

Economic Commission for Europe

Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR carnets (TIR Convention)

done at Geneva on 14 November 1975

Amendment 33

(Amendments which were adopted pursuant to Article 60 of the
Convention and which entered into force on 1 January 2017)

Commission économique pour l'Europe

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR)

en date, à Genève, du 14 novembre 1975

Amendement 33

(Amendements adoptés en vertu de l'Article 60 de la
Convention et qui sont entrés en vigueur le 1 janvier 2017)

Европейская экономическая комиссия

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП)

совершено в Женеве 14 ноября 1975 года

Исправление 33

(Поправки, принятые в соответствии со статьей 60 Конвенции
и вступившие в силу 1 января 2017 года)



UNITED NATIONS NATIONS UNIES
ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Note

The consolidated text of the amendment contained in the present document is based on the text transmitted by the Depositary of the Convention in depositary notification C.N.124.2016.TREATIES-XI.A.16, dated 4 April 2016. The amendment entered into force on 1 January 2017, as provided for in depositary notification C.N.742.2016.TREATIES-XI.A.16, dated 7 October 2016.

Documents ECE/TRANS/17/Amend.1–33, prepared by the secretariat of UNECE, contain the complete text of all amendments and corrections adopted by the Contracting Parties to the TIR Convention, 1975 since the entry into force of the TIR Convention, 1975 on 20 March 1978. However, the text of the amendments and corrections provided in documents ECE/TRANS/17/Amend.1–33 cannot be regarded as a certified true copy of the original text deposited with the Depositary, but has been prepared by the secretariat of UNECE for information purposes only. The United Nations assumes no liability whatsoever with regard to the accuracy of this data. In the event of doubt regarding the content of any of the above documents, please contact the secretariat of UNECE or the United Nations Treaty Section at “treaty@un.org”.

Note

Le texte consolidé d’amendement contenu dans le présent document se base sur le texte transmis par le dépositaire de la Convention dans la notification dépositaire C.N.124.2016.TREATIES-XI.A.16, du 4 avril 2016. Cet amendement est entré en vigueur le 1 janvier 2017, comme prévu par la Notification Dépositaire C.N.6742.2016.TREATIES-XI.A.16, du 7 octobre 2016.

Les documents ECE/TRANS/17/Amend.1–33, préparés par le secrétariat de la CEE-ONU, contiennent le texte complet de tous les amendements et corrections adoptés par les Parties Contractantes à la Convention TIR, 1975, depuis l’entrée en vigueur de la Convention TIR de 1975, le 20 mars 1978. Cependant, le texte des amendements et corrections présenté dans les documents ECE/TRANS/17/Amend.1–33 ne peut pas être considéré comme une copie certifiée conforme au texte original déposé avec la notification dépositaire, mais a été préparé par le secrétariat de la CEE-ONU pour information seulement. Les Nations Unies déclinent toute responsabilité quant à l’exactitude des données qui y sont archivées. Il est conseillé de se mettre directement en rapport avec le secrétariat de la CEE-ONU ou la section des traités des Nations Unies en cas de doute (treaty@un.org).

Примечание

Сводный текст поправок, приведенных в настоящем документе, основан на тексте, разосланном депозитарием Конвенции в уведомлении C.N. 124.2016.TREATIES-XI.A.16 от 4 апреля 2016. Поправки вступили в силу 1 января 2017 года, о чем сообщалось в другом уведомлении депозитария C.N.742.2016.TREATIES-XI.A.16 от 7 октября 2016 г.

Документы ECE/TRANS/17/Amend.1–33, подготовленные секретариатом ЕЭК ООН, содержат полный текст всех поправок и исправлений, принятых Договаривающимися сторонами Конвенции МДП 1975 года после ее вступления в силу 20 марта 1978 года. В то же время текст поправок и исправлений, изложенных в документах ECE/TRANS/17/Amend.1–33, подготовлен секретариатом ЕЭК ООН только в порядке информации и не может рассматриваться как заверенная копия оригинала, сданного на хранение депозитарию. Организация Объединенных Наций не несет какой-либо ответственности за точность указанных материалов. В случае сомнений относительно содержания любого из упомянутых документов просьба обращаться в секретариат ЕЭК ООН или в Договорно-правовой отдел ООН (United Nations Treaty Section) по адресу treaty@un.org в Интернете.

Amendment proposal to the TIR convention, 1975

adopted by the

Administrative Committee for the TIR Convention

on 10-11 February 2016

The Administrative Committee,

Agreeing that national measures to ensure the proper use of the TIR procedure are allowed as long as they are communicated as soon as possible and, if possible, prior to their entry into force to and discussed by the TIRExB as to their conformity with the TIR Convention,

Recognizing that TIRExB is vested with the responsibility to supervise the application of the TIR convention and to facilitate the settlement of disputes between Contracting Parties, associations, insurance companies and international organizations, as per Annex 8, Article 10 of the TIR Convention,

Understanding that the the word “immediately” in Article 42 bis does not provide sufficient clarity,

Has adopted the following amendment to Annex 6 of the Convention, in accordance with the provisions of Article 60 of the Convention:

Annex 6, New Explanatory Note 0.42 bis:

Add a new Explanatory Note to Article 42 bis to read

Explanatory Note to Article 42 bis:

“0.42 bis The term “immediately” in Article 42 bis is understood to mean that national measures that may affect the application of the TIR Convention and/or functioning of the TIR system, ought to be communicated in writing to the TIR Executive Board (TIRExB) as soon as possible and, if possible, prior to their entry into force so as to allow TIRExB to efficiently discharge its supervisory functions and fulfil its responsibility to examine the measure as to its conformity with the TIR Convention in accordance with Article 42 bis and its Terms of Reference as laid down in Annex 8 of the TIR Convention.”

The Administrative Committee,

Recognizing that, in order that goods carried under the TIR transit procedure may travel with minimum interference “en route” and yet offer maximum safeguards to customs administrations, it is necessary that goods travel in customs secure vehicles or containers,

Understanding that vehicles and containers with a sheeted sliding roof are a new transport technique improving the effectiveness and efficiency of road transport,

Confident that the introduction of a new design of vehicles and containers with a sheeted sliding roof or sliding sheets is customs secure, and could be incorporated into Annexes 2 and 7 of the TIR convention,

Has adopted the following amendments to Annexes 2 and 7 of the Convention, in accordance with the provisions of Article 60 of the Convention:

Annex 2, Article 4, paragraph 2, (i)

For the existing text substitute

(i) The sliding sheets, floor, doors and all other constituent parts of the load compartment shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces.

Annex 2, Article 4, paragraph 2, (iii)

For the existing text substitute

(iii) The sliding sheet guidance, sliding sheet tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that when closed, and Customs sealed, doors and other movable parts cannot be opened or closed from the outside without leaving obvious traces. The sliding sheet guidance, sliding sheet tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that it is impossible to gain access to the load compartment without leaving obvious traces once the closing devices have been secured. An example of such a system of construction is given in sketch No. 9 appended to these Regulations.

Annex 2, new Article 5

After the modified Article 4 insert

Article 5

Vehicles with a sheeted sliding roof

1. Where applicable, the provisions of Articles 1, 2, 3 and 4 of these Regulations shall apply to vehicles with a sheeted sliding roof. In addition, these vehicles shall conform to the provisions of this Article.
2. The sheeted sliding roof shall fulfil the requirements set out in (i) to (iii) below.
 - (i) The sheeted sliding roof shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces.
 - (ii) The sliding roof sheet shall overlap with the solid part of the roof at the front side of the load compartment, so that the roof sheet cannot be pulled over the top edge of the upper conrail. In the length of the load compartment, at both sides, in the hem of the roof sheet, a pre-stressed steel cable shall be inserted in such a

way that it cannot be removed and re-inserted without leaving obvious traces. The roof sheet shall be secured to the sliding carriage in such a way that it cannot be removed and re-secured without leaving obvious traces.

- (iii) The sliding roof guidance, the sliding roof tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that when closed, and Customs sealed, doors, roof and other movable parts cannot be opened or closed from the outside without leaving obvious traces. The sliding roof guidance, sliding roof tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that it is impossible to gain access to the load compartment without leaving obvious traces once the closing devices have been secured.

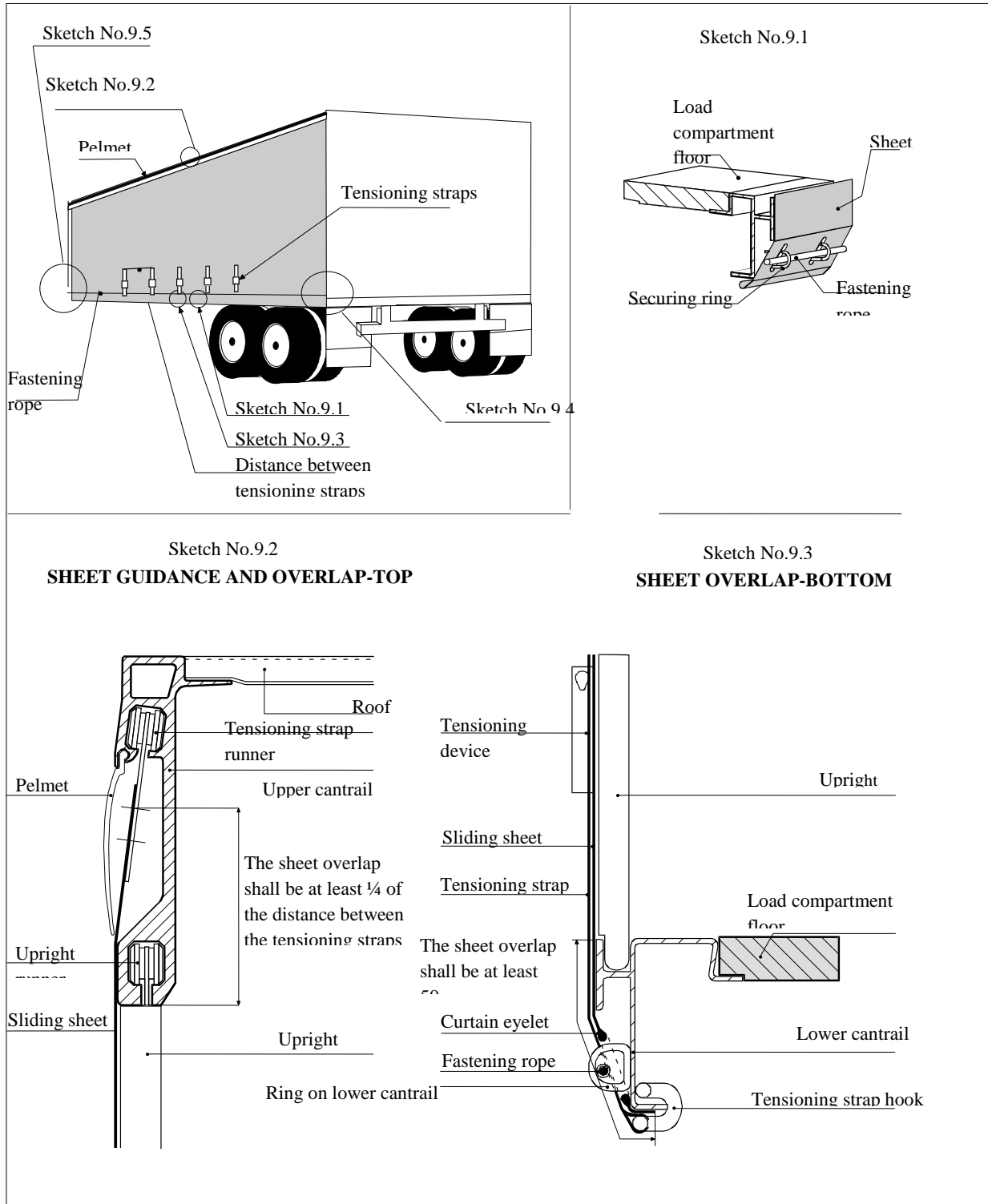
An example of a possible system of construction is shown in sketch No.10, appended to these Regulations.

Annex 2, Sketch No. 9

For the existing Sketch No. 9 *substitute*

Sketch No. 9

EXAMPLE OF A CONSTRUCTION OF A VEHICLE WITH SLIDING SHEETS

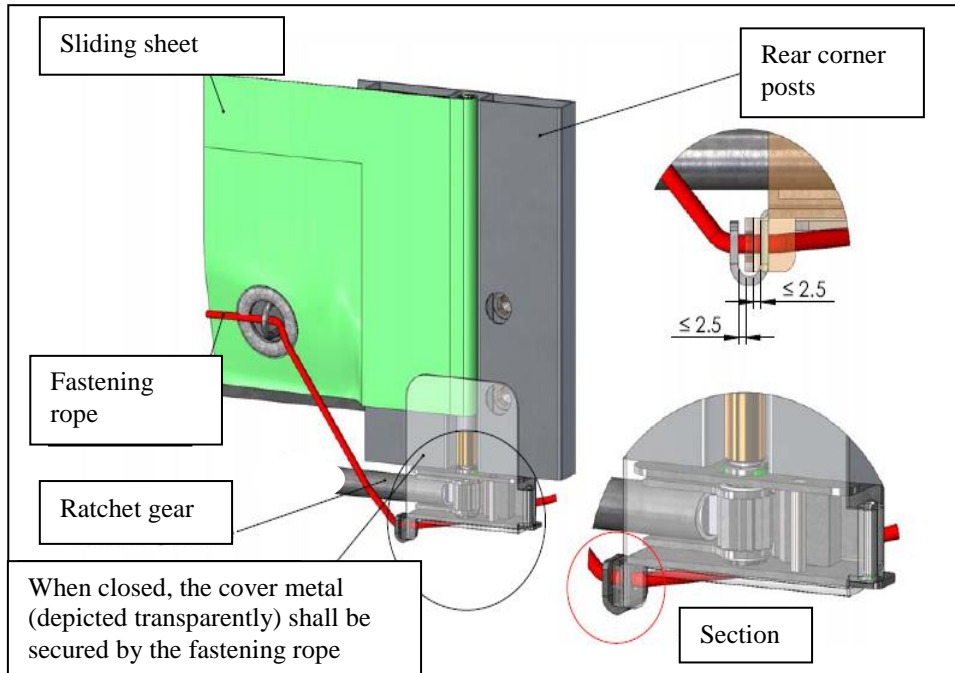


Sketch No. 9 continued

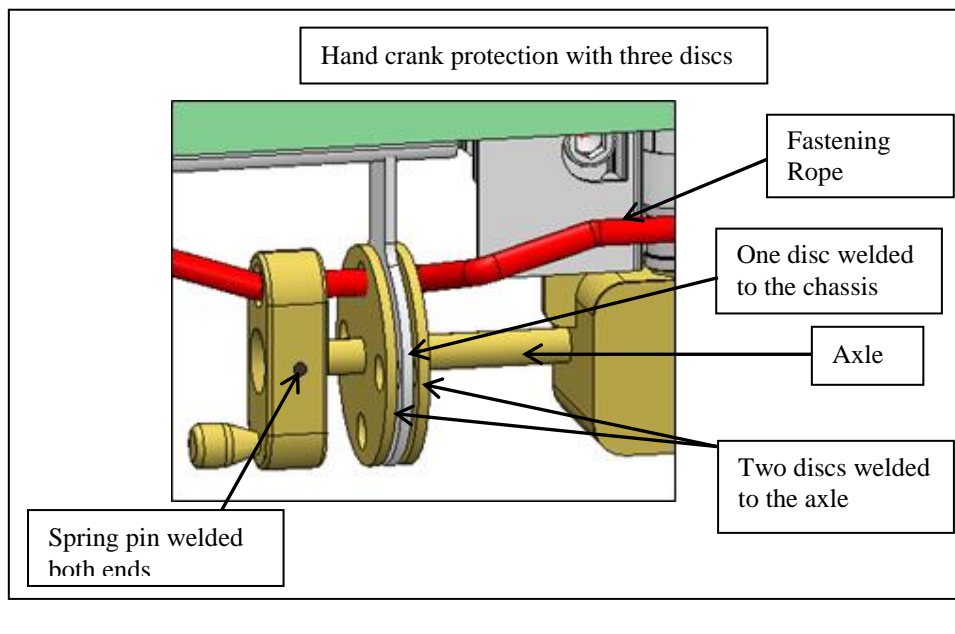
Sketch No. 9.4

To tighten the sliding sheets in the horizontal direction, a ratchet gear is used (normally at the rear end of the vehicle). This sketch shows two examples, (a) and (b), of how the ratchet or gearbox may be secured.

(a) Ratchet securing



(b) Gearbox securing

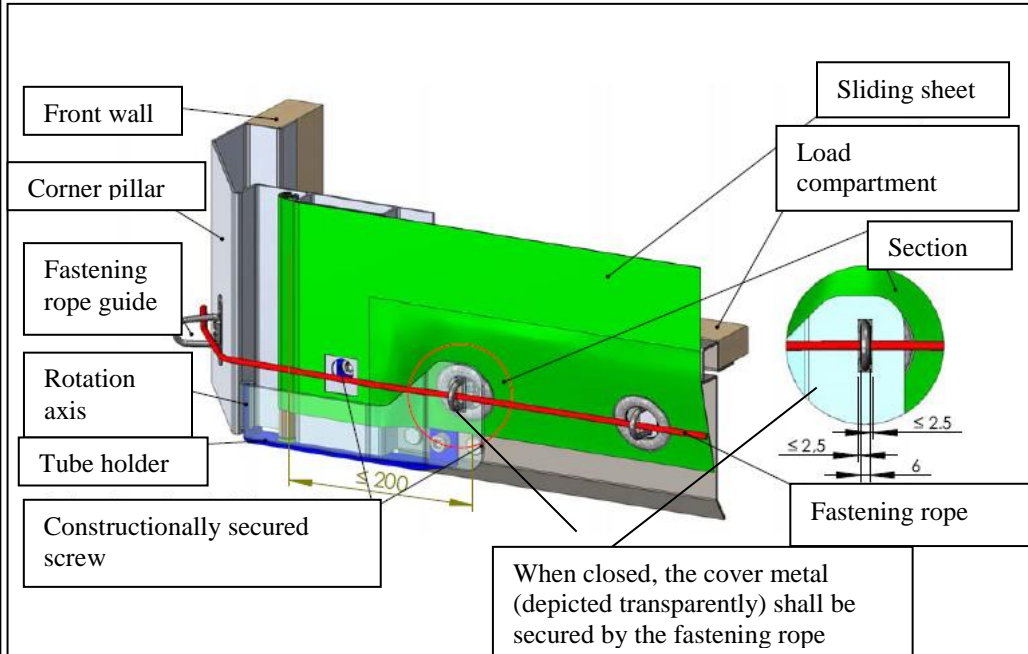


Sketch No. 9 continued

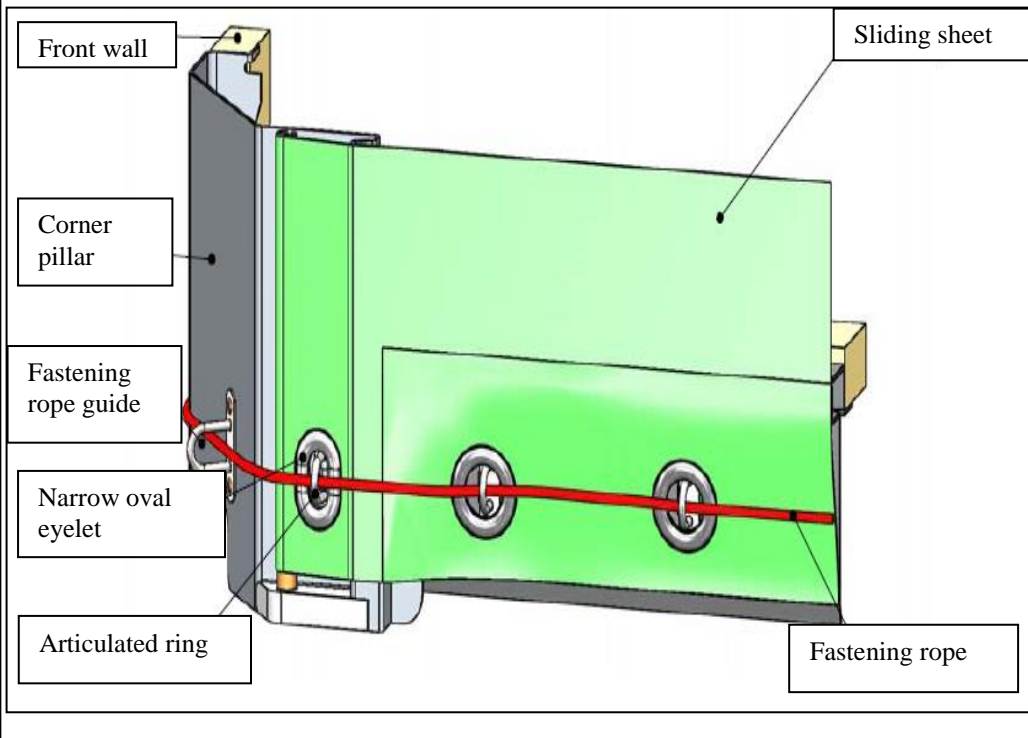
Sketch No. 9.5

To fix the sliding sheet on the other side (normally the front of the vehicle), the following systems, (a) or (b), may be used.

