

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ  
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов**

Женева, 17–27 сентября 2019 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ:  
новые предложения****Обновление ссылок на техническую документацию  
МСЖД, касающуюся комбинированных перевозок****Передано Международным союзом железных дорог (МСЖД)\* \*\****Резюме*

**Существо предложения:** Цель настоящего предложения состоит в том, чтобы обновить ссылки на техническую документацию МСЖД, касающуюся комбинированных перевозок. За период после Совместного совещания, состоявшегося в Берне в 2014 году, на котором обсуждался данный вопрос, документация МСЖД претерпела изменения и по форме, и по содержанию в рамках текущих консультаций с заинтересованными сторонами. Эти изменения являются частью проекта МСЖД по преобразованию памятков МСЖД в IRS (International Railway Solutions – Международные железнодорожные (технические) решения) с целью учета эволюции европейского и международного железнодорожного законодательства и обеспечения согласованности документации МСЖД со стандартами ISO и EN, установленными органами по стандартизации.

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9 (9.2)).

\*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2019/48.



**Предлагаемое решение:** Адаптировать тексты пунктов 6.11.4.1 и 7.1.3 МПОГ/ДОПОГ, в которых сделаны ссылки на памятки МСЖД.

**Документация:** ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 (новые предложения, пункты 40–42)

## Введение

1. Правила и техническая документация, касающиеся комбинированных перевозок, претерпевают значительные изменения в целях содействия развитию таких перевозок. Ссылка на техническую документацию, разработанную МСЖД, относится к 1990-м годам, когда МСЖД был основным источником международных железнодорожных стандартов. Сегодня это уже не так.
2. Важно отметить, что техническая документация, подготовленная МСЖД, не относится конкретно к перевозке опасных грузов. Она касается интермодальных грузовых перевозок в целом. Ссылки на нее были включены в МПОГ и ДОПОГ с учетом ее вклада в обеспечение безопасности такого типа погрузки грузов в вагоны.
3. МСЖД также публикует «правила погрузки» для обеспечения закрепления грузов в вагонах. Они также упоминаются в документации по контейнерам, а также в качестве «передовой практики» в МПОГ (подраздел 7.5.7.1 «Обработка и укладка грузов»).
4. Что касается комбинированных перевозок, то в 2020 году техническая документация МСЖД будет основана на двух IRS (международные железнодорожные (технические) решения), а именно:
  - IRS 50592: Интермодальные транспортные единицы для вертикальной перегрузки (кроме полуприцепов), пригодные для перевозки в железнодорожных вагонах – Минимальные требования
  - IRS 50591 (на стадии разработки): Съёмные кузова для горизонтальной перегрузки – Технические требования, которые должны соблюдаться при международных перевозках.
5. Рамки применения IRS определяются в соответствии с европейскими и международными стандартами. Выдержка из IRS, представленная в документе INF.3, содержит основную часть информации по данному вопросу, а также библиографию по стандартам.

## Предложения

Внести следующие изменения:

«6.11.4.1 (...)

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Эти контейнеры для массовых грузов также включают контейнеры, не соответствующие положениям КБК, но отвечающие критериям ~~намятжк МСЖД 591, 592 и 592-2-592-4~~ опубликованных МСЖД **IRS 50591 (Съёмные кузова для горизонтальной перегрузки – Технические требования, которые должны соблюдаться при международных перевозках)\*** и **50592 (Интермодальные транспортные единицы для вертикальной перегрузки (кроме полуприцепов), пригодные для перевозки в железнодорожных вагонах – Минимальные требования)\*\***, упомянутых в пункте 7.1.3.

\* 1-е издание IRS (International Railway Solution – Международное железнодорожное (техническое) решение), применимое с 1 января 2020 года.

\*\* 1-е издание IRS (International Railway Solution – Международное железнодорожное (техническое) решение), применимое с 1 января 2019 года.

**7.1.3** Большие контейнеры, переносные цистерны, МЭГК и контейнеры-цистерны, соответствующие определению термина "контейнер", содержащемуся в КБК (1972 год) с внесенными в нее поправками или в опубликованных МСЖД **IRS 50591 (Съёмные кузова для горизонтальной перегрузки – Технические требования, которые должны соблюдаться при международных перевозках)\*** и **50592 (Интермодальные транспортные единицы для вертикальной перегрузки (кроме полуприцепов), пригодные для перевозки в железнодорожных вагонах – Минимальные требования)\*\*** ~~намятжках МСЖД 592-2 (по состоянию на 1 октября~~

~~2004 года, шестое издание), 592-3 (по состоянию на 1 января 1998 года, второе издание) и 592-4 (по состоянию на 1 мая 2007 года, третье издание), не разрешается использовать для перевозки опасных грузов, если большой контейнер или рама переносной цистерны, МЭГК или контейнера-цистерны не удовлетворяют положениям КБК или **IRS 50591 и IRS 50591 МСЖД**. ~~намяток МСЖД 591, 592 и 592-2-592-4.~~~~

\* **1-е издание IRS (International Railway Solution – Международное железнодорожное (техническое) решение), применимое с 1 января 2020 года.**

\*\* **1-е издание IRS (International Railway Solution – Международное железнодорожное (техническое) решение), применимое с 1 января 2019 года.».**