



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****135-я сессия**

Женева, 1–4 октября 2013 года

Пункт 9 предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке
грузов с применением книжки МДП****(Конвенция МДП 1975 года) – Пересмотр Конвенции:****Предложения по поправкам к Конвенции:****Транспортные средства со скользящими полами****Транспортные средства и контейнеры
со скользящими полами****Представлено Международной ассоциацией по производству
автомобильных кузовов и прицепов****I. Введение**

1. На своих 131, 132, 133 и 134-й сессиях Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), обсудила документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6 и его пересмотренные варианты, представленные Международной ассоциацией изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и содержащие предложения по поправкам для включения в Конвенцию МДП положений о новой конструкции транспортного средства и контейнера. WP.30 сочла, что с таможенной точки зрения эта конструкция в целом является надежной и что положения об этой новой конструкции транспортных средств и контейнеров с раздвижной крышей можно было бы включить в приложения 2 и 7 к Конвенции. В ходе 134-й сессии WP.30 обсудила пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.3, а также неофициальный документ № 13 (2013 год), в котором МАИАКП из-за технических трудностей предложила исключить некоторые дополнительные требования, указанные секретариатом в документе ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.3. Делегация Беларуси обратила внимание на отдельные языковые неточности в тексте данного документа на русском языке и заявила, что, по ее мнению, в предложения по поправкам необхо-

димо включить дополнительные фотографии и/или рисунки некоторых ключевых элементов транспортного средства с раздвижной крышей. WP.30 предложила Беларуси связаться непосредственно с МАИАКП, с тем чтобы указать, для каких элементов и узлов конструкции необходимо включить дополнительные пояснения, фотографии и/или рисунки. И наконец, Рабочая группа поручила подготовить к следующей сессии пересмотренный документ, в котором будут приведены замечания, изложенные МАИАКП в неофициальном документе № 13 (2013 год), изменения лингвистического характера, а также любые новые фотографии и рисунки, которые подготовит МАИАКП.

2. Настоящий документ был подготовлен МАИАКП в соответствии с просьбой, высказанной Рабочей группой. Предлагаемые изменения к существующему тексту Конвенции выделены **жирным шрифтом** или ~~зачеркиванием~~.

II. Предложения по поправкам

3. Подпункт i) пункта 2 статьи 4 приложения 2 изменить следующим образом:

"i) Скользящие полы, пол, двери и все другие составные части грузового отделения должны соединяться ~~таким образом, чтобы их нельзя было открыть или закрыть~~ **либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов**".

4. Подпункт iii) пункта 2 статьи 4 приложения 2 изменить следующим образом:

"iii) Направляющий элемент скользящей **покрышки** и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытые и опечатанные таможенными пломбами двери и другие подвижные части нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент скользящей **покрышки** и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов. Данная система изображена на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам".

5. В приложение 2 после статьи 4 включить новую статью 5 следующего содержания:

"Статья 5

Транспортные средства с раздвижной крышей

1. Положения статей 1, 2, 3 и 4 настоящих Правил распространяются на транспортные средства с раздвижной крышей в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти транспортные средства должны соответствовать положениям настоящей статьи.

2. Раздвижная крыша должна отвечать требованиям, изложенным в подпунктах i)–iii) ниже.

i) Раздвижная крыша должна соединяться **либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспе-**

чивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов.

ii) Диафрагма раздвижной крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам транспортного средства, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. В кромку полу крыши заделывается предварительно напряженный стальной трос таким образом, чтобы его нельзя было вытащить и снова вставить без оставления видимых следов. Пола крыши должна быть надежно прикреплена к салазкам таким образом, чтобы ее нельзя было снять и снова закрепить без оставления видимых следов. Данная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам.

iii) Направляющий элемент раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытую и опечатанную таможенными пломбами крышу нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы при закрытой крыше исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов. Подобная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам".

6. Рис. 9 изменить следующим образом:

"Рисунок 9

**ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
СО СКОльзяЩИМИ ПОлами**

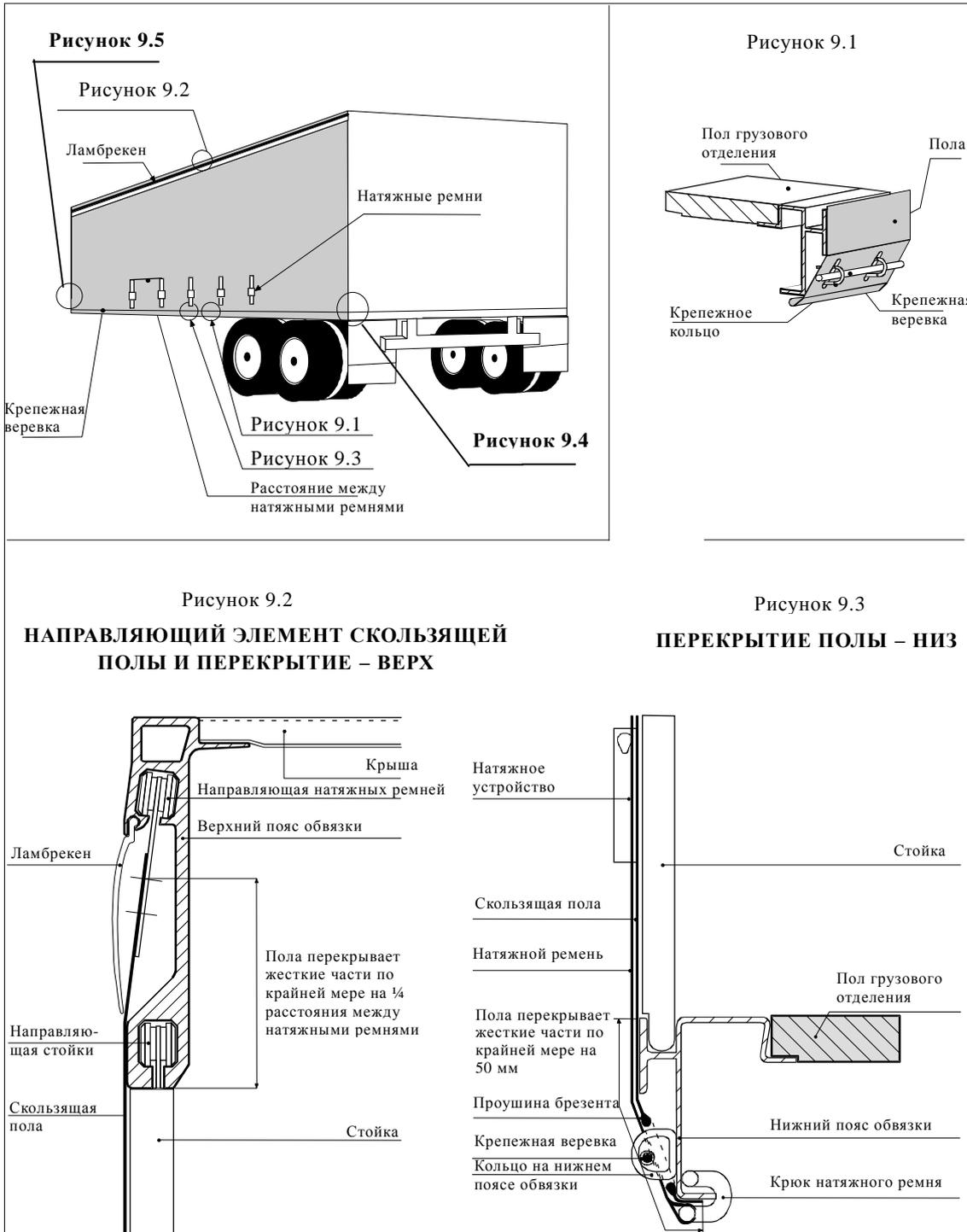


Рисунок 9.4

Для натяжения скользящих пол в горизонтальном направлении используется храповой механизм (обычно в задней части транспортного средства). На этом рисунке показаны два примера, а) и б), возможных способов блокировки храповика или храпового механизма.