(a) Cover metal



(b) Narrow oval eyelet, anti-lifting system for the tensioning tube



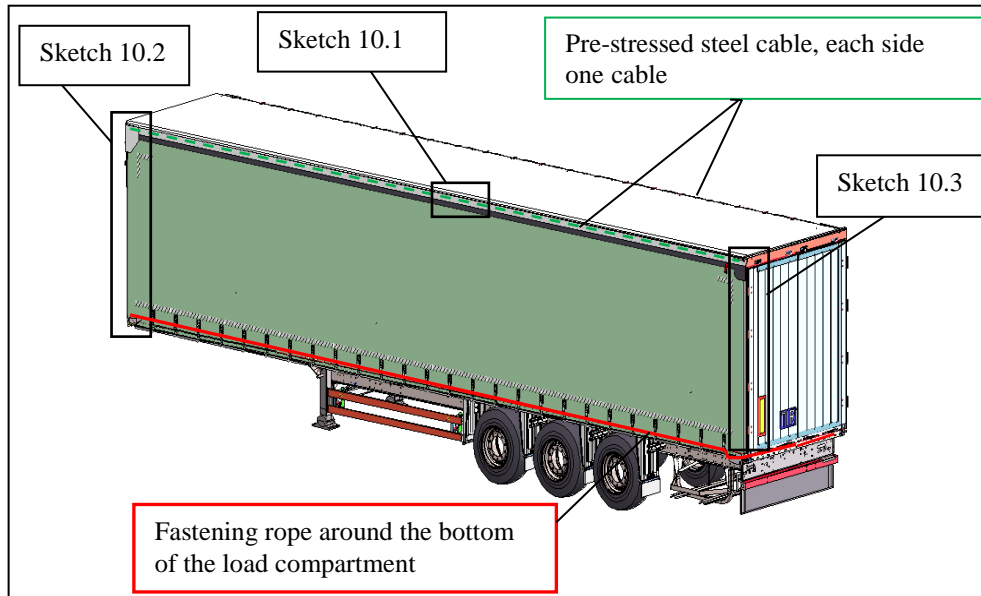
Annex 2, new Sketch No. 10

After new Sketch No. 9 insert

Sketch No. 10

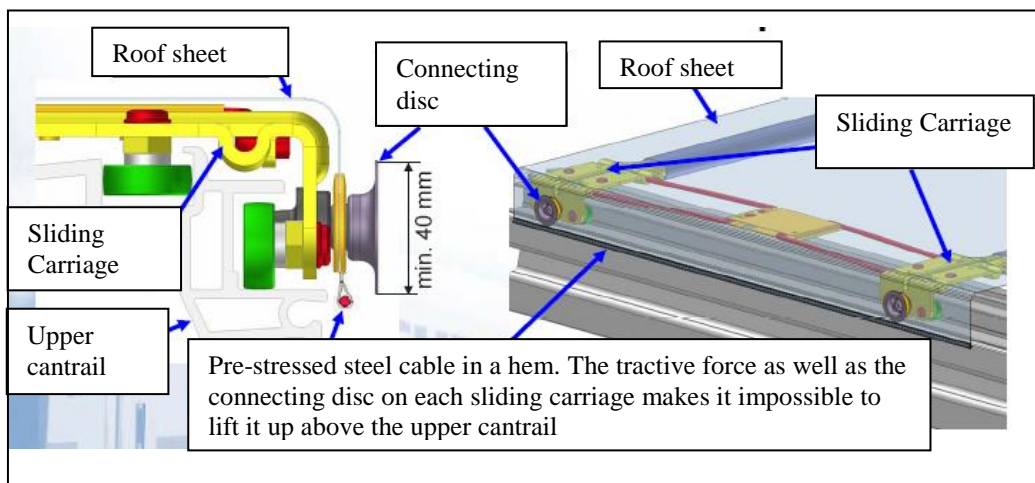
EXAMPLE OF A CONSTRUCTION OF A VEHICLE WITH A SHEETED SLIDING ROOF

This sketch shows an example of a vehicle and the important requirements described in Article 5 of these Regulations.



Sketch No. 10.1

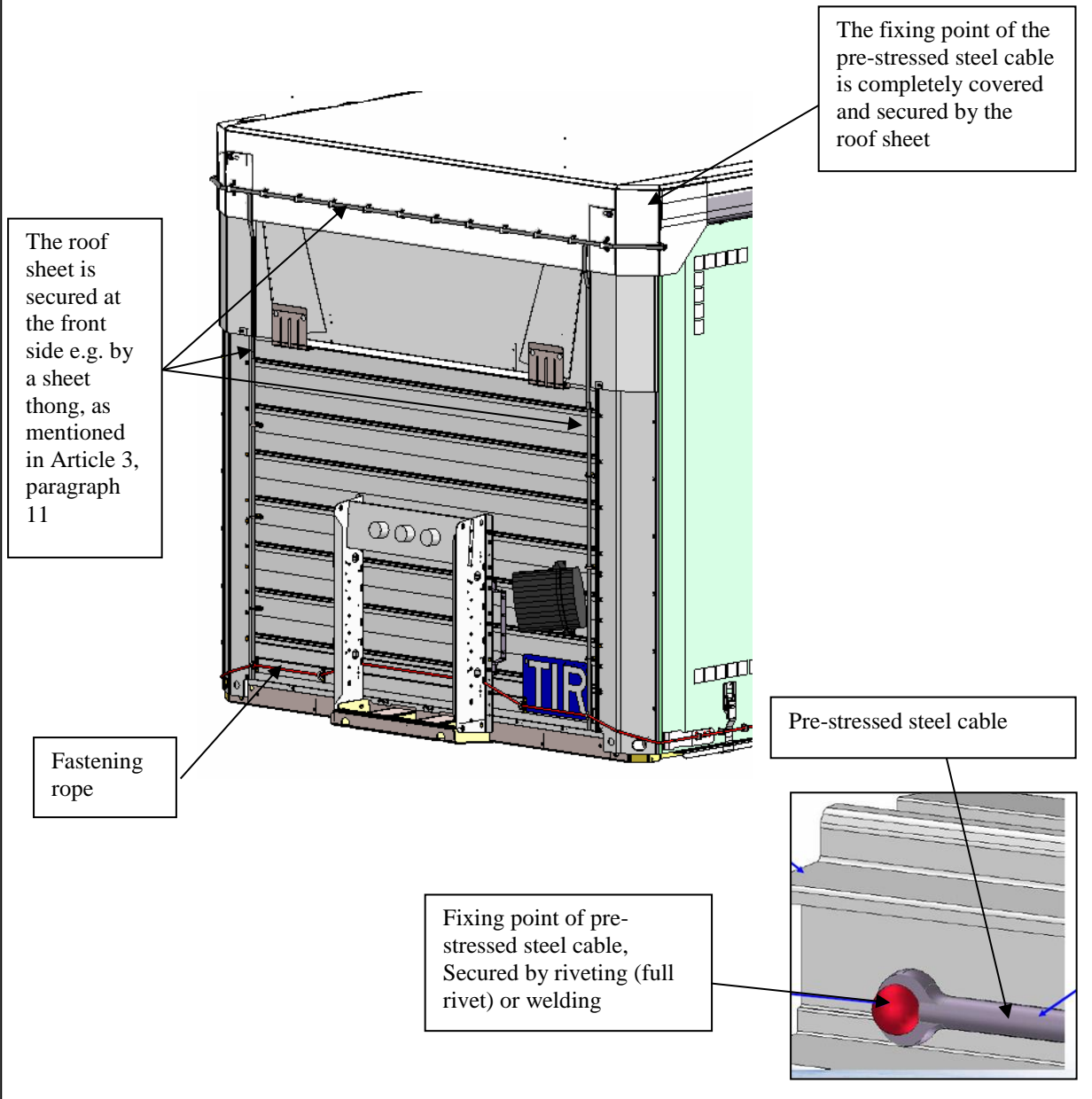
Two pre-stressed steel cables, embedded in a hem, are fixed on each side of the load compartment. This pre-stressed steel cable is fixed to the front (see sketch 10.2) and rear of the body (see sketch 10.3). The tractive force as well as the connecting disc on each sliding carriage makes it impossible to lift up the hem with the pre-stressed steel cable above the upper cantrail.



Sketch No. 10 continued

Sketch No.10.2

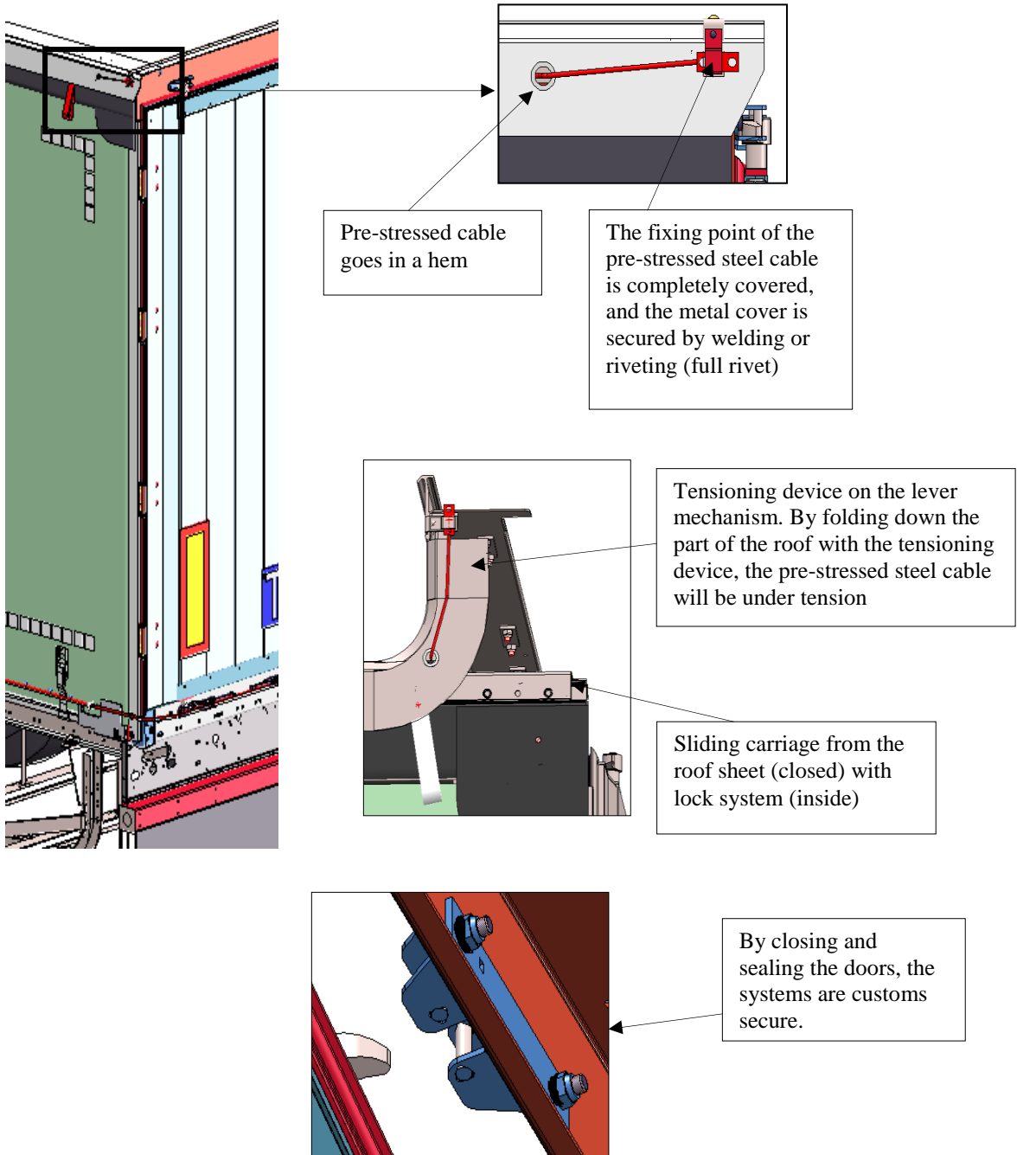
The sliding roof sheet shall overlap with the solid part of the roof at the front side of the load compartment, so that the roof sheet cannot be pulled over the top edge of the upper cantrail.



Sketch No. 10 continued

Sketch No.10.3

At the rear, a special device, such as a baffle plate, is fitted to the roof, preventing access to the load compartment, without leaving obvious traces when the doors are closed and sealed.



Annex 7, Part I, Article 5, paragraph 2, (i)

For the existing text *substitute*

(i) The sliding sheets, floor, doors and all other constituent parts of the container shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces.

Annex 7, Part I, Article 5, paragraph 2, (iii)

For the existing text *substitute*

(iii) The sliding sheet guidance, sliding sheet tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that when closed, and Customs sealed, doors and other movable parts cannot be opened or closed from the outside without leaving obvious traces. The sliding sheet guidance, sliding sheet tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that it is impossible to gain access to the container without leaving obvious traces once the closing devices has been secured. An example of such a system of construction is given in sketch No. 9 appended to these Regulations.”

Annex 7, Part I, new Article 6

After the modified Article 5 *insert*

Article 6**Containers with a sheeted sliding roof**

1. Where applicable, the provisions of Articles 1, 2, 3, 4 and 5 of these Regulations shall apply to containers with a sheeted sliding roof. In addition, these containers shall conform to the provisions of this Article.
2. The sheeted sliding roof shall fulfil the requirements set out in (i) to (iii) below.
 - (i) The sheeted sliding roof shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces.
 - (ii) The sliding roof sheet shall overlap with the solid part of the roof at the front side of the container, so that the roof sheet cannot be pulled over the top edge of the upper cantrail. In the length of the container, at both sides, in the hem of the roof sheet, a pre-stressed steel cable shall be inserted in such a way that it cannot be removed and re-inserted without leaving obvious traces. The roof sheet shall be secured to the sliding carriage in such a way that it cannot be removed and re-secured without leaving obvious traces.
 - (iii) The sliding roof guidance, the sliding roof tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that when closed, and Customs sealed, doors, roof and other movable parts cannot be opened or closed from the outside without leaving obvious traces. The sliding roof guidance, sliding roof tension devices and other movable parts shall be assembled in such a way that it is impossible to gain access to the container without leaving obvious traces once the closing devices have been secured.

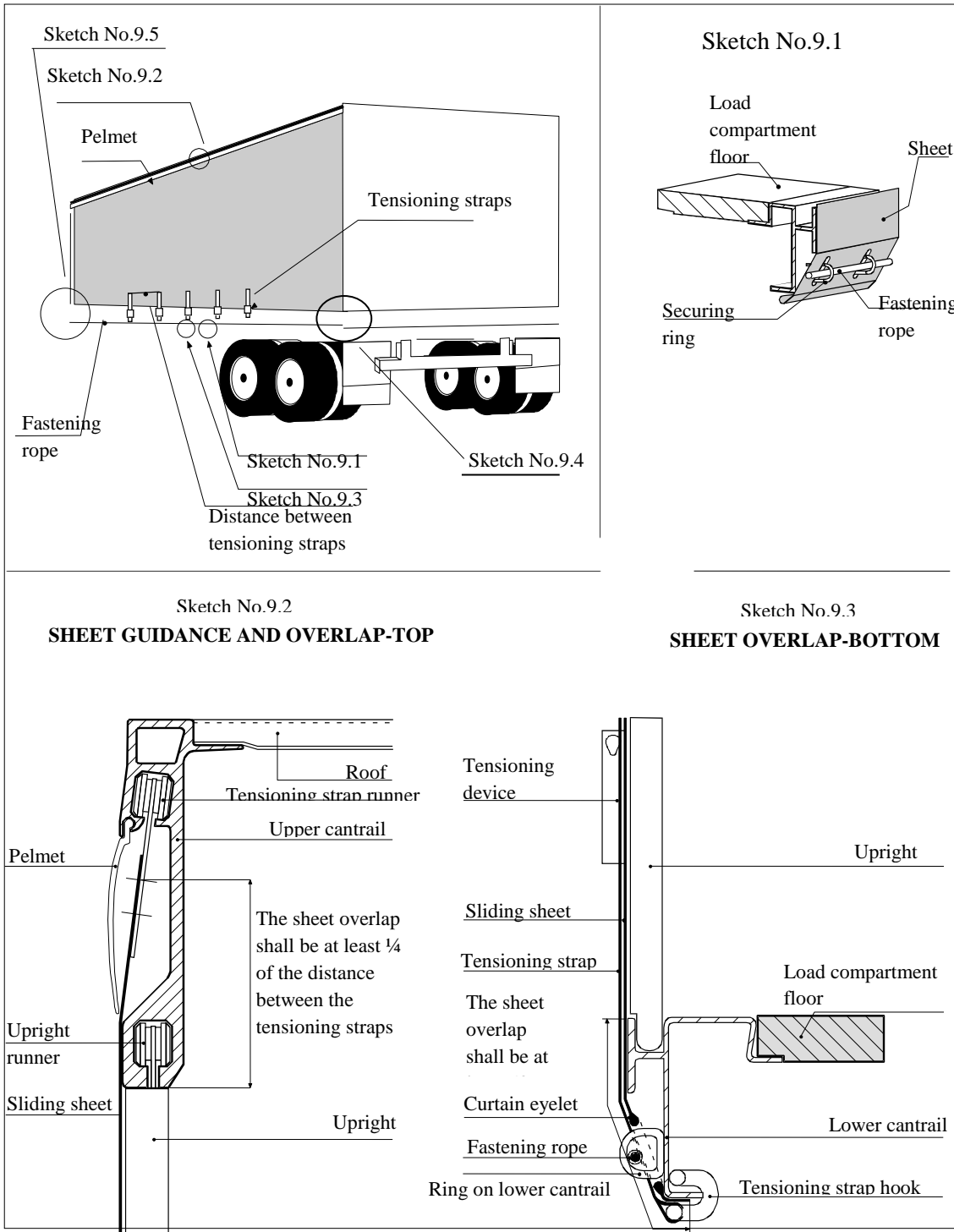
An example of a possible system of construction is shown in sketch No. 10, appended to these Regulations.

