF:s hemsida publicera tolkningar och tillämpningar som RID-arbetsgruppen enas om relaterat till RID enbart. Det vill säga på samma sätt som WP.15 hanterar det. Det är frågeställaren som ansvarar för att sammanställa tolkningen eller tillämpningen. Nederländerna ombads att göra samma framställan till Joint Meeting. Vad gäller spårbarhet finns redan idag uppgift i rapporterna om vilka dokument som ligger till grund för diskussioner och beslut.

5. Förslag till ändringar av RID		
(a) Kvarstående frågor		
-	-	-
(b) Nya förslag		
INF.1 (Belgien)	<p>Skyldigheter hos delaktiga i en transport – definition av begreppet användare av cisternvagn</p> <p>Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) har tidigare tagit upp problem med hur begreppet användare av cisternvagn är formulerat i RID i relation till definitionerna i EU:s järnvägssäkerhetspaket. Det saknas dock fortfarande ett förslag från ERA till rubricerat möte om hur begreppet skulle behöva justeras. Belgien hänvisar i sitt dokument till ett förslag som ERA presenterade till mötet med OTIF:s arbetsgrupp JCGE (Joint Coordinating Group of Experts). ERA har förhandsaviserat att Belgiens förslag inte kan accepteras utifrån EU-rätten och att ytterligare justeringar behövs.</p> <p>Resultat Se Resultat till INF.8.</p>	
INF.8 (ERA)	<p>Förslag angående ansvar hos användare respektive innehavare av cisternvagn</p> <p>Mot bakgrund av en diskussion i JCGE (Joint Coordinating Group of Experts), föreslår ERA att både järnvägsföretag och innehavare av vagn definieras i RID, och att ansvaret som gäller för järnvägsföretag respektive innehavare av cisternvagn delas upp i RID. Därigenom blir enligt ERA ansvarsfrågan tydlig i kapitel 1.4 i RID och överensstämmer med EU-rätten. ERA har vid flera möten påtalat att det finns oklarheter mellan reglerna om ansvar i RID och EU:s järnvägssäkerhetspaket. Enligt EU-rätten måste det bland annat finnas ett avtal mellan företaget och innehavaren, vilket saknas i RID i dagsläget.</p> <p>Resultat Frågan kommer att diskuteras ytterligare, eventuellt vid en informell arbetsgrupp som EU arrangerar. Belgien, Nederländerna, Tyskland, Österrike och UIP stödde inte förslaget då de inte såg några problem med hur RID anger ansvaret för respektive</p>	

	<p>aktör och hur EU-rätten är kopplad till detta. INF.1 fick generellt stöd, men ansågs överlag inte ge några väsentliga förtydliganden. EU-kommissionen informerade att EU är skyldigt att rösta emot förslag om ändringar av RID som strider mot EU-rätt, men välkomnade samtidigt en fortsatt diskussion i frågan för att nå en lösning som alla parter kan acceptera.</p>
<p>INF.13 (Sekretariatet)</p>	<p>Rapport från det 4:e mötet med Joint Coordinating Group of Experts (7 och 8 september 2021) Dokumentet återger rapporten.</p> <p>Resultat Endast information.</p>
<p>INF.12 (CEFIC)</p>	<p>Förslag om att ändra 4.3.2.2.4 för transport av tankcontainrar på järnväg</p> <p>I riskanalysen som BASF utfört om användning av extra stora tankcontainrar analyserades om tankens fyllnadsgrad påverkade transportsäkerheten, med resultatet att så inte var fallet. Enligt CEFIC sker inga skvalprörelser under järnvägstransport som leder till risk för exempelvis urspärning eller vältnings. CEFIC föreslår därför att reglerna om fyllnadsgrad i 4.3.2.2.4 inte ska gälla tankcontainrar (regeln finns inte för cisternvagnar), oavsett volym, som enbart transporteras på järnvägen. Detta kan indikeras exempelvis med märkning på tankcontainern och uppgift i godsdeklarationen. Genom förslaget skulle tankcontainrar som enbart transporteras på järnvägen kunna fyllas oaktat 20/80-regeln även om de saknar skvalpskott. Däremot får de inte transporteras på väg om de vore dellastade. CEFIC vill med dokumentet öppna en diskussion om ämnet.</p> <p>Resultat</p> <p>Belgien och Storbritannien stödde förslaget principiellt. Tyskland hade inte en klar uppfattning om förslaget, utan behövde genomföra mer utredningsarbete. Riskanalysen bedömdes inte heller vara så fullständig att enbart den kunde ligga till grund för att ändra reglerna. RID-arbetsgruppen ställde sig positivt till att fortsätta utreda om regeln om fyllnadsgrad i 4.3.2.2.4 kan tas bort för transport av tankcontainrar på järnvägen. Tyskland, German Center for Rail Traffic Research (DZSF), CEFIC och Tekniska universitet i Berlin kommer tillsammans att fortsätta med arbetet och initiera ytterligare nödvändig forskning eller studier. Även UIC berörs av arbetet. Övriga fördragsparter kan förmedla eventuella synpunkter på arbetet till Tyskland. Arbetet kommer enbart att behandla om regeln kan tas bort för tankcontainrar som används på järnvägen, fyllnadsgraden för cisternvagnar omfattas inte. Efter det gemensamma arbetet som nämnts ovan kommer frågan att åter diskuteras inom RID-arbetsgruppen och/eller OTIF:s arbetsgrupp för tank- och fordonsteknik.</p>