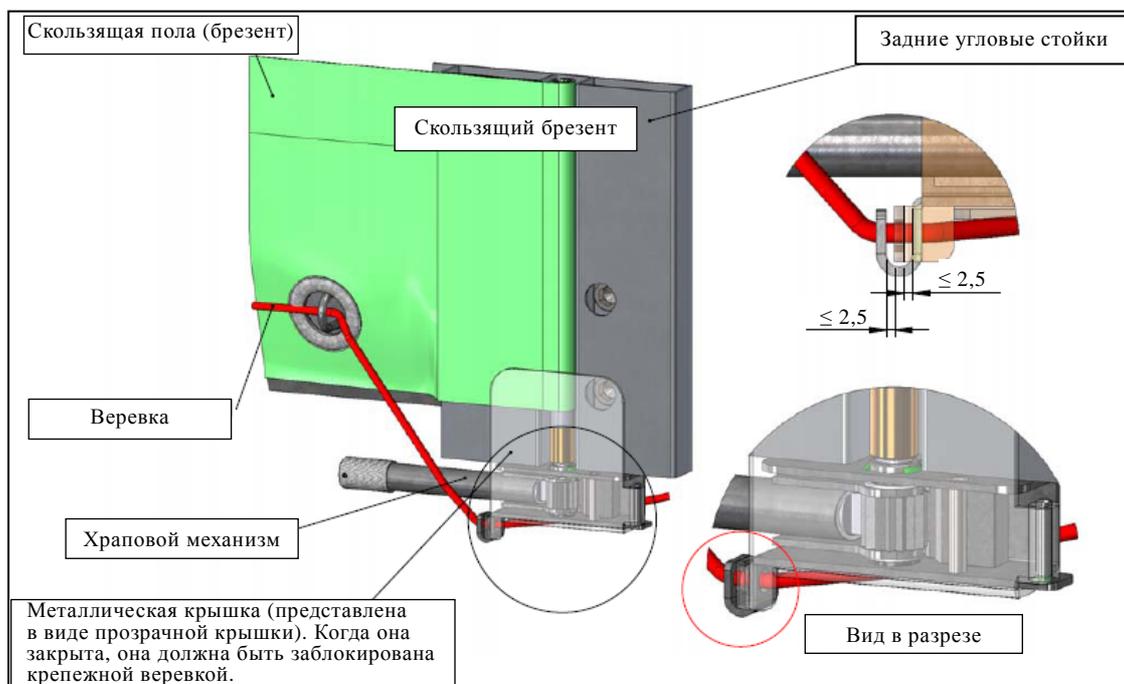
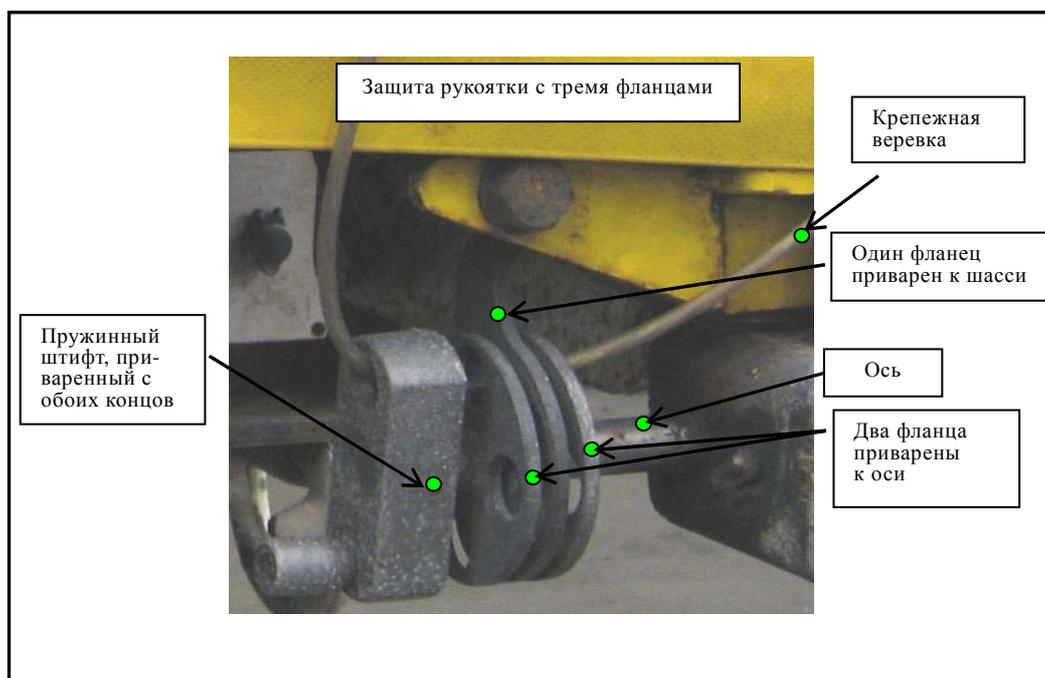
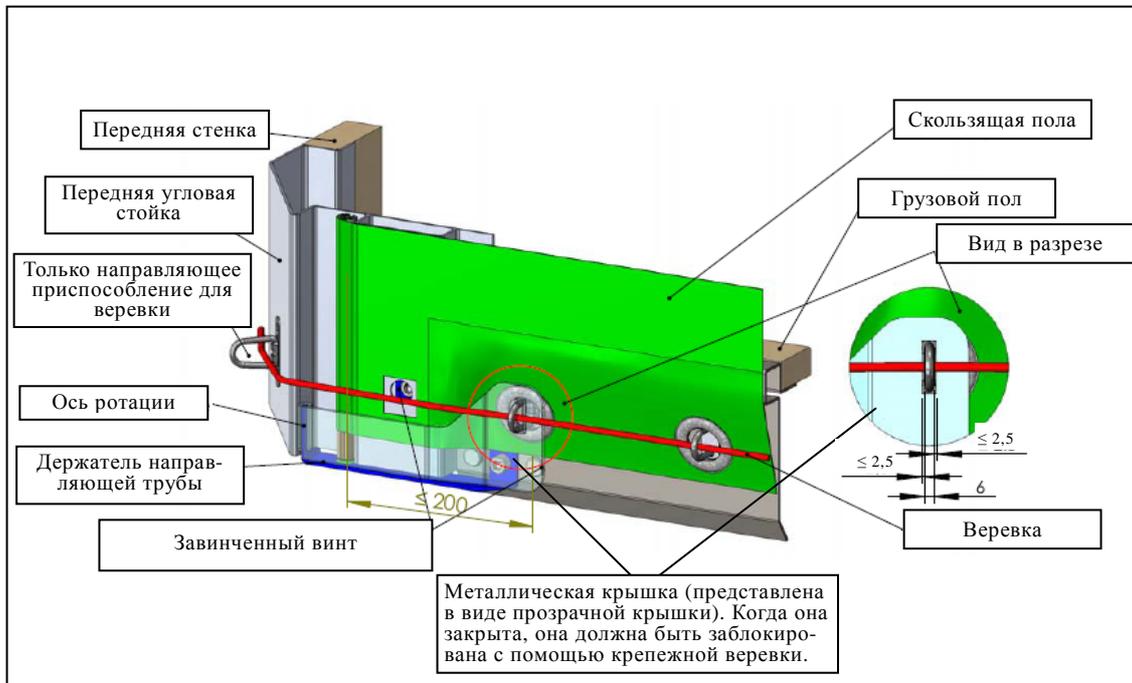
а) Блокировка храповика**б) Блокировка храпового механизма**