Annex 7, Part I, Sketch No. 9

For the existing Sketch No. 9 substitute

Sketch No. 9

EXAMPLE OF A CONSTRUCTION OF A CONTAINER WITH SLIDING SHEETS

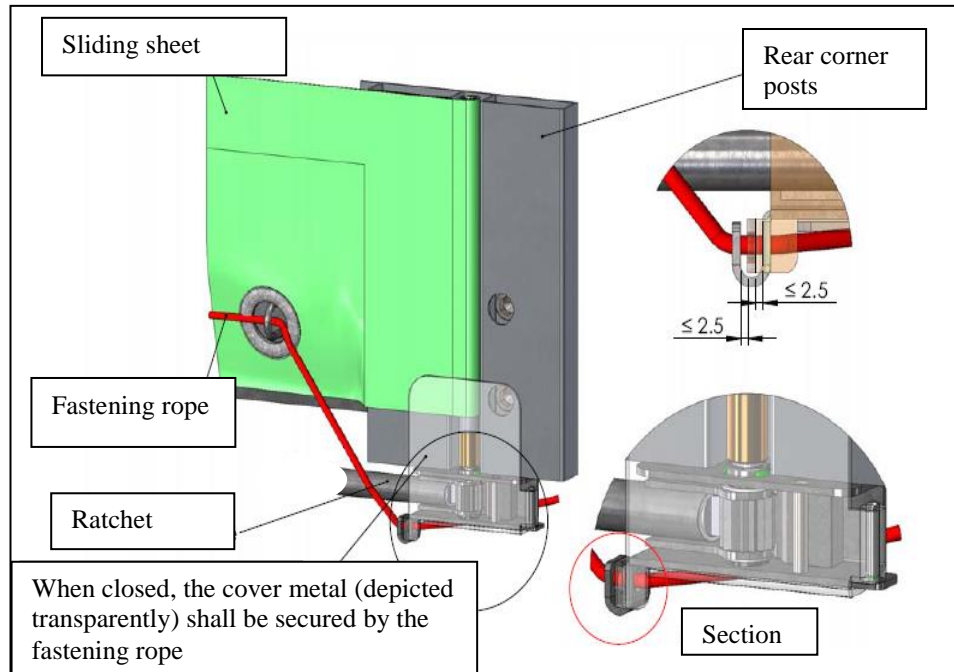


Sketch No. 9 continued

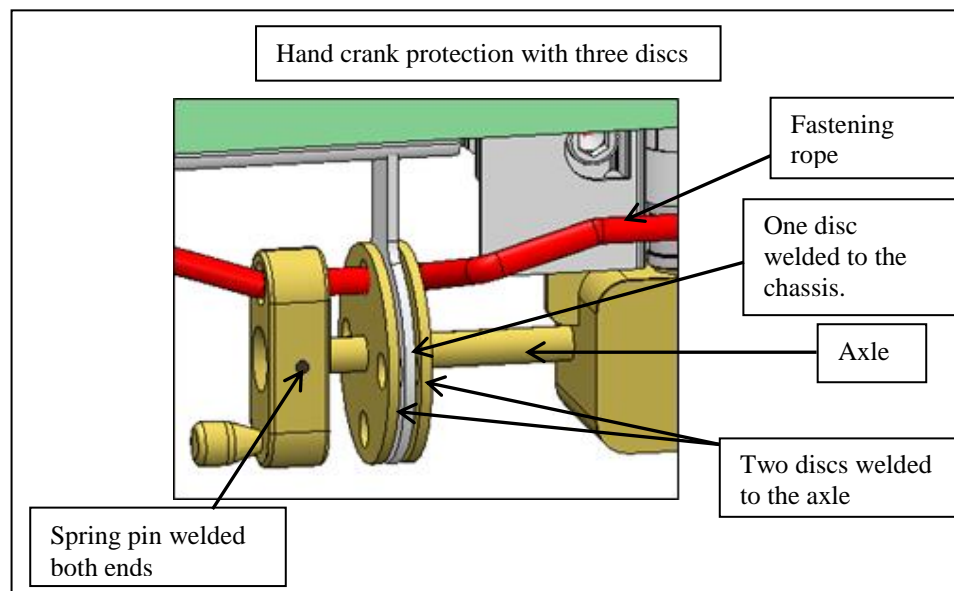
Sketch No. 9.4

To tighten the sliding sheets in the horizontal direction, a ratchet gear is used (normally at the rear end of the container). This sketch shows two examples, (a) and (b), of how the ratchet or gearbox may be secured.

(a) Ratchet securing



(b) Gearbox securing

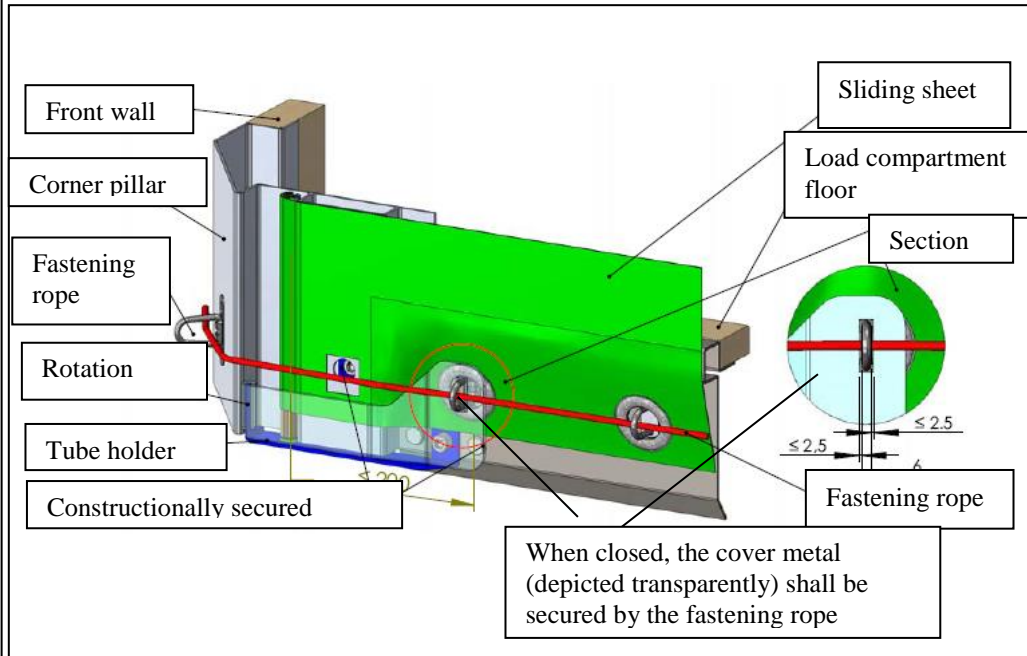


Sketch No. 9 continued

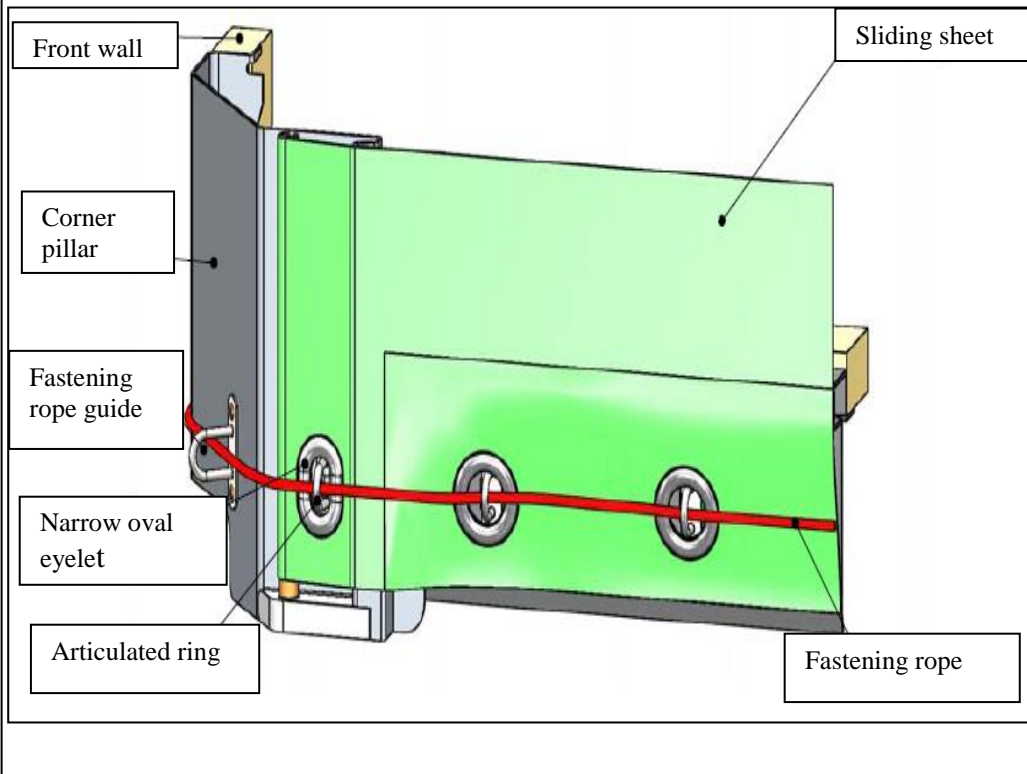
Sketch No. 9.5

To fix the sliding sheet on the other side (normally the front of the container), the following systems, (a) or (b), may be used.

(a) Cover metal

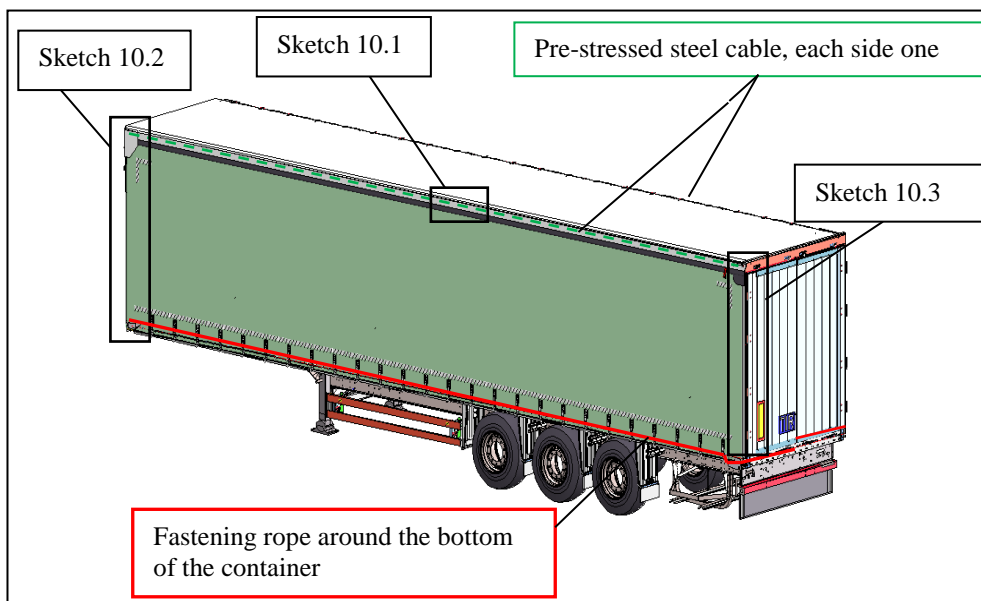


(b) Narrow oval eyelet, anti-lifting system for the tensioning tube

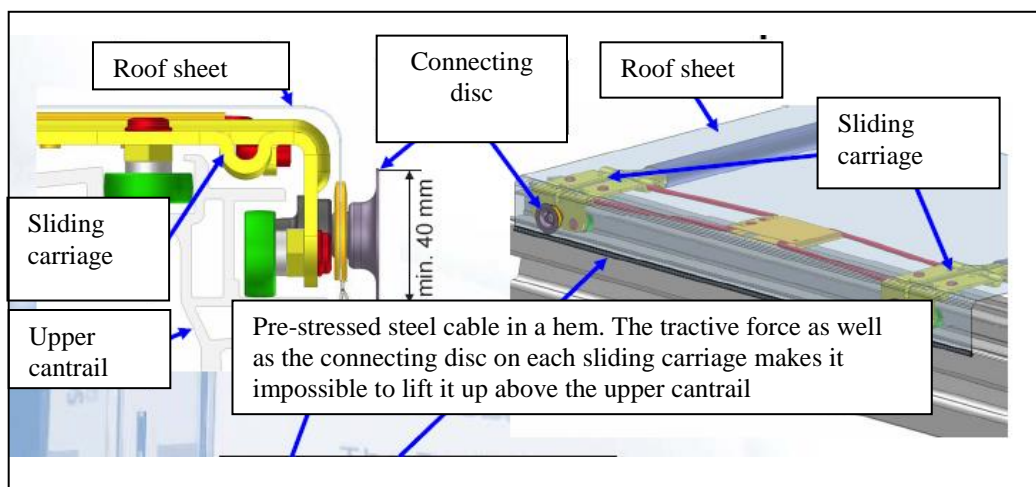


Annex 7, Part I, new Sketch No. 10*After new Sketch No. 9 insert*Sketch No. 10**EXAMPLE OF A CONSTRUCTION OF A CONTAINER WITH A SHEETED SLIDING ROOF**

This sketch shows an example of a container and the important requirements described in Article 6 of these Regulations.

Sketch No. 10.1

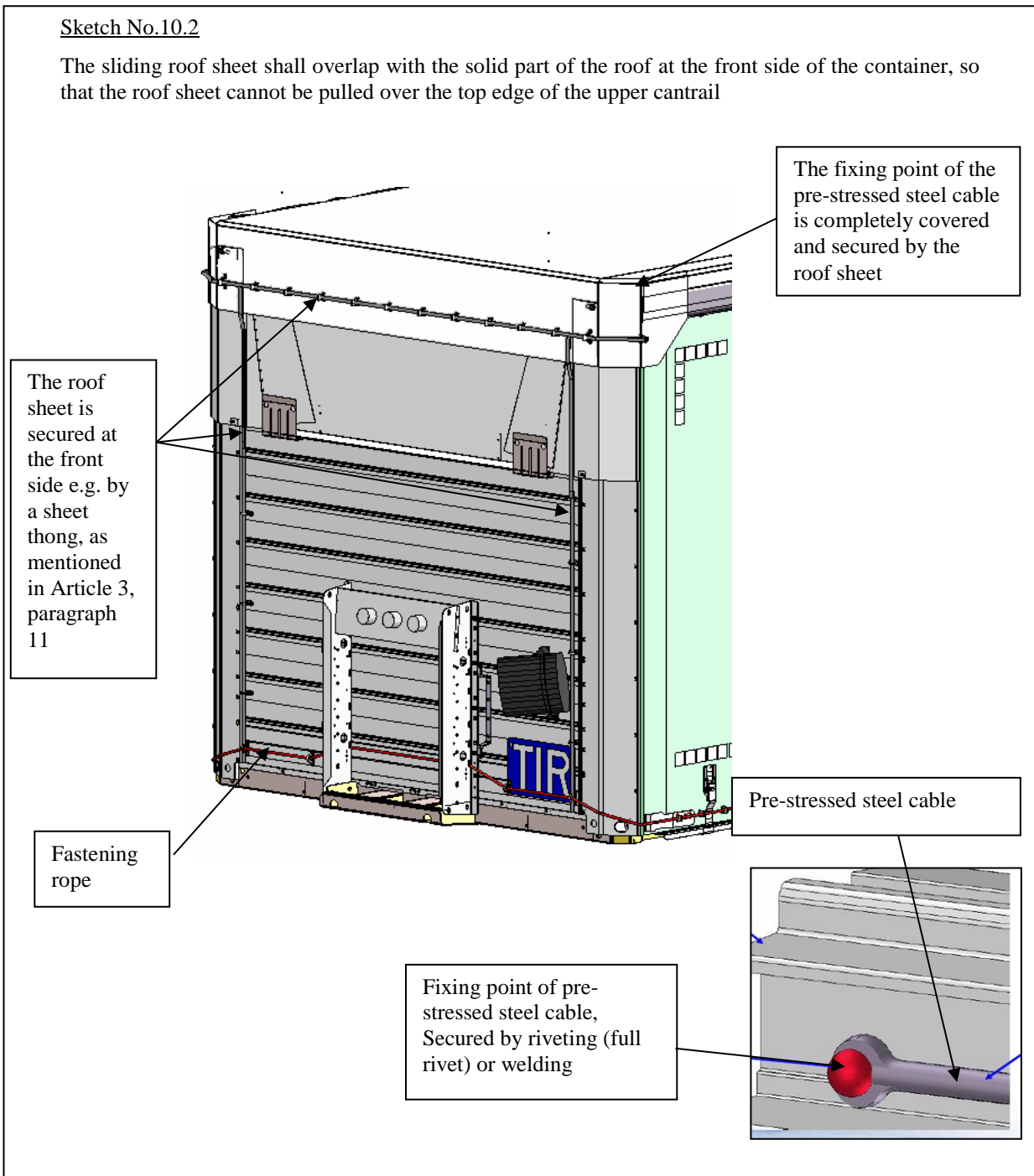
Two pre-stressed steel cables, embedded in a hem, are fixed on each side of the container. This pre-stressed steel cable is fixed to the front (see sketch 10.2) and rear of the body (see sketch 10.3). The tractive force as well as the connecting disc on each sliding carriage makes it impossible to lift up the hem with the pre-stressed steel cable above the upper cantrail.