<p>INF.14 (Tyskland)</p>	<p>Kommentarer från ‘German Center for Rail Traffic Research (DZSF)’ på INF.10 (CEFIC) och INF.12 (CEFIC)</p> <p>‘German Center for Rail Traffic Research (DZSF)’ lämnar kommentarer på riskanalysen enligt kommentarerna i INF.10 och INF.12 från CEFIC.</p> <p>Resultat</p> <p>INF.10, INF.12 och IN14 dokumenterar kommentarer på riskanalysen som BASF utfört i samband med att konceptet extra stora tankcontainrar utvecklades. Utifrån mötets diskussioner framstår det klart att fokusområdet för arbetet i närtid är att utreda behovet av regeln om fyllnadsgrad hos tankcontainrar i 4.3.2.2.4 som enbart transporteras på järnvägen. Tyskland ansåg det dessutom viktigt att i detalj gå igenom resultaten i analysen och hur de kan valideras respektive eventuellt omsättas i regler. I detta sammanhang är det viktigt att ta hänsyn till de praktiska driftsförhållandena under transport, inklusive vid rangering. I det framtida arbetet kommer OTIF:s arbetsgrupp för tank- och fordonsteknik att involveras. Workshopen som UIP avser att anordna (se INF.6) under våren 2022 kan också komma att behandla delar av arbetet.</p>
<p>INF.6 (UIP)</p>	<p>Revidering av bestämmelserna om skydd av tank vid buffertklättring (särbestämmelse TE 22/TE 25)</p> <p>UIP har vid tidigare möten tagit upp behov av att revidera bestämmelserna om skydd av tank vid buffertklättring i syfte att formulera funktionskrav i RID, medan detaljerade regler istället skulle formuleras i standarder. UIP har fått principiellt stöd för detta arbetssätt. Arbetet behöver nu också ta hänsyn till extra stora tankcontainrar och rangering som använder DAC (Digital Automatic Coupling). Dessutom vill UIP ha en diskussion om vilka påkänningar tanken kan utsättas för om vissa krav vid rangering tas bort, samt om kravet på minsta avstånd från buffertbalkens plan och tankskalets yttersta punkt kan tas bort. UIP avser att anordna en workshop om dessa frågor i början av 2022 och föreslår att ett möte med OTIF:s arbetsgrupp för tank- och fordonsteknik anordnas därefter.</p> <p>Resultat</p> <p>UIP tog bland annat upp problem med att kraven i TE22 och TE25 i praktiken inte alltid är enkla att uppfylla, särskilt vid multimodala transporter. Vad gäller rangering av extra stora tankcontainrar finns också problem i att tankcontainrar ska testas vid accelerationer av 2 g, medan större tankcontainrar når högre värden. Introduktionen av DAC måste också hanteras och</p>