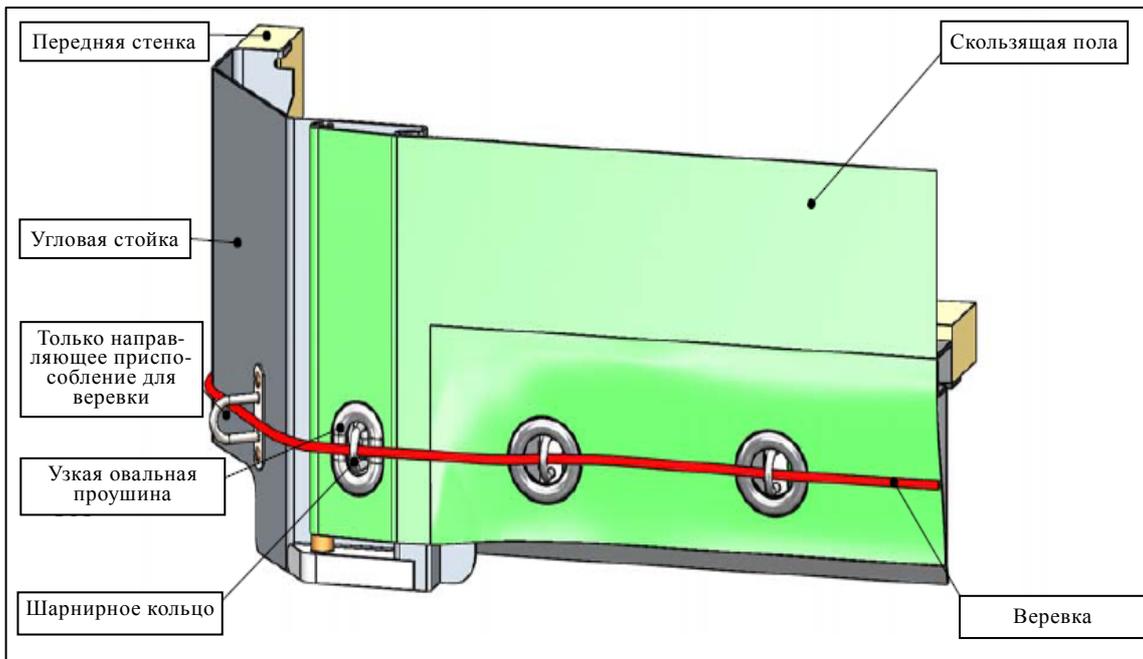
Рисунок 9.5

Для крепления брезента с другой стороны (обычно спереди транспортного средства) можно использовать следующие системы а) или б).

а) Металлическая крышка



б) Узкая овальная проушина: система, препятствующая подъему натяжной трубки



7. После рис. 9 включить следующий новый рис. 10:

"Рисунок 10

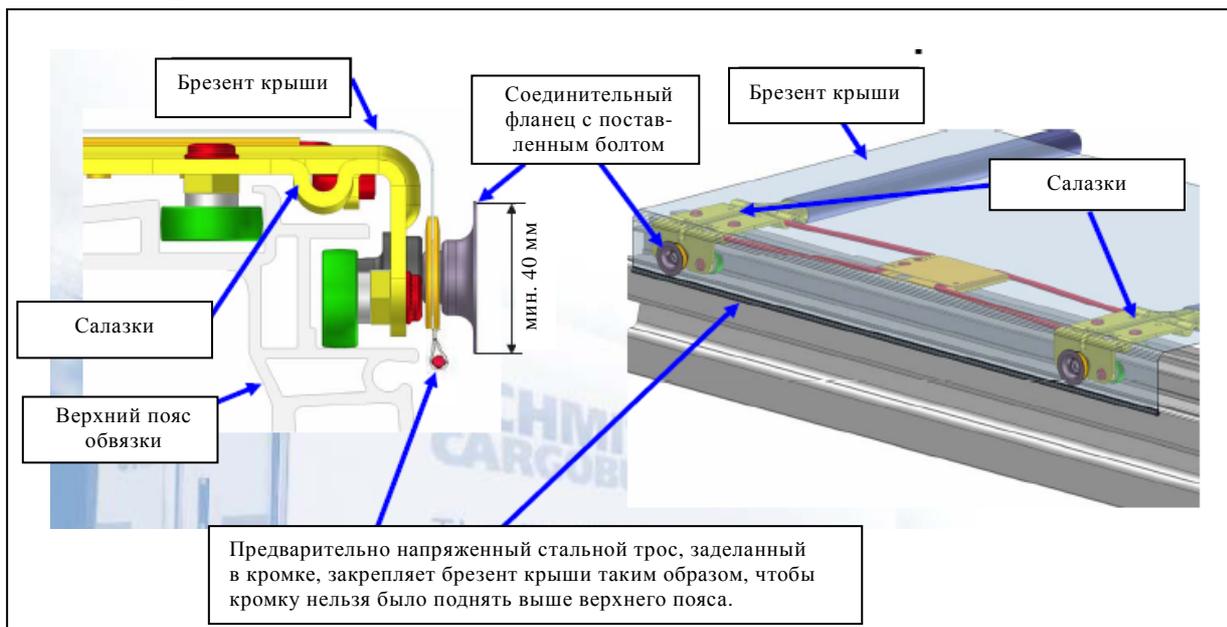
**ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
С РАЗДВИЖНОЙ КРЫШЕЙ**

На этом рисунке показаны образец транспортного средства и важные точки, описанные в статье 5 приложения 2.



Рисунок 10.1

Таможенная безопасность раздвижной крыши гарантируется в случае блокировки предварительно напряженного стального троса, заделанного в кромке. Этот стальной трос блокируется спереди и сзади кузова. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждой салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным стальным тросом выше верхнего пояса.



8. Подпункт i) в пункте 2 статьи 5, содержащейся в части I приложения 7, изменить следующим образом:

"i) Скользящие пóлы, пол, двери и все другие составные части контейнера должны соединяться ~~таким образом, чтобы их нельзя было открыть или закрыть~~ **либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов**".