Sketch No. 10 continued

Sketch No.10.2

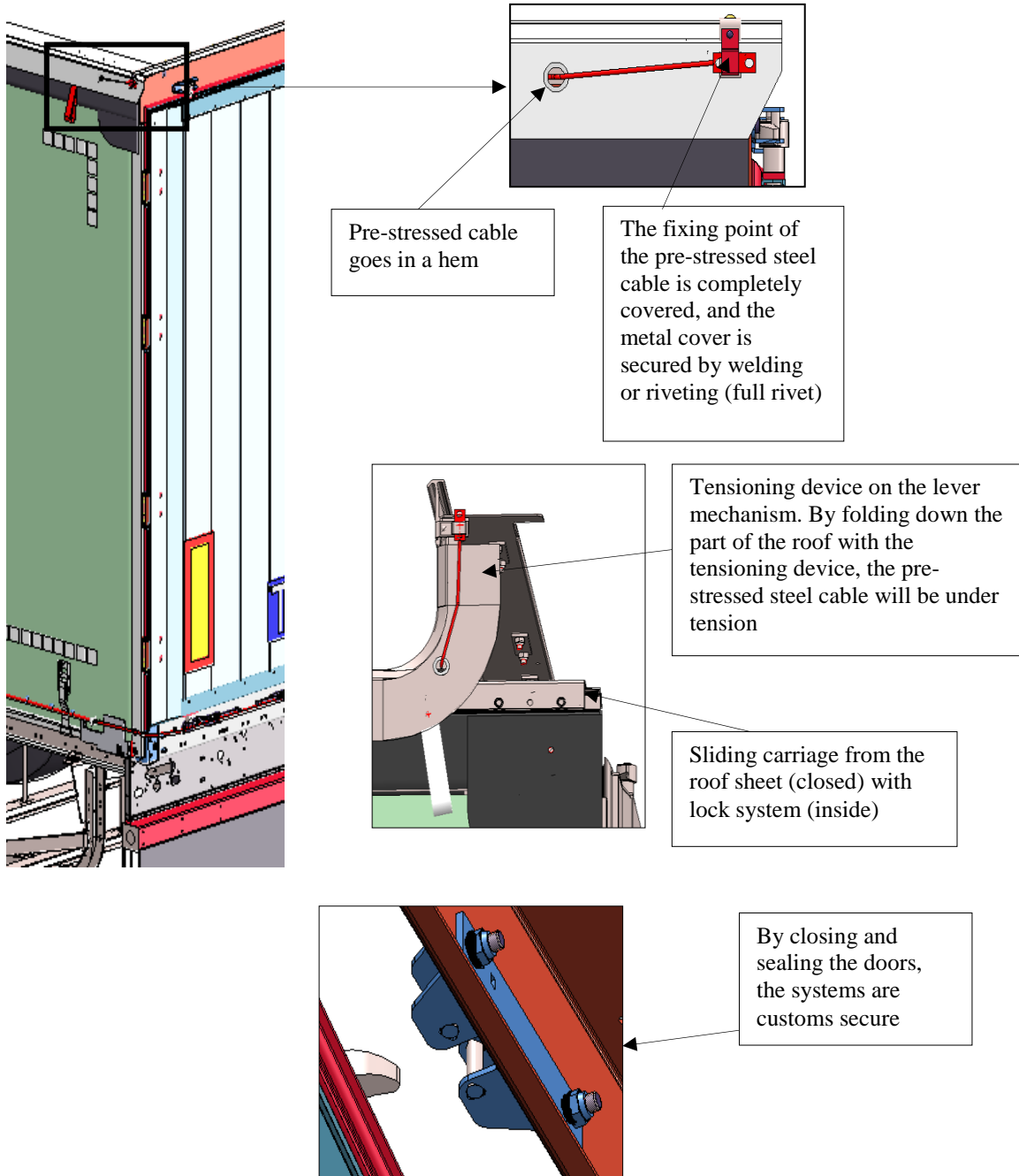
The sliding roof sheet shall overlap with the solid part of the roof at the front side of the container, so that the roof sheet cannot be pulled over the top edge of the upper cantrail



Sketch No. 10 continued

Sketch No.10.3

At the rear, a special device, such as a baffle plate, is fitted to the roof, preventing access to the container, without leaving obvious traces when the doors are closed and sealed.



Proposition d'amendement à la Convention TIR de 1975

Adoptée par le

Comité de gestion de la Convention TIR

le 10-11 février 2016

Le Comité de gestion,

Estimant que les mesures nationales visant à assurer la bonne application du régime TIR sont autorisées sous réserve qu'elles soient signalées dans les plus brefs délais et, dans la mesure du possible, avant leur entrée en vigueur à la TIRExB et que celle-ci détermine si elles sont conformes à la Convention TIR,

Conscient que la TIRExB est chargée de superviser l'application de la Convention et de faciliter le règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales conformément à l'article 10 de l'annexe 8 de la Convention,

Consciente que le mot « immédiatement » à l'article 42 *bis* n'est pas suffisamment clair,

A adopté l'amendement ci-après à l'annexe 6 de la Convention, conformément aux dispositions de l'article 60 de la Convention :

Annexe 6, Nouvelle note explicative 0.42 *bis* :

Ajouter la nouvelle note explicative ci-après à l'article 42 *bis*

« Note explicative à l'article 42 *bis* :

0.42 *bis* À l'article 42 *bis*, l'adverbe "immédiatement" signifie que toute mesure prise au niveau national qui serait susceptible d'influer sur l'application de la Convention et/ou le fonctionnement du régime TIR doit être communiquée par écrit dès que possible, et, si possible, avant son entrée en vigueur, à la Commission de contrôle TIR, afin de permettre à celle-ci de s'acquitter pleinement de sa fonction de contrôle et de vérifier que ladite mesure est conforme aux dispositions de la Convention, en vertu de l'article 42 *bis* et de son mandat tel qu'énoncé à l'annexe 8 de la Convention TIR. ».

Le Comité de gestion,

Conscient que les marchandises, pour que leur transport sous le régime de transit TIR puisse se dérouler avec un minimum d'interventions au cours du trajet tout en offrant un maximum de garanties aux administrations douanières, doivent être transportées dans des véhicules ou des conteneurs satisfaisant aux exigences de sécurité douanière,

Conscient que les véhicules et les conteneurs à bâche de toit coulissante relèvent d'une nouvelle technique qui améliore l'efficacité et l'efficience du transport routier,

Convaincu que l'adoption d'un nouveau type de véhicules et de conteneurs équipés de bâches de toit coulissantes ou de bâches coulissantes permet de satisfaire aux exigences de sécurité douanière et qu'une prescription à cet effet pourrait être intégrée dans les annexes 2 et 7 de la Convention TIR,

A adopté les amendements ci-après aux annexes 2 et 7 de la Convention, conformément aux dispositions de l'article 60 de la Convention :

Annexe 2, article 4, paragraphe 2, alinéa i)

Modifier comme suit :

i) Les bâches coulissantes, plancher, portes et tous autres éléments constitutifs du compartiment de chargement doivent être assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles.

Annexe 2, article 4, paragraphe 2, alinéa iii)

Modifier comme suit :

iii) Le système de guidage et les dispositifs de tension des bâches coulissantes ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de manière qu'on ne puisse ouvrir ni fermer de l'extérieur sans laisser de traces visibles les portes et autres parties mobiles une fois qu'elles sont fermées et scellées pour la douane. Le système de guidage et les dispositifs de tension des bâches coulissantes ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de manière qu'il soit impossible d'accéder au compartiment de chargement sans laisser de traces visibles une fois que les dispositifs de fermeture ont été scellés. Le croquis n° 9 figurant en appendice au présent Règlement illustre un exemple d'un tel système de construction.

Annexe 2, nouvel article 5

Après l'article 4 modifié, *ajouter* :

**« Article 5
Véhicules à bâche de toit coulissante**

1. Lorsqu'il y a lieu, les dispositions des articles 1, 2, 3 et 4 du présent Règlement s'appliquent aux véhicules à bâche de toit coulissante. Ces véhicules doivent en outre être conformes aux dispositions du présent article.

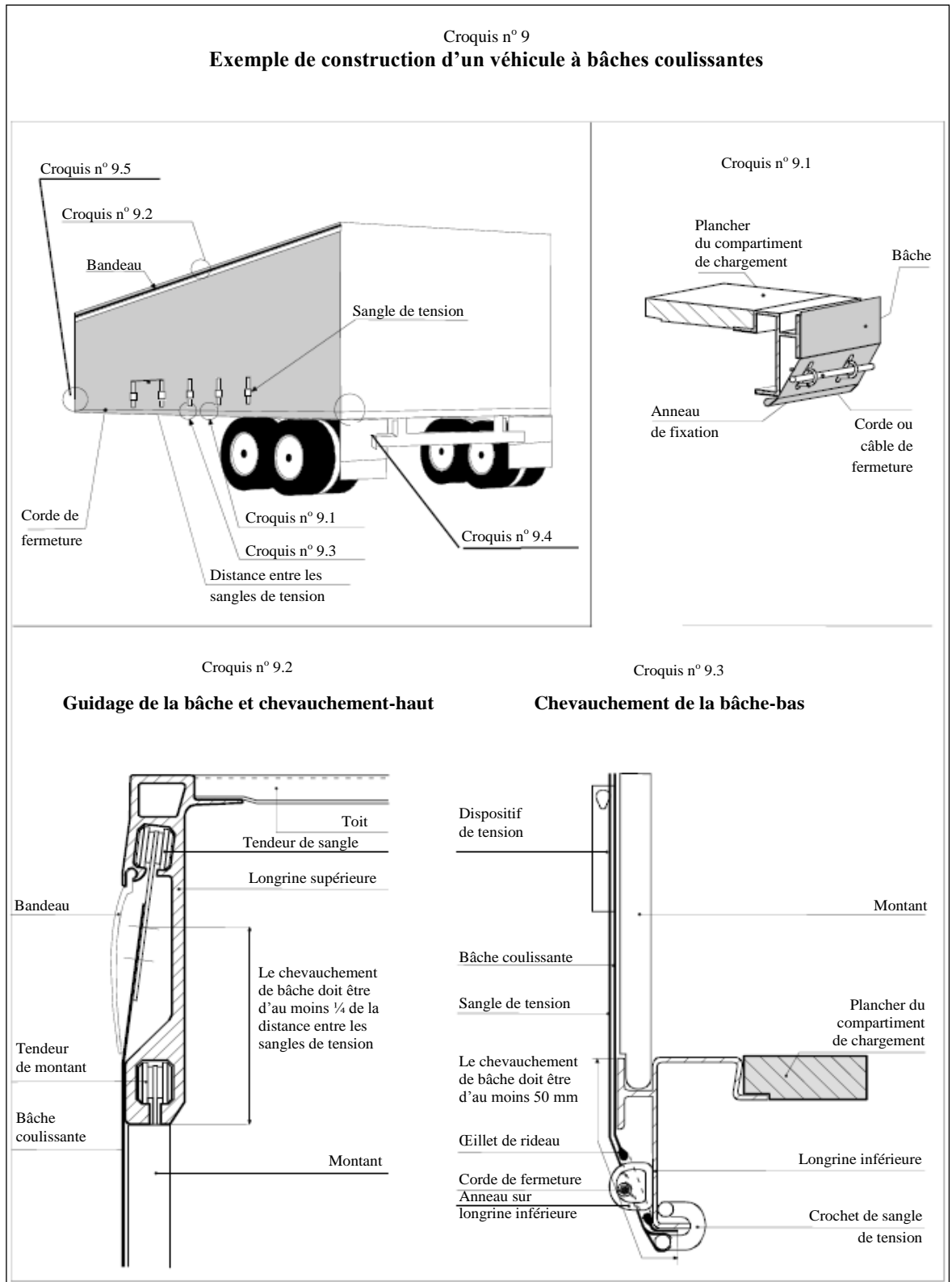
2. La bâche de toit coulissante doit être conforme aux prescriptions des alinéas i) à iii) ci-après :

- i) La bâche de toit coulissante doit être assemblée soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit par des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles.
- ii) La bâche de toit coulissante doit recouvrir la partie pleine du toit à l'avant du compartiment de chargement de telle manière qu'elle ne puisse être tirée par-dessus l'arête supérieure de la longrine supérieure. Dans la longueur du compartiment de chargement, des deux côtés, un câble en acier précontraint doit être inséré dans l'ourlet de la bâche de toit de telle manière qu'on ne puisse le retirer et le réinsérer sans laisser de traces visibles. La bâche de toit doit être fixée au chariot de coulissage de telle manière qu'on ne puisse la retirer et la fixer de nouveau sans laisser de traces visibles.
- iii) Le système de guidage et les dispositifs de tension de la bâche de toit coulissante ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière que, une fois que les dispositifs de fermeture ont été scellés, il soit impossible d'accéder au compartiment de chargement sans laisser de traces visibles. Le système de guidage et les dispositifs de tension de la bâche de toit coulissante ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière que, une fois que les dispositifs de fermeture ont été scellés, il soit impossible d'accéder au compartiment de chargement sans laisser de traces visibles.

Le croquis n° 10 figurant en appendice au présent Règlement illustre un exemple possible d'un tel système de construction. ».

Annexe 2, nouveau croquis n° 9

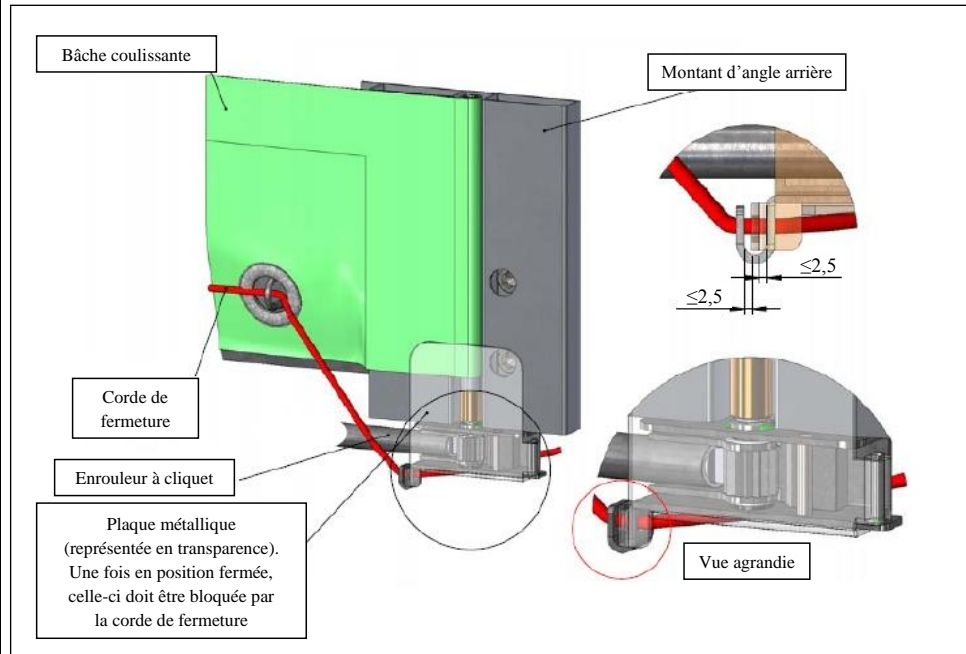
Remplacer le croquis n° 9 par le suivant :



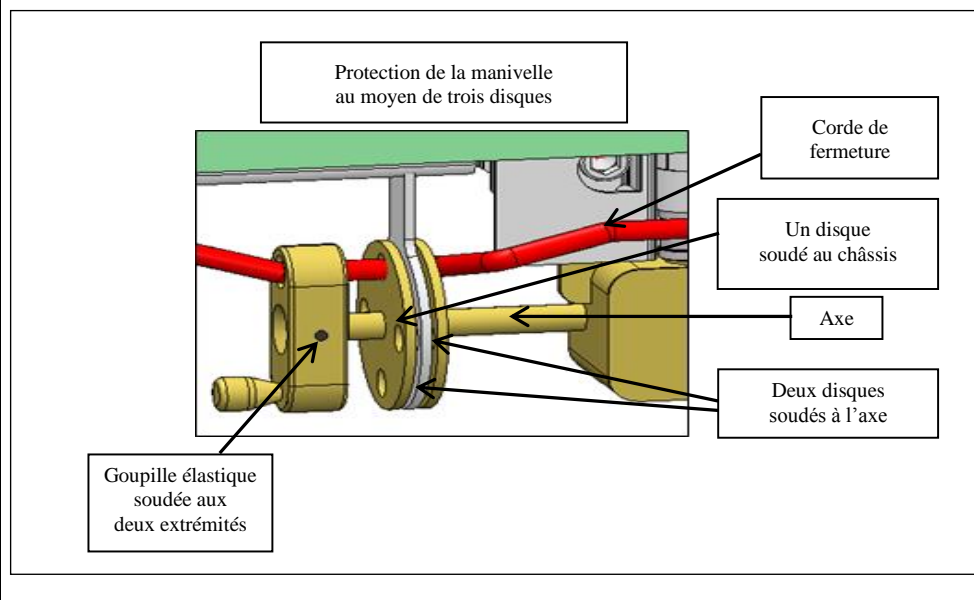
Croquis n° 9.4

Pour tendre la bâche coulissante horizontalement, on utilise un enrouleur à cliquet (habituellement à l'arrière du véhicule). Le présent croquis donne deux exemples a) et b) de la manière de verrouiller l'enrouleur à cliquet ou le tendeur à réducteur.