	<p>eventuellt behöver RID anpassas. Överlag behöver kraven relaterat till påkänningar under transport och rangering diskuteras. Detta är en generell utveckling inom järnvägssektorn och berör inte enbart RID. I RID finns även fler regler som kan komma i fråga för revidering, exempelvis i 6.8.2.1.2 och 6.8.3.1.6. Huruvida eventuella nya eller reviderade säkerhetsåtgärder ska framgå av RID eller i TSD blir en senare fråga.</p> <p>UIP kommer att under våren 2022 hålla en workshop om frågorna och ska hålla RID-arbetsgruppen informerad om arbetets utveckling. Om workshopen genererar konkreta förslag till ändringar av RID kommer de att diskuteras av OTIF:s arbetsgrupp för tank- och fordonsteknik innan RID-arbetsgruppens möte i maj 2022.</p>
<p>6. Harmonisering av RID och SMGS, bilaga 2</p>	
<p><u>INF.9 (OSJD)</u></p>	<p>Regler för transport av farligt gods – inkludering av kapitel 6.20 i SMGS, bilaga 2, till RID</p> <p>Organisation for cooperation between railways (OSJD) är en organisation för samarbete mellan järnvägarna inom Asien och delar av östra Europa. OSJD publicerar i SMGS, bilaga 2, motsvarigheten till RID för transport av farligt gods i deras medlemsstater. I framtiden kommer kapitel 6.8 till SMGS, bilaga 2, om konstruktion, tillverkning, provning, kontroll med mera av tankar, att vara identisk med kapitel 6.8 till RID. Kapitel 6.20 kommer däremot att innehålla alla regler för tankar som är specifika för transporter inom OSJD:s medlemsstater.</p> <p>OSJD önskar diskutera om kapitel 6.20 kan inkluderas i RID för att få transparens och bidra till förenklade transporter mellan "regelområdena".</p> <p>Resultat</p> <p>Estland, Lettland och UIC uttryckte stöd för att inkludera kapitel 6.20 från SMGS, bilaga 2, i RID. Det skulle bland annat möjliggöra transporter enligt RID mellan de baltiska staterna med cisternvagnar som uppfyller kapitel SMGS, bilaga 2, samt öka harmoniseringen mellan de geografiska regelområdena. Även EU uttryckte stöd för åtgärder som bidrar till harmoniserade regler, men hade inte en definitiv åsikt i just denna fråga. OTIF och EU skulle rådfråga sina rättsfunktioner om det ur ett rättsligt perspektiv är möjligt att duplicera regler så som OSJD föreslår. Kapitel 6.20 kan också komma att behandlas av OTIF:s arbetsgrupp för tank- och fordonsteknik. OSJD:s förfrågan kommer åter att diskuteras vid kommande möte med RID-arbetsgruppen.</p>

7. Information från European Union Agency for Railways (ERA)	
<p>INF 5 (ERA)</p>	<p>Information från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) ERA har en stående punkt på dagordningen där ERA lämnar information från arbetet inom EU som kan vara av intresse för eller kräva samordning med RID-arbetsgruppen.</p> <p>ERA lämnar information om:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Slutrekommendation om gemensamma metoder för bedömning av järnvägsoperatörers säkerhetsnivå och säkerhetsresultat på nationell nivå och på unionsnivå (Common Safety Methods for assessing the Safety Level and the Safety Performance of railway operators at national and Union level (CSM ASLP)) • Utveckling av arbetet att ta fram metoder som förebygger och detekterar urspårning – TSD finns i ERA:s godkännandeprocess • Vägledning till TSD Vagn om tillämpning av 6.8.2.1.2 i RID om bedömning av påkänningar vid järnvägstransport är klar • Förteckning av olyckor med transport av farligt gods på järnväg som är anmälda till ERA – i framtiden måste medlemsstaterna rapportera fler olyckor då kriterierna ändras • Ny EU-rätt avseende järnvägstransporter <p>Resultat Endast information.</p>
<p>INF 7 (ERA)</p>	<p>Kommenterar från Belgiens nationella säkerhetsmyndighet (NSA) på ERA:s vägledningar om ansökan om säkerhetsintyg i relation till farligt gods Mot bakgrund av en diskussion i JCGE (Joint Coordinating Group of Experts), beskriver ERA hur deras vägledningar om ansökan om säkerhetsintyg förhåller sig till reglerna om farligt gods. Om järnvägsföretaget ska bedriva verksamhet i flera EU-medlemsstater är ERA den instans som administrerar företagets säkerhetsintyg, medan antingen ERA eller den nationella säkerhetsmyndigheten får administrera intyg för företag som enbart har verksamhet i en stat.</p>

	<p>ERA kommer i sin rutin för att bedöma ansökningar från järnvägsföretag kontrollera att företaget har en godkänd säkerhetsrådgivare och också begära att få ta del av den senaste årsrapporten som verksamheten har utfärdat. ERA kommer i denna process också att ha kontakt med relevant nationell säkerhetsmyndighet (Transportstyrelsen i Sverige) som i förekommande fall i sin tur behöver ha kontakt med behörig myndighet för RID (MSB i Sverige), om det inte är samma myndighet. ERA kommer även efterfråga om det skett några nationella tillsyner av företag som kan vara relevanta för deras bedömning.</p> <p>Resultat Endast information.</p>
8. Övriga frågor	
INF.10 (CEFIC)	<p>Kommentarer från BASF på synpunkterna från ‘German Center for Rail Traffic Research (DZSF)’ angående BASF:s riskanalys av extra stora tankcontainrar</p> <p>Vid senaste mötet med RID-arbetsgruppen presenterade Tyskland en bedömning som ‘German Center for Rail Traffic Research (DZSF)’ hade gjort av den riskanalys som är framtagen av BASF och som ligger till grund för konceptet extra stora tankcontainrar. I rubricerat dokument lämnar BASF detaljerade kommentarer till Tysklands bedömningar, samt ytterligare information till varför riskanalysen är giltig och relevant.</p> <p>Resultat Se Resultat till INF.14 ovan.</p>