9. Подпункт iii) в пункте 7 статьи 5, содержащейся в приложения 2, изменить следующим образом:

"iii) Направляющий элемент скользящей пóлы, **устройства натяжения скользящей пóлы** и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытые и опечатанные таможенными пломбами двери и другие подвижные части нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент скользящей пóлы, **устройства натяжения скользящей пóлы** и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов. Данная система изображена на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам".

10. В приложении 7 после статьи 5 включить новую статью 6 следующего содержания:

"Статья 6

Контейнеры с раздвижной крышей

1. Положения статей 1, 2, 3, 4 и 5 настоящих Правил распространяются на контейнеры с раздвижной крышей в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти контейнеры должны соответствовать положениям настоящей статьи.

2. Раздвижная крыша должна отвечать требованиям, изложенным в подпунктах i)–iii) ниже.

i) Раздвижная крыша должна соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов.

ii) Диафрагма раздвижной крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам контейнеров, с тем чтобы пóлу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. В кромку пóлы крыши заделывается предварительно напряженный стальной трос таким образом, чтобы его нельзя было вытащить и снова вставить без оставления видимых следов. Пóла крыши должна быть надежно прикреплена к салазкам таким образом, чтобы ее нельзя было снять и снова закрепить без оставления видимых следов. Данная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам.

iii) Направляющий элемент раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытую и опечатанную таможенными пломбами крышу нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы при закрытой крыше исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов. Подобная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам".

11. Рис. 9, содержащийся в части I приложения 7, изменить следующим образом:

**"Рисунок 9
ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА СО СКОльзяЩИМИ
ПОЛАМИ**

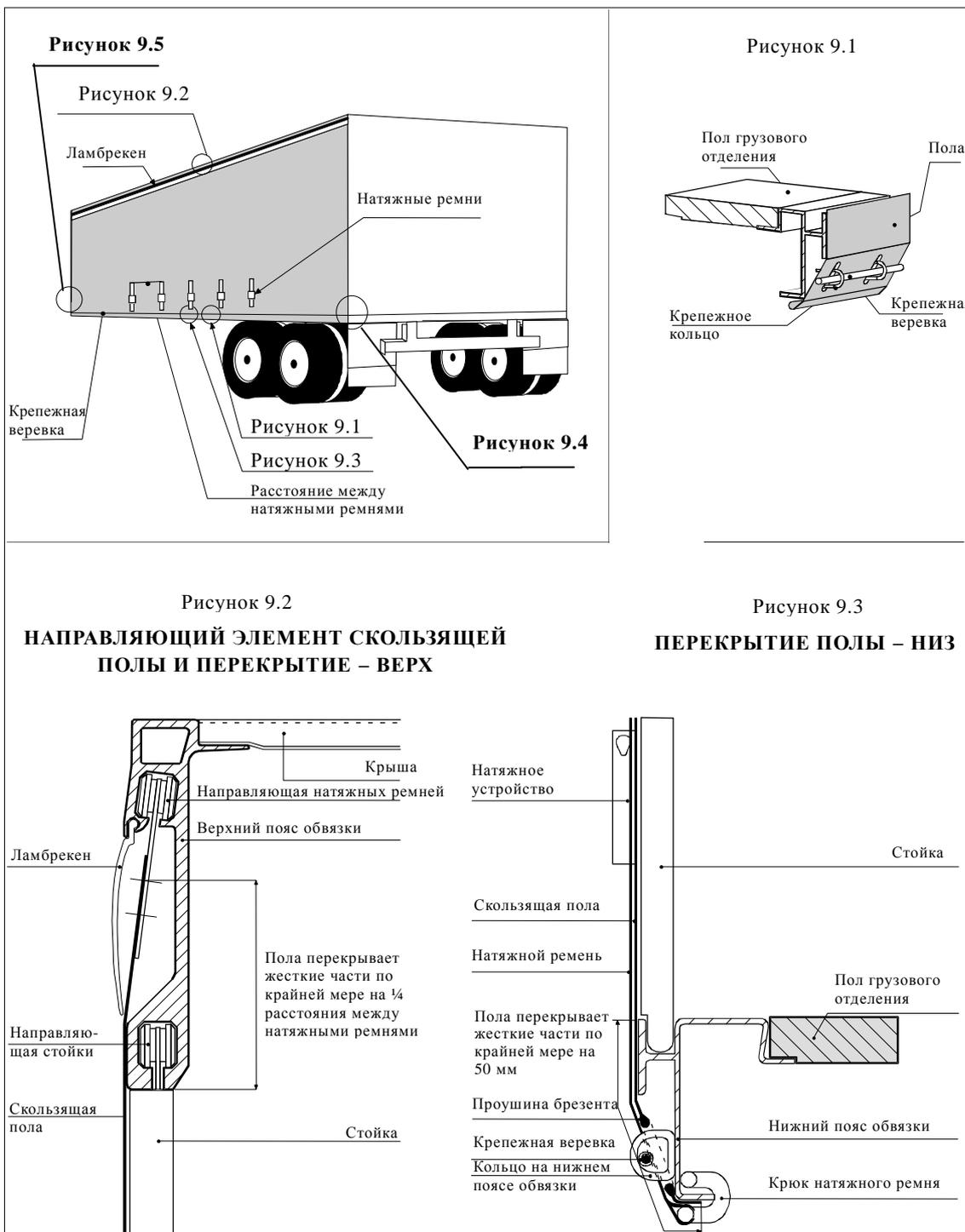


Рисунок 9.4

Для натяжения скользящих пол в горизонтальном направлении используется храповой механизм (обычно в задней части контейнера). На этом рисунке показаны два примера, а) и б), возможных способов блокировки храповика или храпового механизма.