a) Verrouillage de l'enrouleur à cliquet



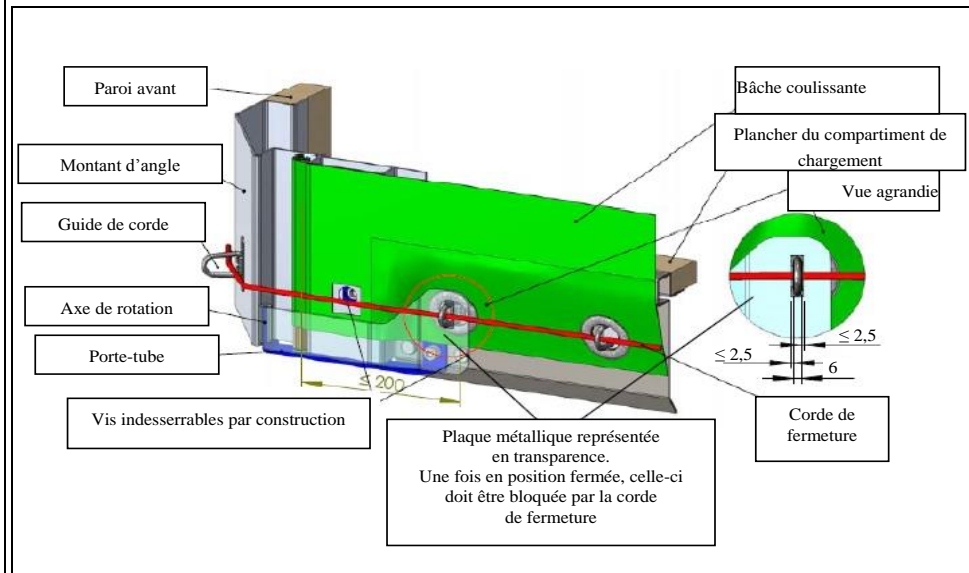
b) Verrouillage du tendeur à réducteur



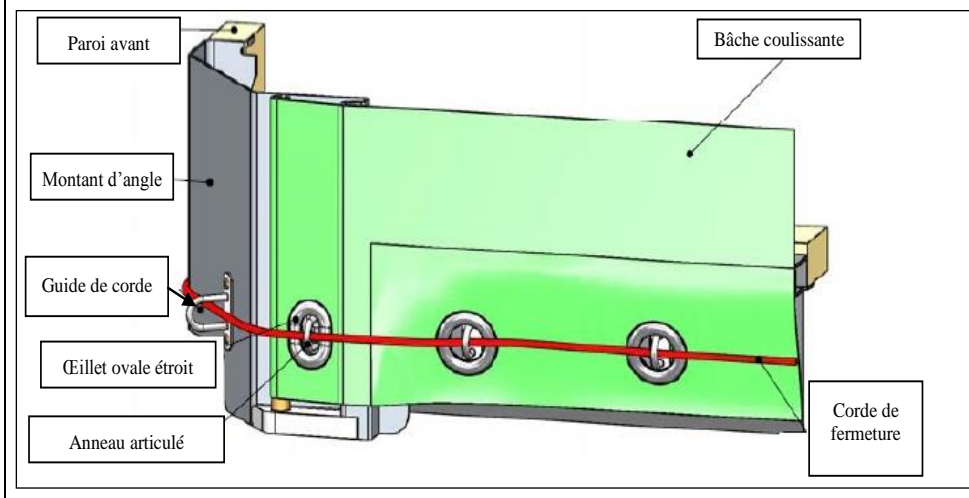
Croquis n° 9.5

Pour fixer la bâche coulissante de l'autre côté (habituellement à l'avant du véhicule), on peut utiliser les systèmes a) ou b) suivants.

a) Plaque métallique

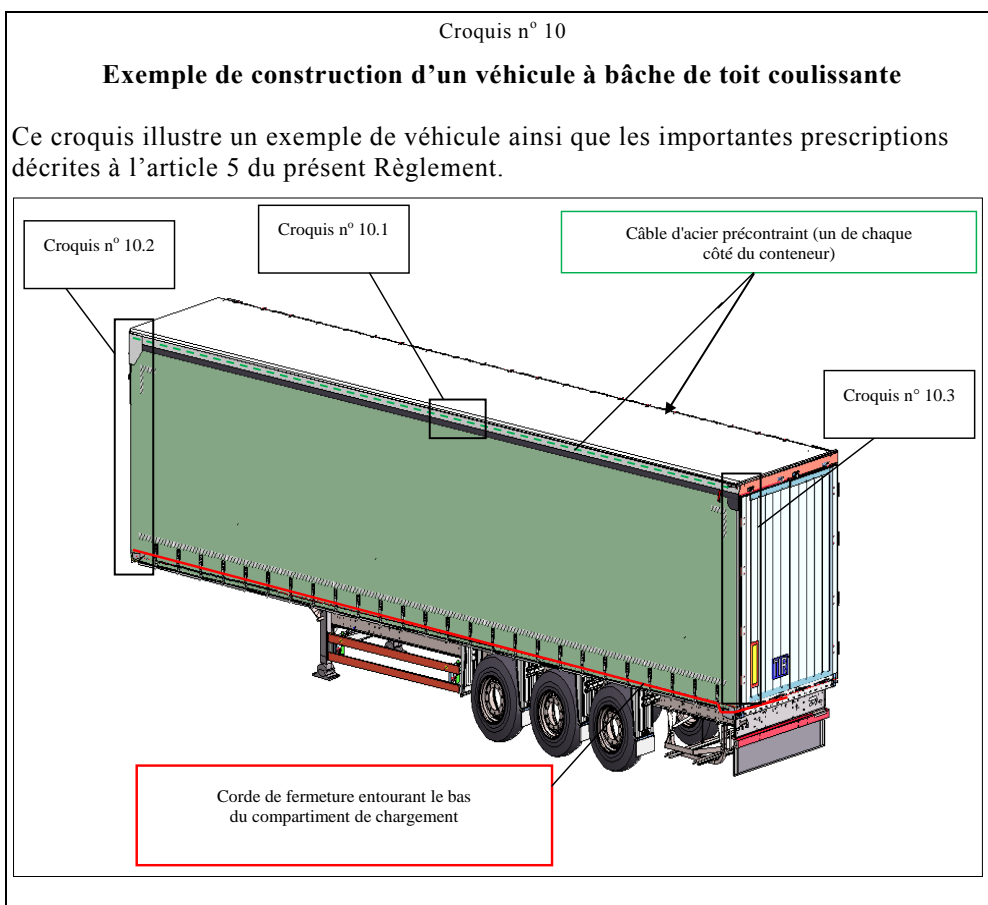


b) Œillet ovale étroit et système antilevage pour le tube de tension



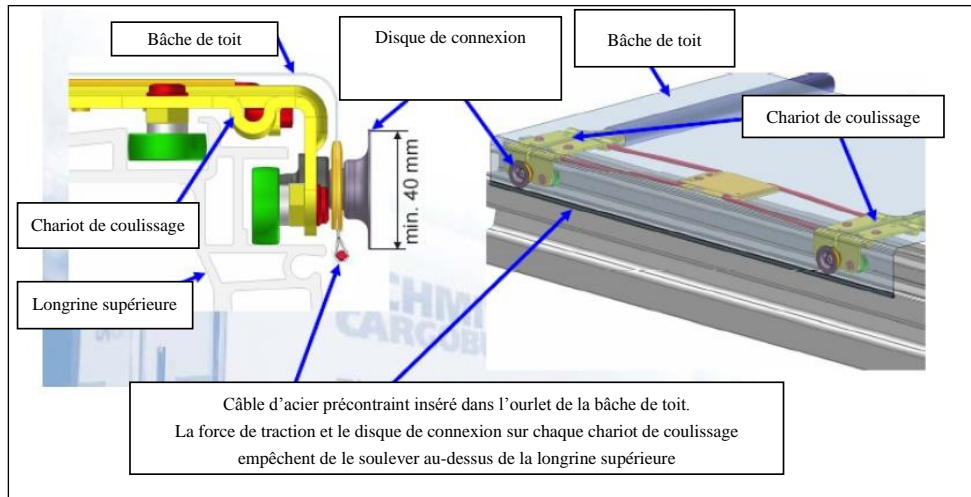
Annexe 2, nouveau croquis n° 10

Après le nouveau croquis n° 9, ajouter un nouveau croquis n° 10, ainsi conçu :



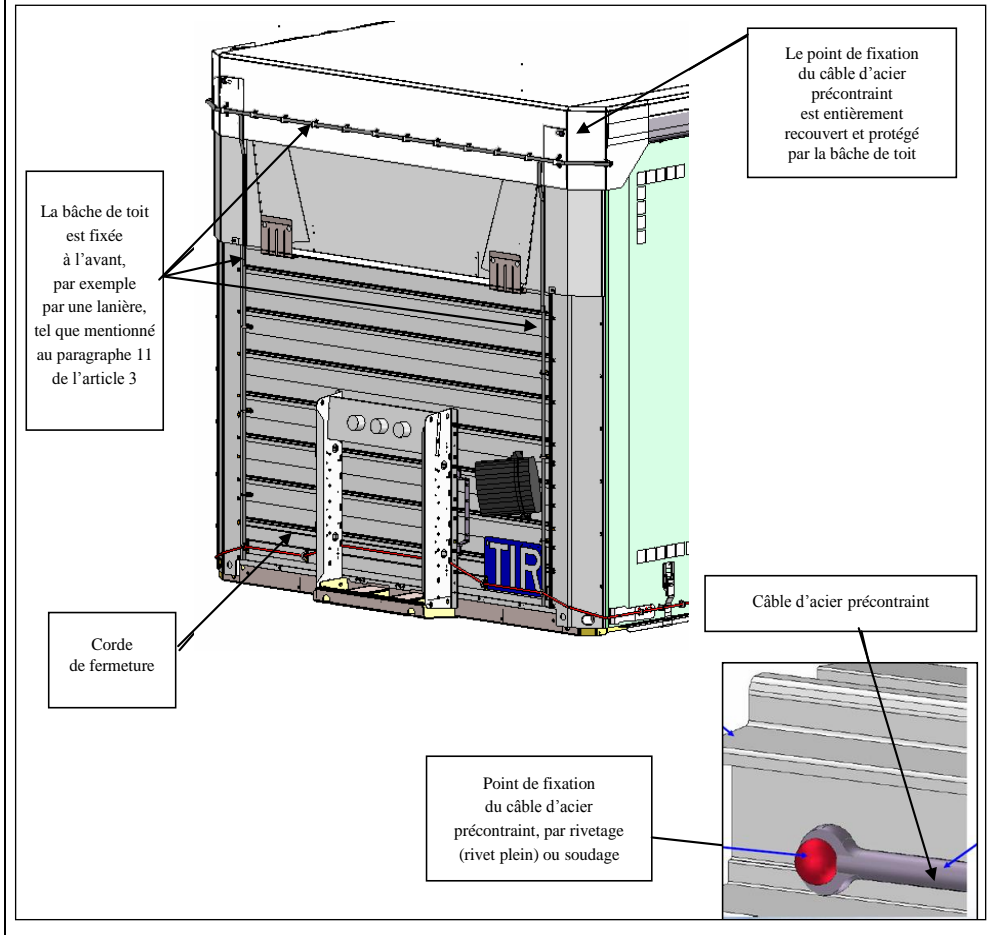
Croquis n° 10.1

Deux câbles d'acier précontraint, insérés dans l'ourlet des bâches latérales, sont fixés de part et d'autre du compartiment de chargement. Chacun d'eux est fixé à l'avant (voir croquis 10.2) et à l'arrière du compartiment (voir croquis 10.3). La force de traction et le disque de connexion sur chaque chariot de coulissage empêchent de soulever le câble et l'ourlet au-dessus de la longrine supérieure.



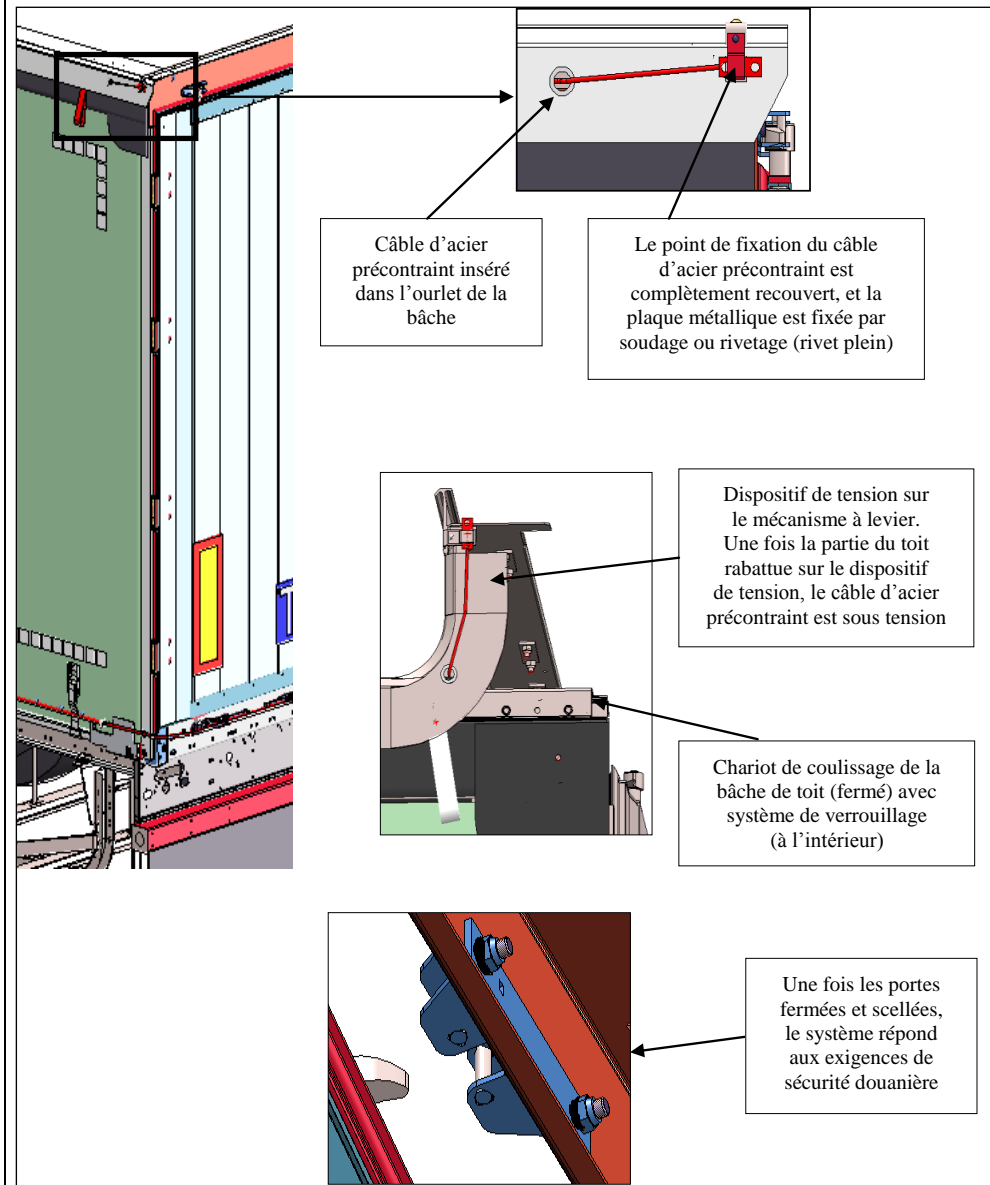
Croquis n° 10.2

La bâche de toit coulissante doit recouvrir la partie pleine du toit à l'avant du compartiment de chargement de telle manière qu'elle ne puisse être tirée par-dessus l'arête supérieure de la longrine supérieure.



Croquis n° 10.3

À l'arrière, un dispositif spécial, par exemple une plaque déflectrice, est monté sur le toit et empêche d'accéder au compartiment de chargement sans laisser de traces visibles une fois les portes fermées et scellées.



Annexe 7, première partie, article 5, paragraphe 2, alinéa i)

Modifier comme suit :

« i) Les bâches coulissantes, plancher, portes et tous autres éléments constitutifs du conteneur doivent être assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. ».

Annexe 7, première partie, article 5, paragraphe 2, alinéa iii)

Modifier comme suit :

« iii) Le système de guidage et les dispositifs de tension des bâches coulissantes ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière qu'on ne puisse ouvrir ni fermer de l'extérieur sans laisser de traces visibles les portes et autres parties mobiles une fois celles-ci fermées et scellées pour la douane. Le système de guidage et les dispositifs de tension des bâches coulissantes ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière qu'il soit impossible d'accéder au conteneur sans laisser de traces visibles une fois que les dispositifs de fermeture ont été scellés. Le croquis n° 9 figurant en appendice au présent Règlement illustre un exemple d'un tel système de construction. ».

Annexe 7, première partie, nouvel article 6

Après l'article 5 modifié, ajouter un nouvel article 6, libellé comme suit :

« Article 6

Conteneurs à bâche de toit coulissante

1. Lorsqu'il y a lieu, les dispositions des articles 1, 2, 3, 4 et 5 du présent Règlement s'appliquent aux conteneurs à bâche de toit coulissante. En outre, ces conteneurs doivent être conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche de toit coulissante doit être conforme aux prescriptions des alinéas i) à iii) ci-après :

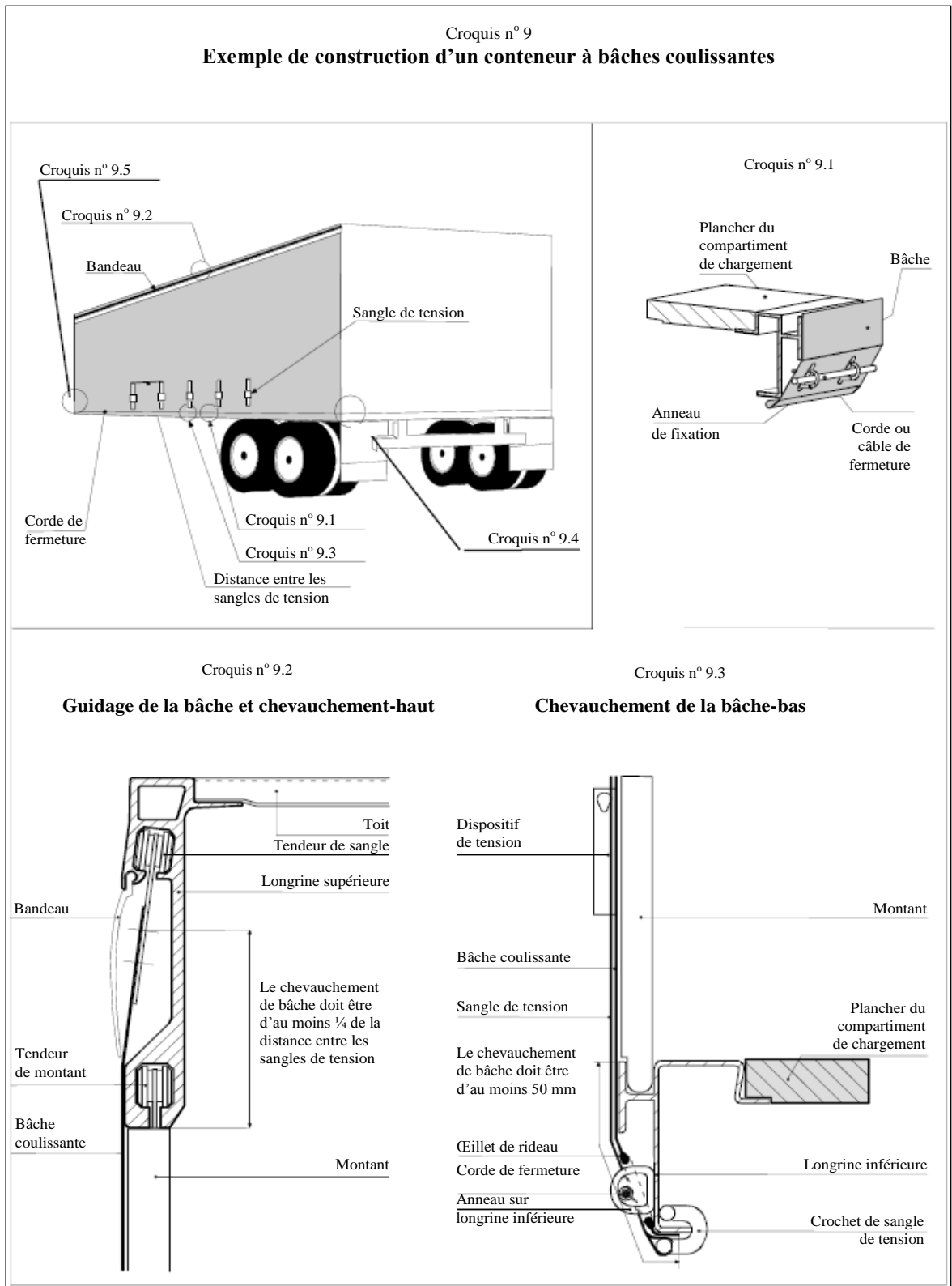
- i) La bâche de toit coulissante doit être assemblée soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit par des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles.
- ii) La bâche de toit coulissante doit recouvrir la partie pleine du toit à l'avant du conteneur de telle manière qu'elle ne puisse être tirée par-dessus l'arête supérieure de la longrine supérieure. Dans la longueur du conteneur, des deux côtés, un câble en acier précontraint doit être inséré dans l'ourlet de la bâche de toit de telle manière qu'on ne puisse le retirer et le réinsérer sans laisser de traces visibles. La bâche de toit doit être fixée au chariot de coulissage de telle manière qu'on ne puisse la retirer et la fixer de nouveau sans laisser de traces visibles.
- iii) Le système de guidage et les dispositifs de tension de la bâche de toit coulissante ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de manière qu'on ne puisse ouvrir ni fermer de l'extérieur les portes, le toit et les autres parties mobiles sans laisser de traces visibles une fois qu'ils sont fermés et scellés pour la douane. Le système de guidage et les

dispositifs de tension de la bâche de toit coulissante ainsi que les autres parties mobiles doivent être assemblés de telle manière que, une fois que les dispositifs de fermeture ont été scellés, il soit impossible d'accéder au conteneur sans laisser de traces visibles.