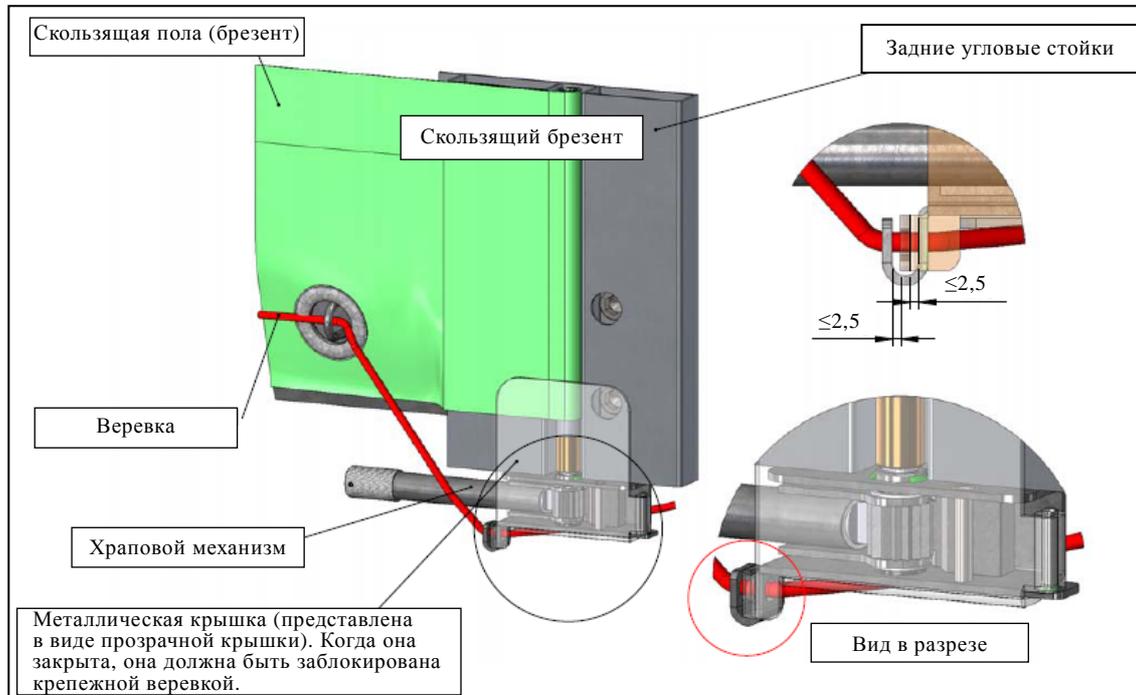
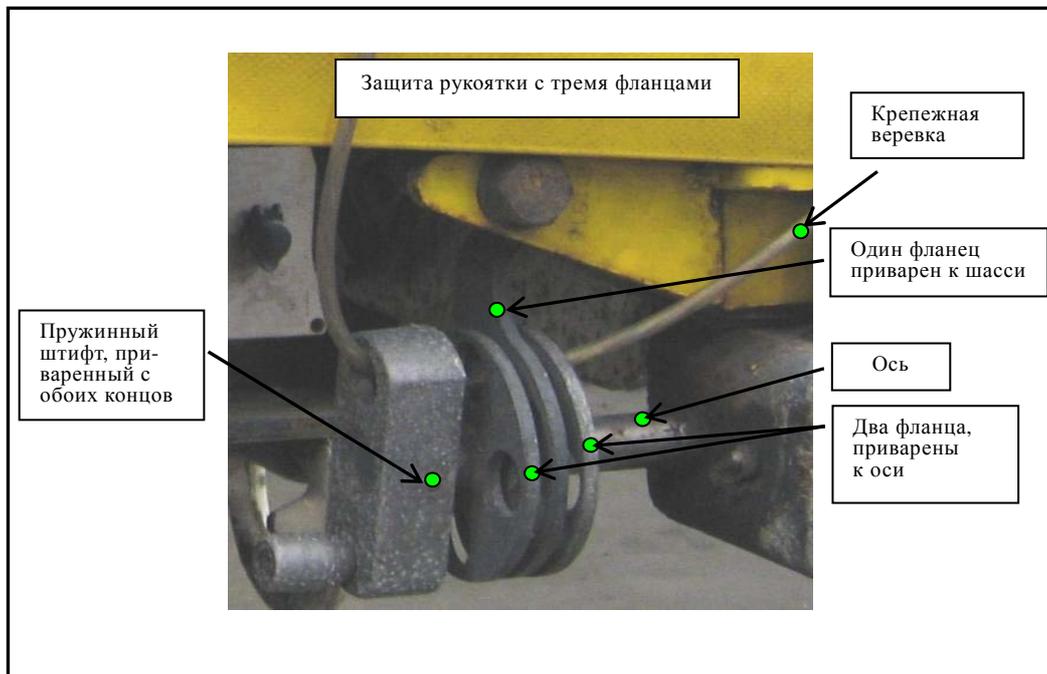
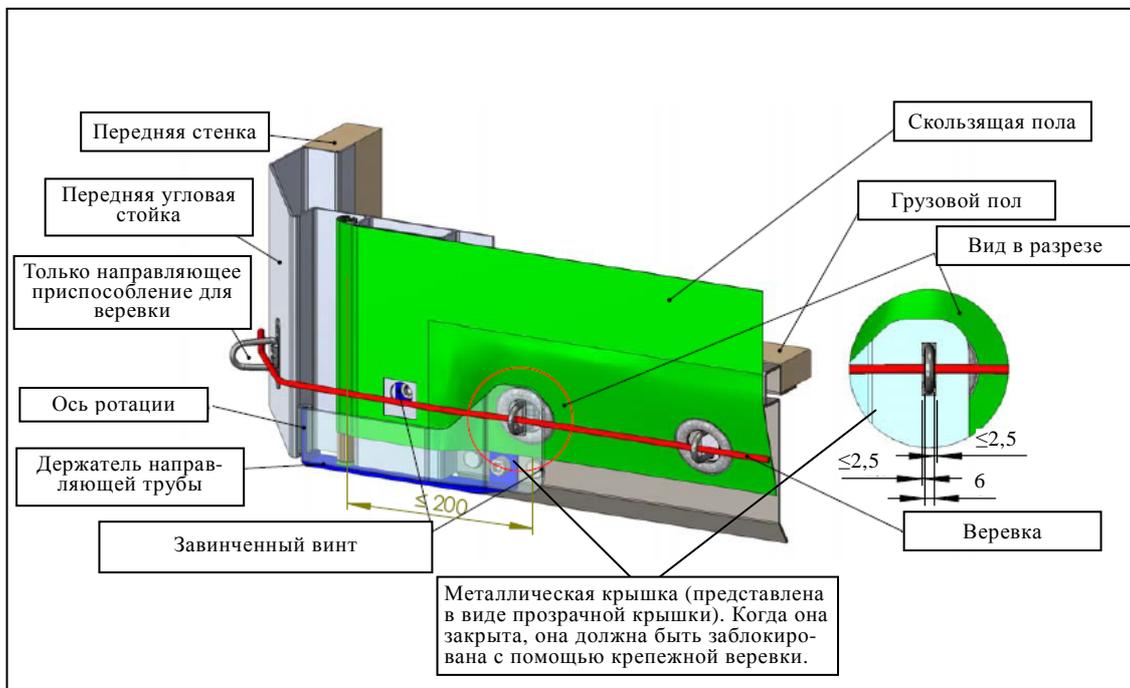
а) Блокировка храповика**б) Блокировка храпового механизма**

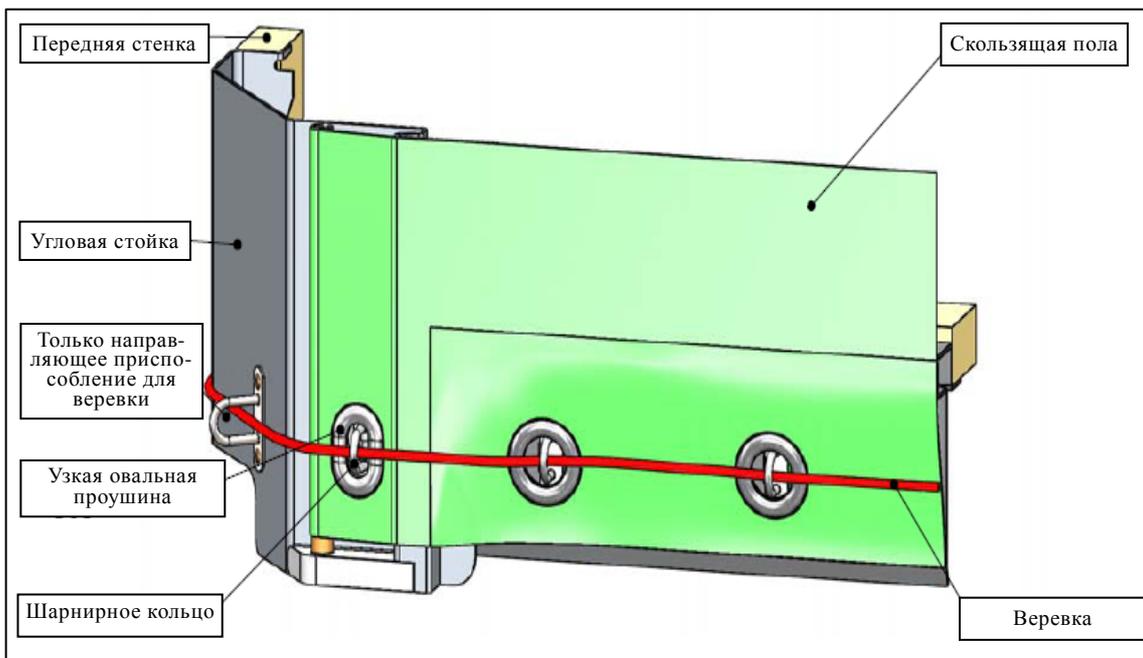
Рисунок 9.5

Для крепления брезента с другой стороны (обычно спереди контейнера) можно использовать следующие системы а) или б).

а) Металлическая крышка



б) Узкая овальная проушина: система, препятствующая подъему натяжной трубки



12. После рис. 9 включить новый рис. 10:

"Рисунок 10"

ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА С РАЗДВИЖНОЙ КРЫШЕЙ

На этом рисунке показаны образец контейнера и важные точки, описанные в статье 6 части I приложения 7.