Le croquis n° 10 figurant en appendice au présent Règlement illustre un exemple possible d'un tel système de construction. ».

Annexe 7, première partie, nouveau croquis n° 9

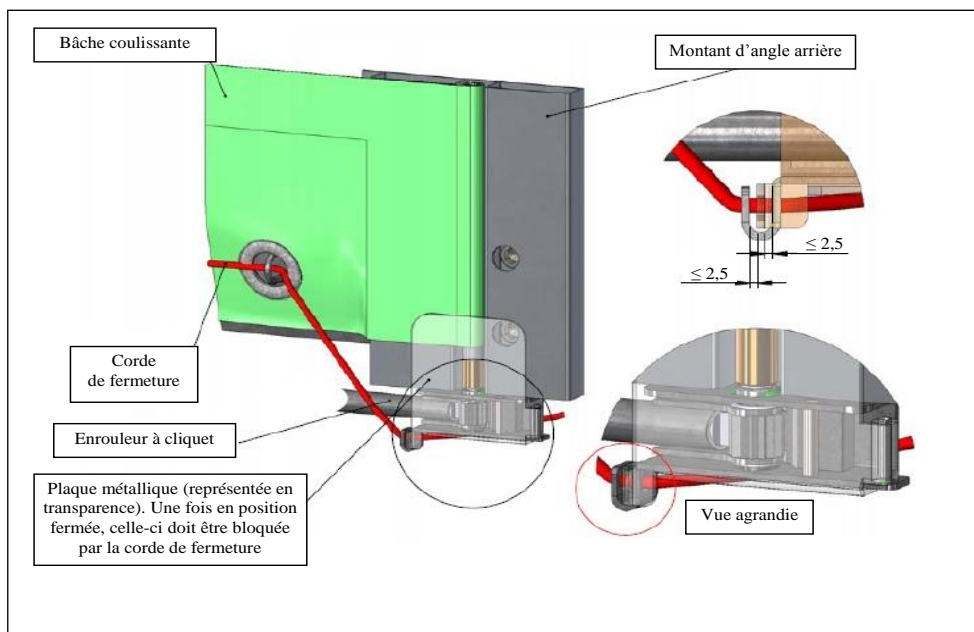
Remplacer le croquis n° 9 par le suivant :



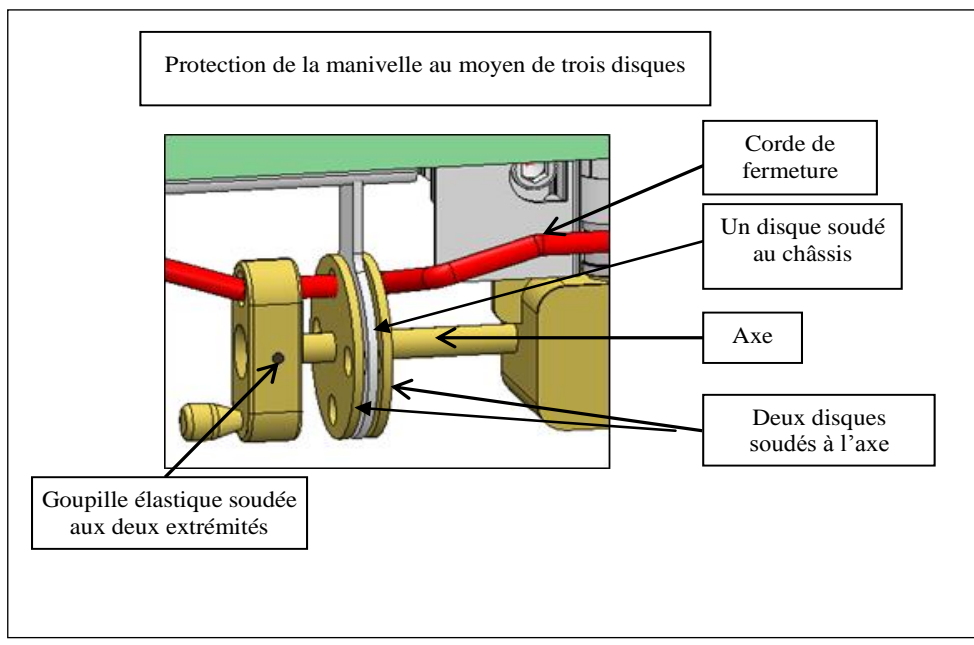
Croquis n° 9.4

Pour tendre la bâche coulissante horizontalement, on utilise un enrouleur à cliquet (habituellement à l'arrière du conteneur). Le présent croquis donne deux exemples a) et b) de la manière de verrouiller l'enrouleur à cliquet ou le tendeur à réducteur.

a) Verrouillage de l'enrouleur à cliquet



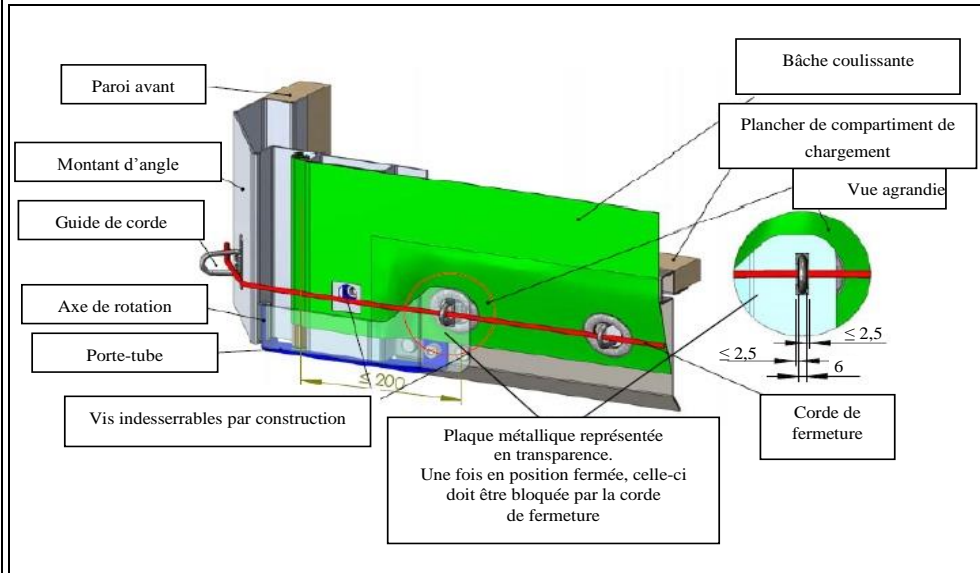
b) Verrouillage du tendeur à réducteur



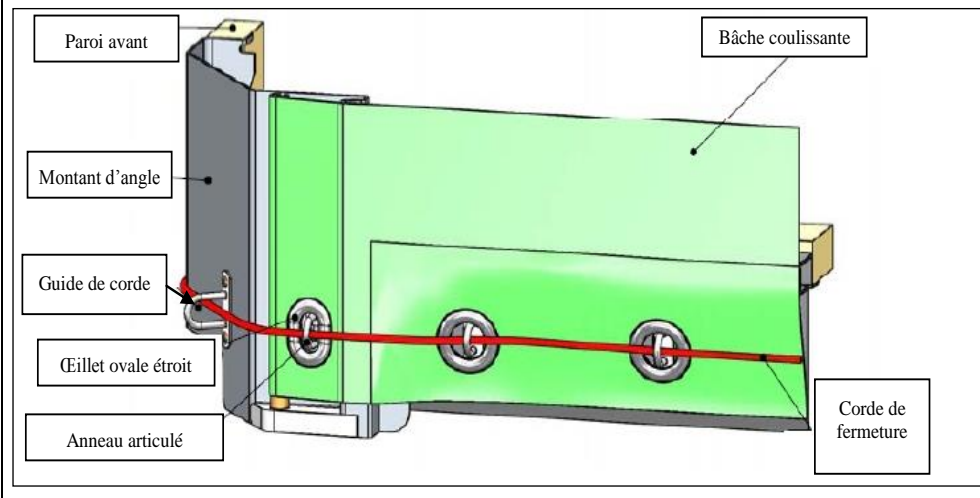
Croquis n° 9.5

Pour fixer la bâche coulissante de l'autre côté (habituellement à l'avant du véhicule), on peut utiliser les systèmes a) ou b) suivants.

a) Plaque métallique

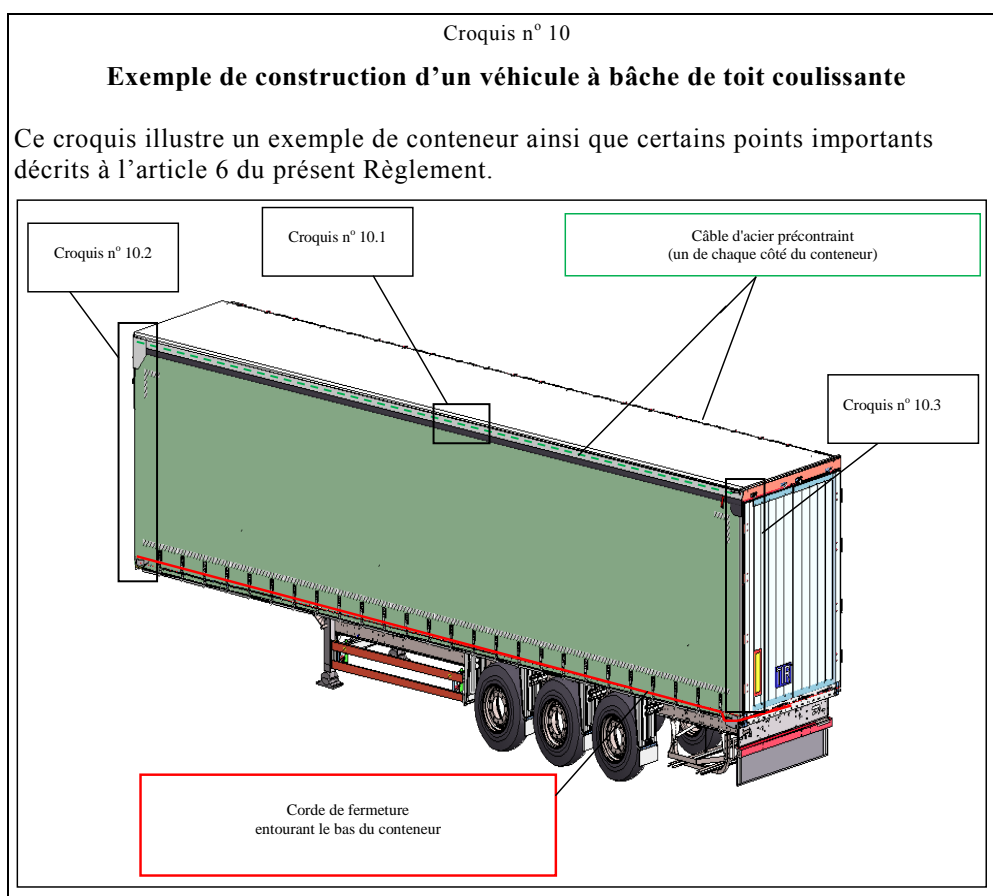


b) Cèillet ovale étroit et système antilevage pour le tube de tension



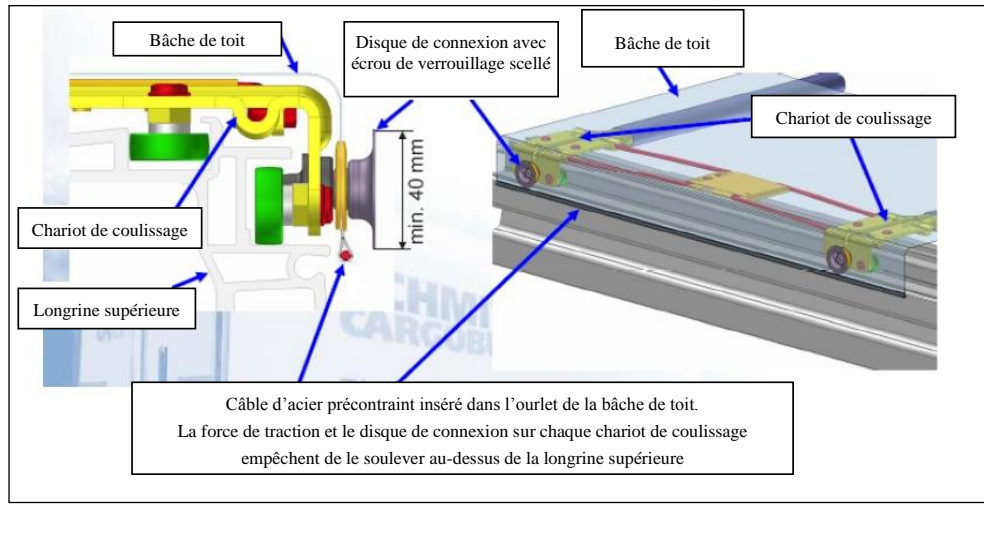
Annexe 7, première partie, nouveau croquis n° 10

Après le nouveau croquis n° 9, ajouter un nouveau croquis n° 10, ainsi conçu :



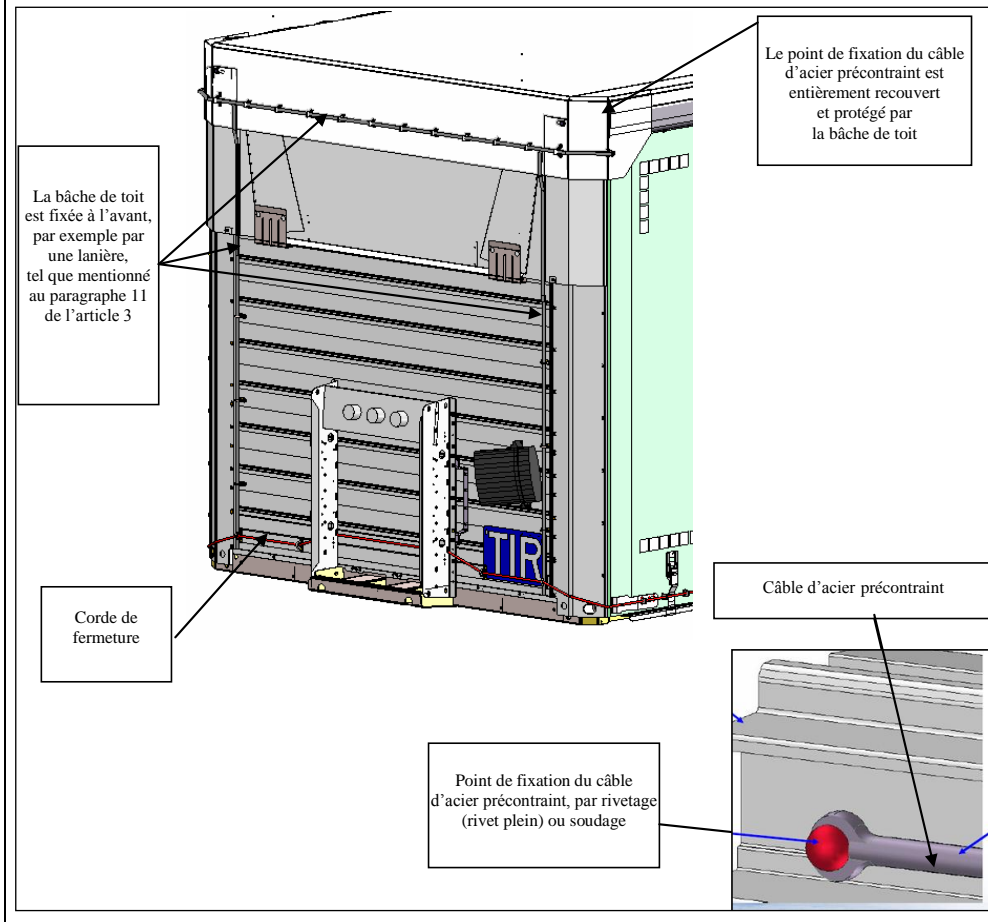
Croquis n° 10.1

Deux câbles d'acier précontraint, insérés dans l'ourlet des bâches latérales, sont fixés de part et d'autre du conteneur. Chacun d'eux est fixé à l'avant (voir croquis 10.2) et à l'arrière du conteneur (voir croquis 10.3). La force de traction et le disque de connexion sur chaque chariot de coulissage empêchent de soulever le câble et l'ourlet au-dessus de la longrine supérieure.



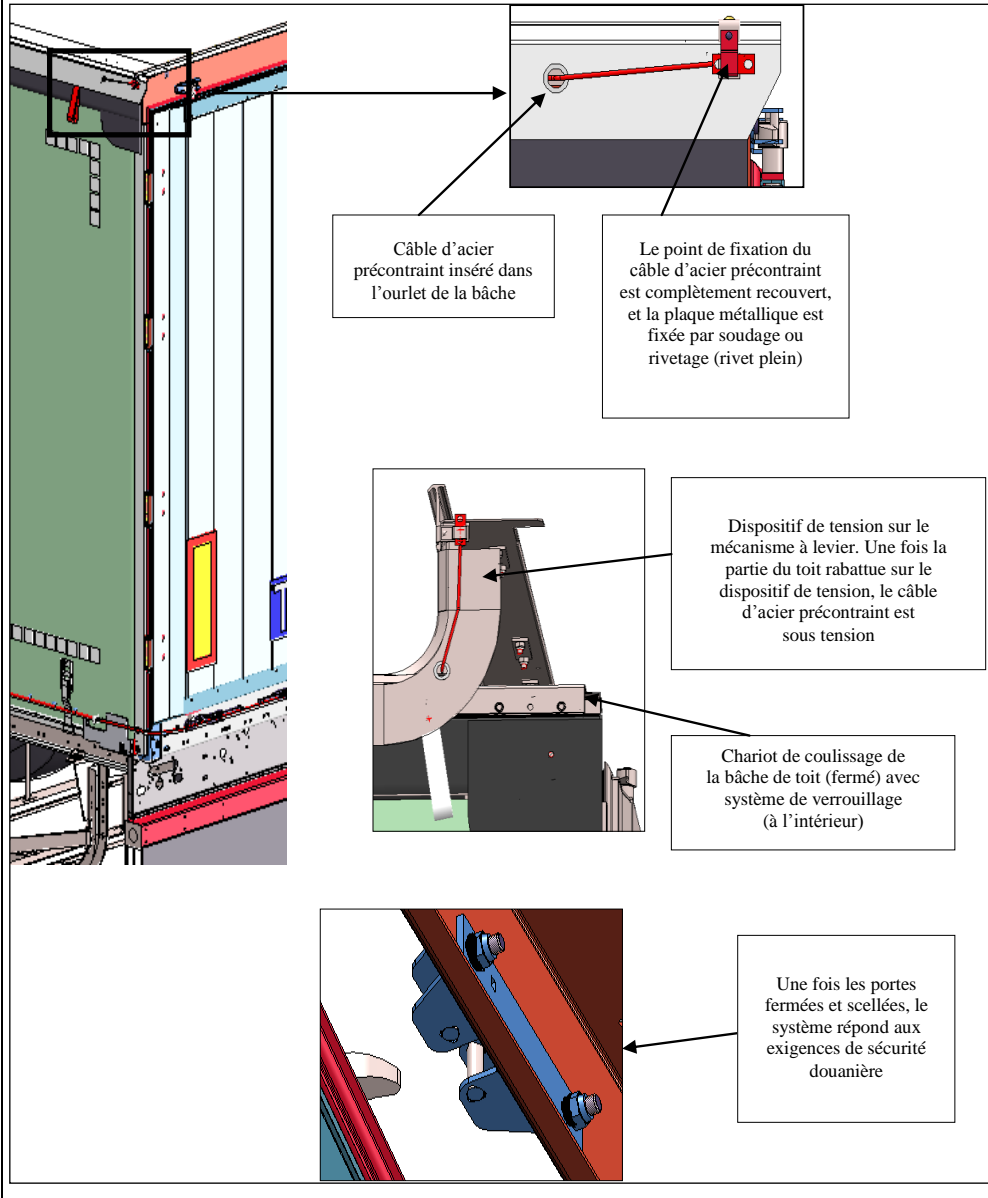
Croquis n° 10.2

La bâche de toit coulissante doit recouvrir la partie pleine du toit à l'avant du conteneur de telle manière qu'elle ne puisse être tirée par-dessus l'arête supérieure de la longrine supérieure.



Croquis n° 10.3

À l'arrière, un dispositif spécial, par exemple une plaque déflectrice, est monté sur le toit et empêche d'accéder au conteneur sans laisser de traces visibles une fois les portes fermées et scellées.



Предложения по поправкам к конвенции МДП, 1975 г.

принятые

Административным комитетом МДП

10-11 февраля 2016

Административный комитет,

соглашаясь с тем, что национальные меры, имеющие целью обеспечить надлежащее применение процедуры МДП, допускаются в той степени, в какой они доводятся до сведения как можно скорее и по возможности до их вступления в силу, и обсуждены ИСМДП на предмет их соответствия Конвенции МДП,

признавая, что на ИСМДП возложена ответственность по надзору за применением Конвенции МДП и по содействию в урегулировании споров между Договаривающимися сторонами, объединениями, страховыми компаниями и международными организациями на основании статьи 10 приложения 8 к Конвенции,

понимая, что слово «незамедлительно» в статье 42-бис не дает достаточной ясности,

принял следующую поправку к приложению 6 к Конвенции в соответствии с положениями статьи 60 Конвенции:

Приложение 6, новая пояснительная записка 0.42-бис:

Добавить новую пояснительную записку к статье 42-бис *следующего содержания*

«Пояснительная записка к статье 42-бис:

0.42-бис Под термином "незамедлительно" в статье 42-бис подразумевается, что национальные меры, которые могут повлиять на применение Конвенции МДП и/или функционирование системы МДП, надлежит доводить до сведения Исполнительного комитета МДП (ИСМДП) в письменном виде как можно скорее и по возможности до их вступления в силу, с тем чтобы ИСМДП мог эффективно выполнять свои надзорные функции и свою обязанность по проверке соответствия таких мер положениям Конвенции МДП согласно предписаниям статьи 42-бис и своему кругу ведения, изложенному в приложении 8 к Конвенции МДП».

Административный комитет,

признавая, что для обеспечения перемещения грузов в рамках процедуры транзита МДП с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечения максимальной таможенной безопасности необходимо, чтобы грузы перемещались в надежных с точки зрения таможи транспортных средствах или контейнерах,

понимая, что транспортные средства и контейнеры с крытой брезентом раздвижной крышей представляют собой новый вид транспортного оборудования, способствующий повышению результативности и эффективности автомобильных перевозок,

будучи уверен в том, что внедрение новой конструкции транспортных средств и контейнеров с крытой брезентом раздвижной крышей или скользящими полами отвечает критериям надежности с точки зрения таможи и может быть включено в приложения 2 и 7 к Конвенции МДП,

принял в соответствии с положениями статьи 60 Конвенции следующие поправки к приложениям 2 и 7 к Конвенции:

Пункт 2 i) статьи 4 приложения 2

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«i) Скользящие полы, пол, двери и все другие составные части грузового отделения должны 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».

Пункт 2 iii) статьи 4 приложения 2

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«iii) Направляющий элемент скользящей полы, устройства натяжения скользящей полы 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 полы, устройства натяжения скользящей полы и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запираания запорных устройств исключался доступ в грузовое отделение без оставления видимых следов. Пример подобной системы конструкции изображен на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам».

Приложение 2, новая статья 5

После измененной статьи 4 включить

«Статья 5 Транспортные средства с крытой брезентом раздвижной крышей

1. Положения статей 1, 2, 3 и 4 настоящих Правил распространяются на транспортные средства с крытой брезентом раздвижной крышей в той мере, в

какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти транспортные средства должны соответствовать положениям настоящей статьи.

2. Крытая брезентом раздвижная крыша должна отвечать требованиям, изложенным в подпунктах i)–iii) ниже.

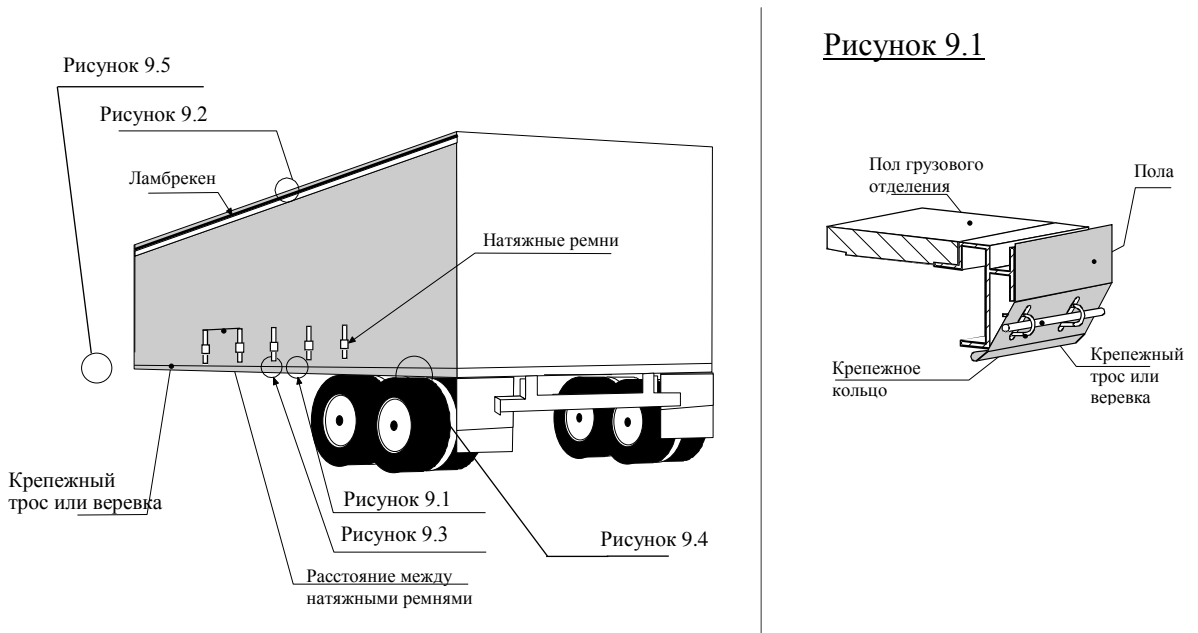
- i) Крытая брезентом раздвижная крыша должна соединяться либо с помощью приспособлений, которые не могут быть сняты снаружи и вновь поставлены на место без оставления видимых следов, либо с помощью методов, обеспечивающих такую конструкцию, которая не может быть изменена без оставления видимых следов.
- ii) Пола крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди грузового отделения, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. По всей длине грузового отделения с обеих сторон в кромку пола 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.
- iii) Направляющий элемент раздвижной крыши, устройства натяжения раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытые и опечатанные таможенными пломбами двери, крыша и другие подвижные части нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент раздвижной крыши, устройства натяжения раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запирающих устройств исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов.

Пример подобной системы конструкции показан на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам».

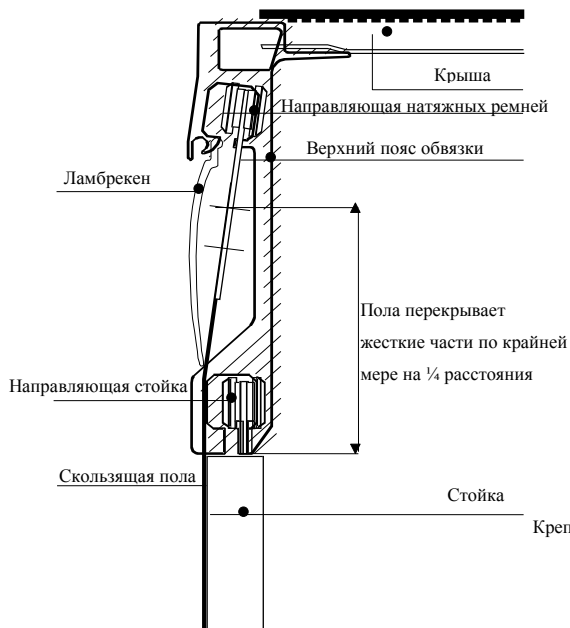
Приложение 2, рисунок 9

Нынешний рисунок 9 *заменить* следующим рисунком:

**«Рисунок 9
ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
СО СКОльзяЩИМИ ПОлами»**



**Рисунок 9.2
НАПРАВЛЯЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ
И ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ ПОлы –
ВЕРХ**



**Рисунок 9.3
ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ
ПОлы – НИЗ**

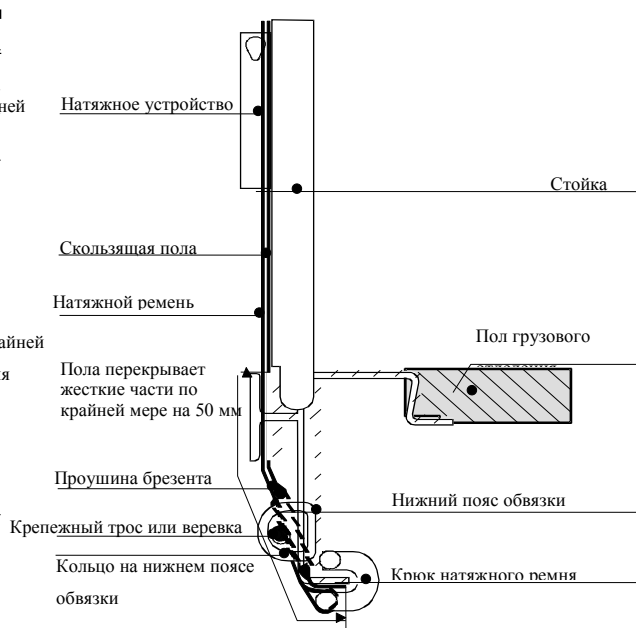
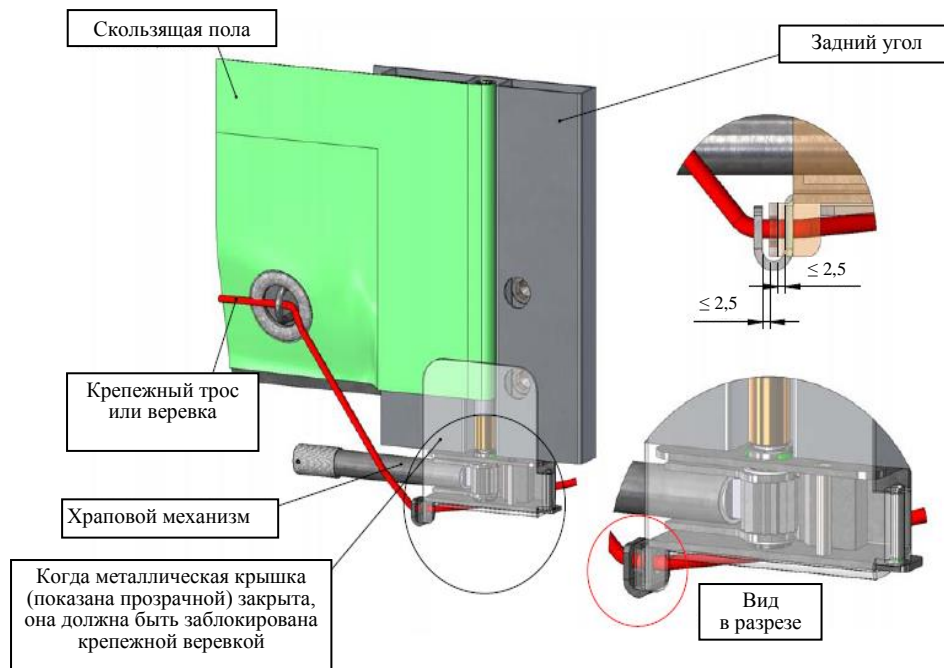


Рисунок 9 (продолжение)

Рисунок 9.4

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

а) Блокировка храповика



б) Блокировка храпового механизма

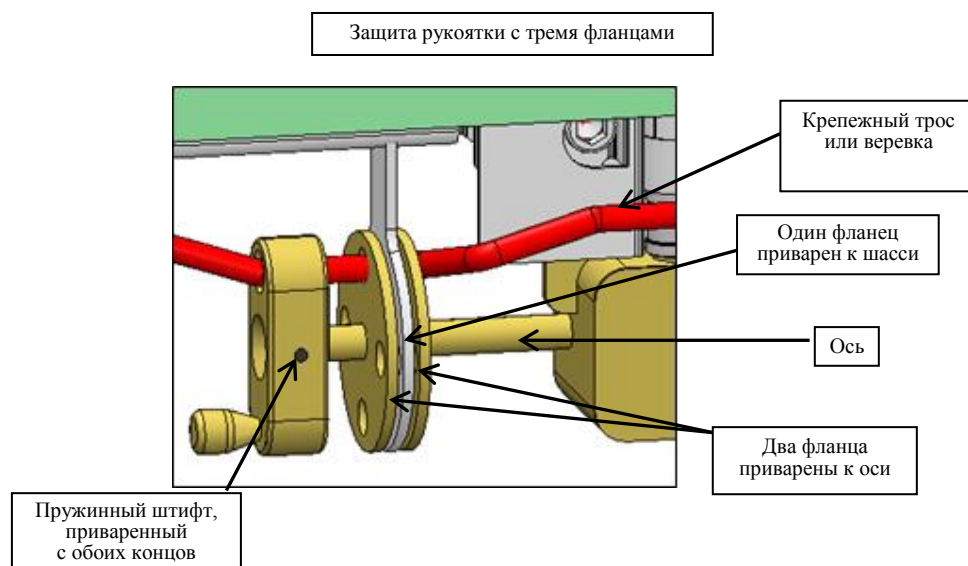
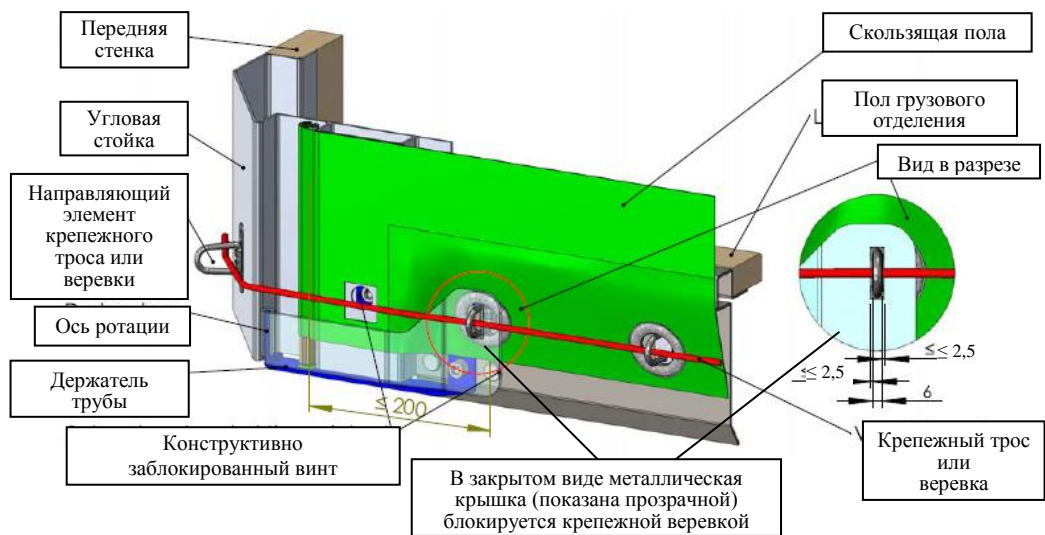


Рисунок 9 (продолжение)

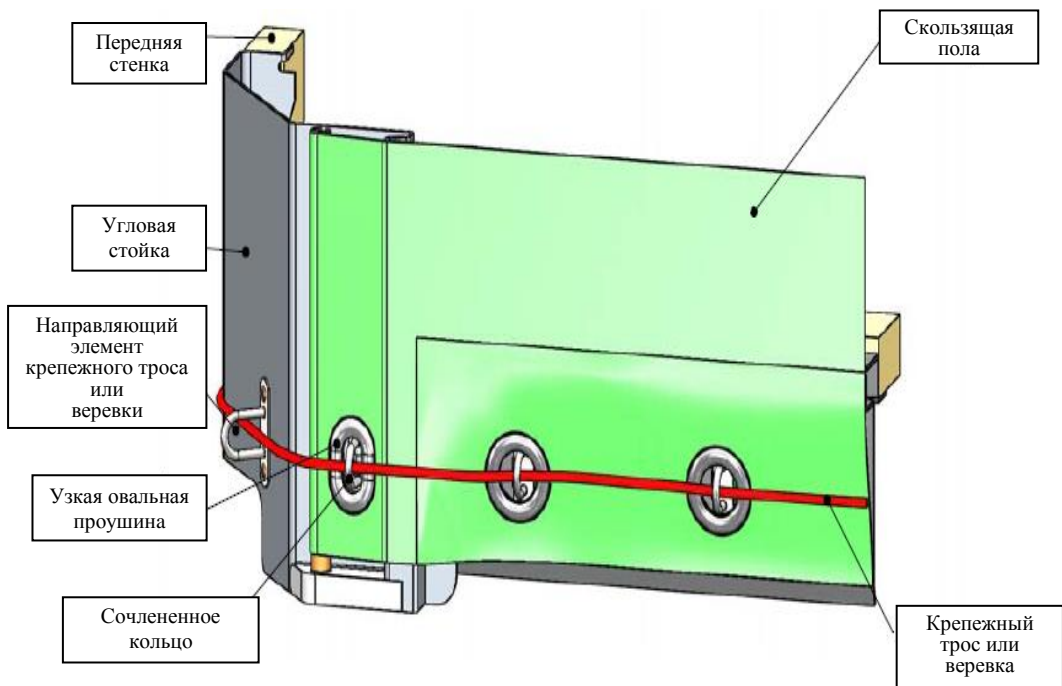
Рисунок 9.5

Для крепления скользящей полы с другой стороны (обычно спереди транспортного средства) могут использоваться следующие системы а) или б).