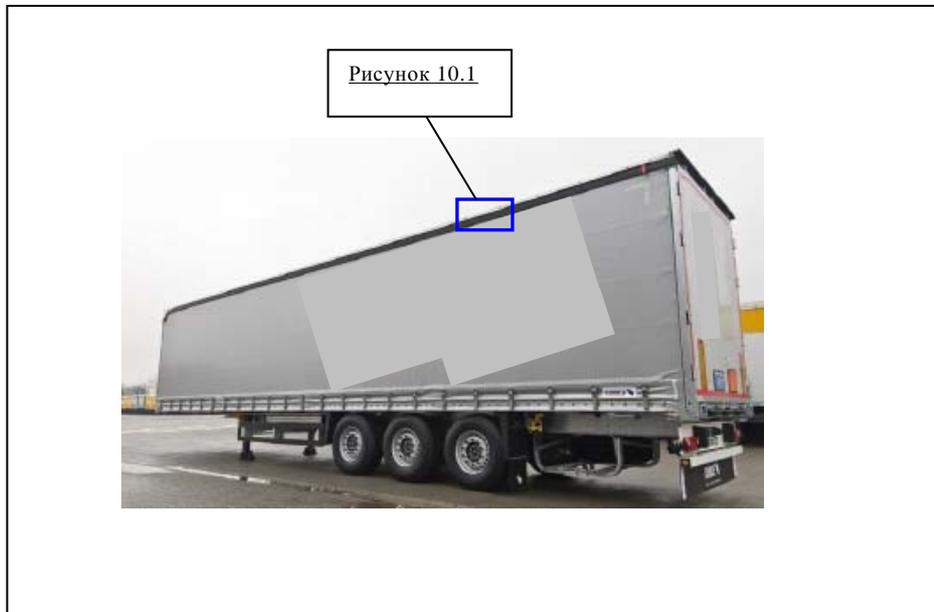
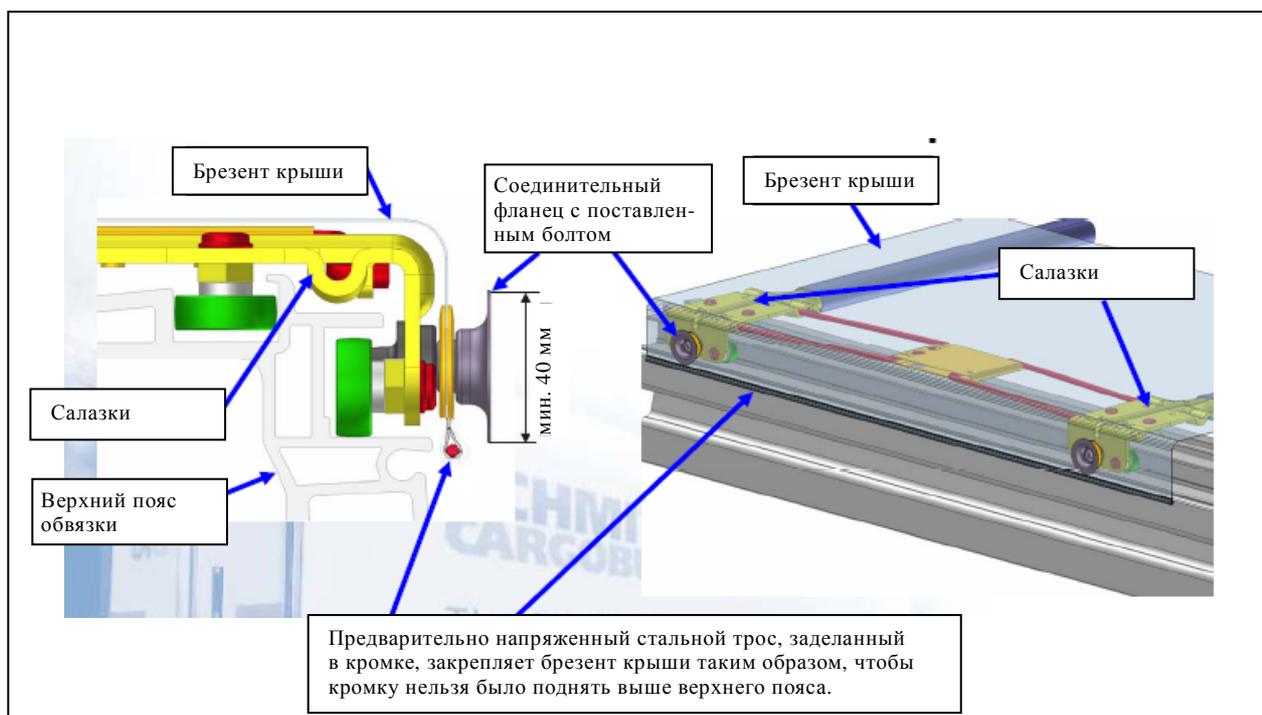


Рисунок 10.1

ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ РАЗДВИЖНОЙ КРЫШИ

Таможенная безопасность раздвижной крыши гарантируется в случае блокировки предварительно напряженного стального троса, заделанного в кромке. Этот стальной трос блокируется спереди и сзади контейнера. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждой салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным стальным тросом выше верхнего пояса.

**III. Обоснование**

13. С тех пор, как в Конвенцию МДП были включены транспортные средства и контейнеры со скользящими болами, был достигнут существенный технический прогресс. В настоящее время разработка транспортных средств и контейнеров со скользящими болами и раздвижной крышей ведется таким образом, чтобы они были абсолютно надежными с точки зрения таможни. В поправках к приложениям 2 и 7, а также на приведенных выше рисунках содержится подробная информация о таком транспортном средстве и контейнере, позволяющая таможенным служащим легко распознавать те транспортные средства, на которые могут быть наложены таможенные печати и пломбы для перевозки в режиме МДП.