а) Металлическая крышка



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



»

Приложение 2, новый рисунок 10

После нового рисунка 9 включить

«Рисунок 10

ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С ПОКРЫТОЙ БРЕЗЕНТОМ РАЗДВИЖНОЙ КРЫШЕЙ

На этом рисунке приведены образец транспортного средства и важные требования, описанные в статье 5 настоящих Правил.

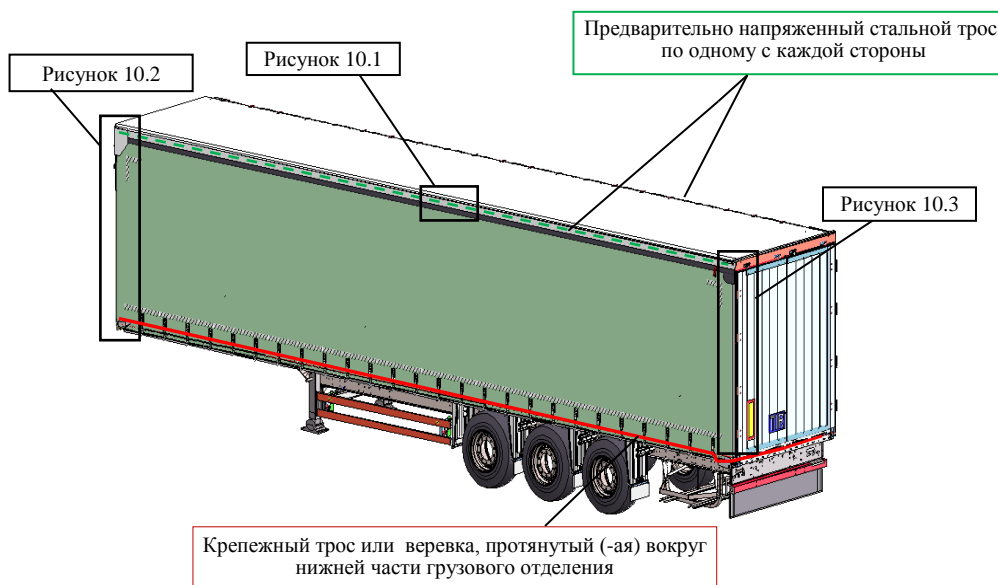


Рисунок 10.1

Два предварительно напряженных стальных троса, заделанных в кромке, крепятся с обеих сторон грузового отделения. Этот предварительно напряженный стальной трос крепится спереди (см. рис. 10.2) и сзади (см. рис. 10.3) кузова. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждом салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным предварительно напряженным стальным тросом выше верхнего пояса.

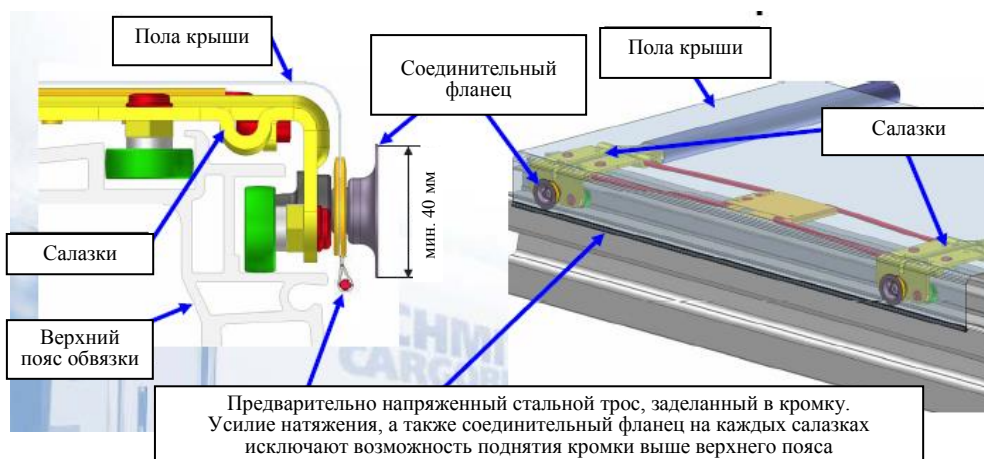


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.2

Пола крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди грузового отделения, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса.

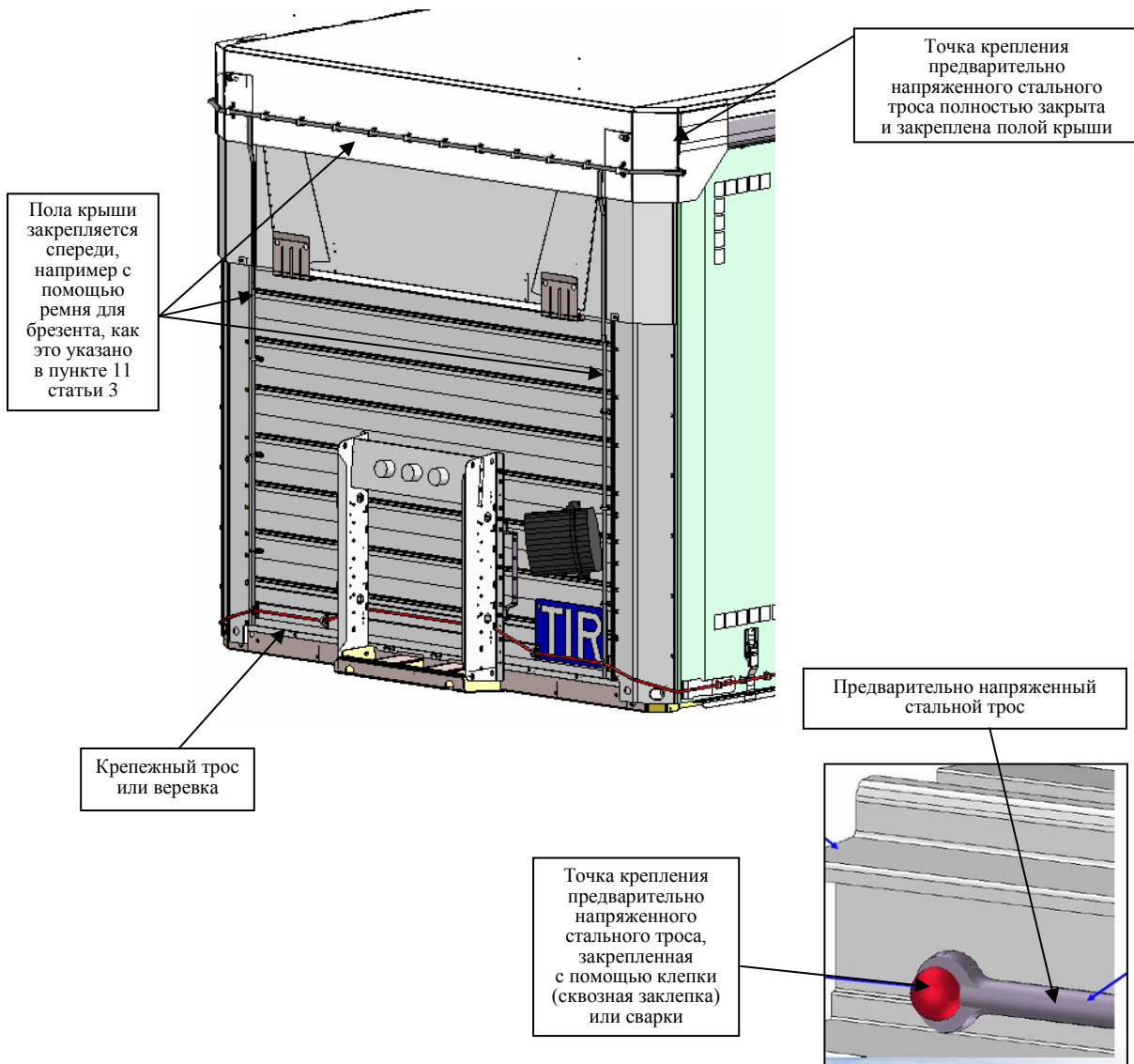
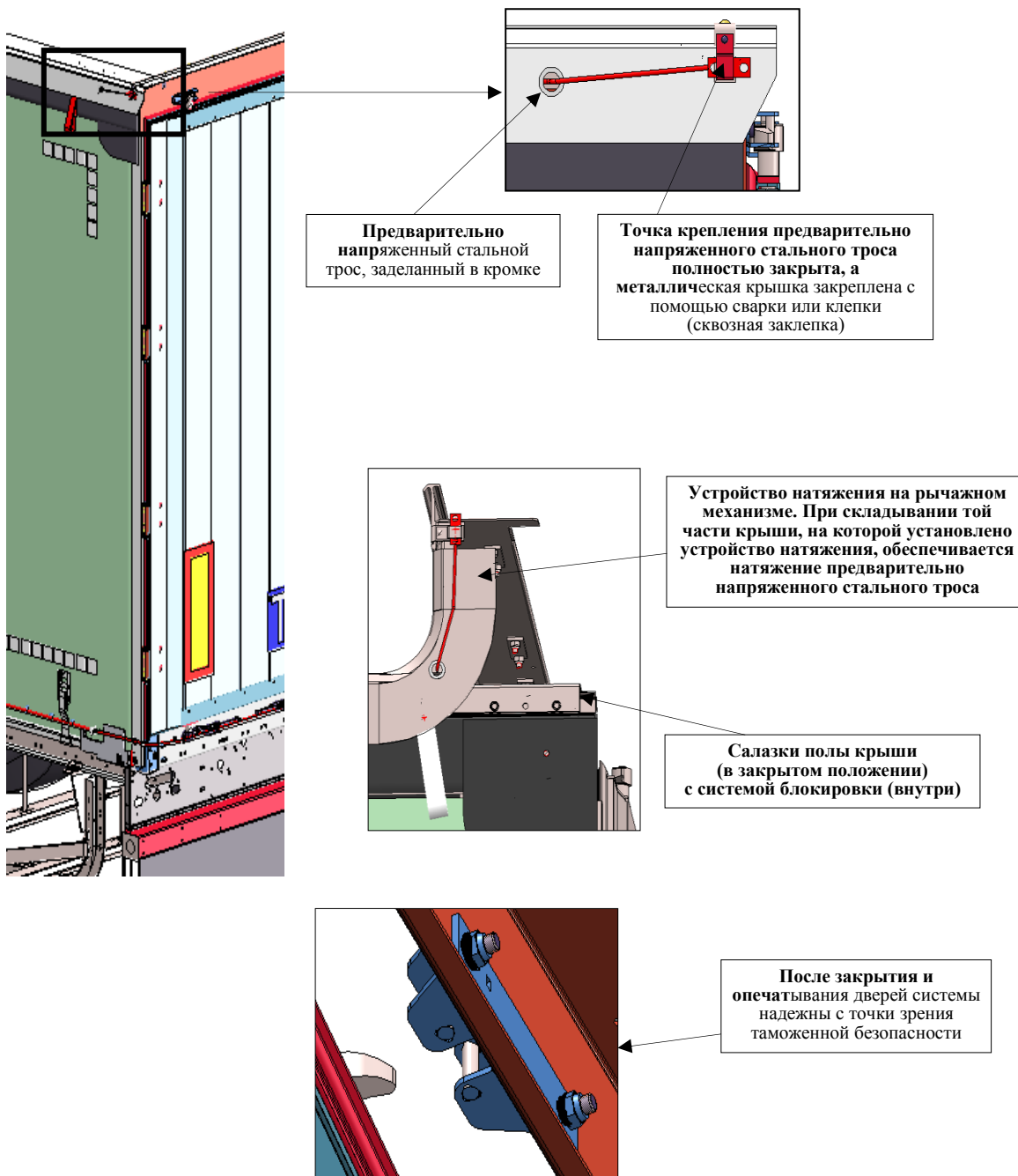


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.3

Сзади крыша оборудуется таким особым устройством, как дефлектор, исключающий доступ в грузовое отделение без оставления видимых следов, когда двери закрыты и опечатаны.



»

Подпункт 2 i) статьи 5 части I приложения 7

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«i) Скользящие полы, пол, двери и все другие составные части контейнера должны 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».

Подпункт 2 iii) статьи 5 части I приложения 7

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«iii) Направляющий элемент скользящей полы, устройства натяжения скользящей полы 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 полы, устройства натяжения скользящей полы и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запираания запорных устройств исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов. Пример подобной системы конструкции изображен на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам».

Приложение 7, часть I, новая статья 6

После измененной статьи 5 *включить*

**«Статья 6
Контейнеры с крытой брезентом раздвижной крышей**

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

2. Крытая брезентом раздвижная крыша должна отвечать требованиям, изложенным в подпунктах i)–iii) ниже.

- i) Крытая брезентом 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) Пола крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди грузового отделения, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. По всей длине контейнера с обеих сторон в кромку полы 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.
- iii) Направляющий элемент раздвижной крыши, устройства натяжения раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться

таким образом, чтобы закрытые и опечатанные таможенными пломбами двери, крыша и другие подвижные части нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент раздвижной крыши, устройства натяжения раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запирающих устройств исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов.

Пример подобной системы конструкции показан на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам».

Приложение 7, часть I, рисунок 9

Нынешний рисунок 9 заменить следующим рисунком:

**«Рисунок 9
ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА СО СКОльзяЩИМИ
ПОлами»**

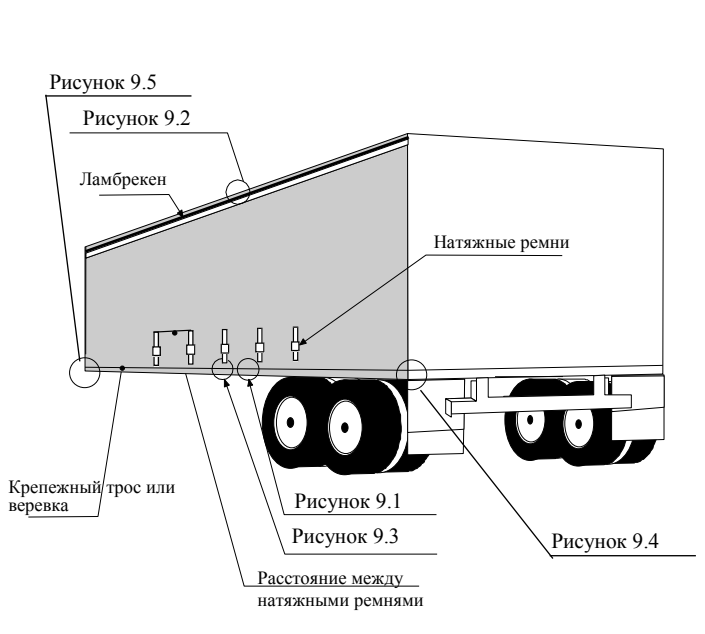
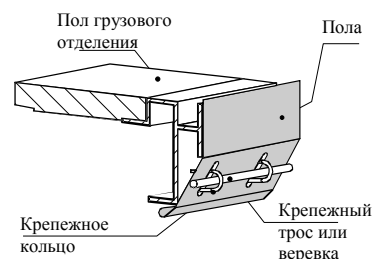
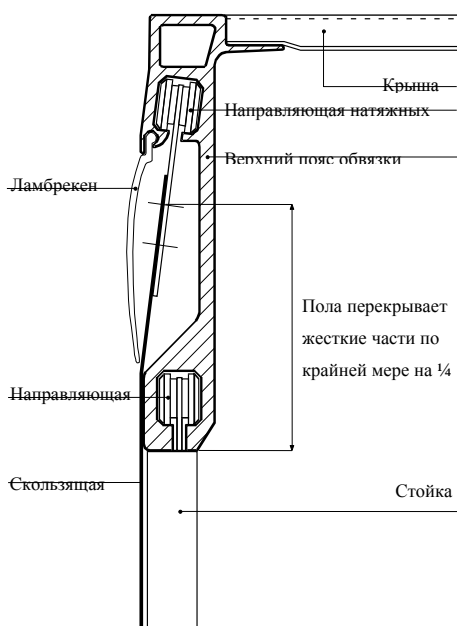


Рисунок 9.1



**Рисунок 9.2
НАПРАВЛЯЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ
И ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ ПОЛЫ
– ВЕРХ**



**Рисунок 9.3
ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ
ПОЛЫ – НИЗ**

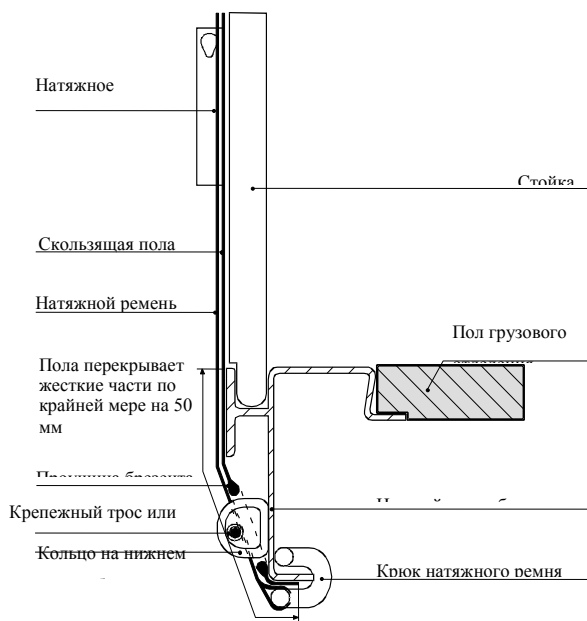
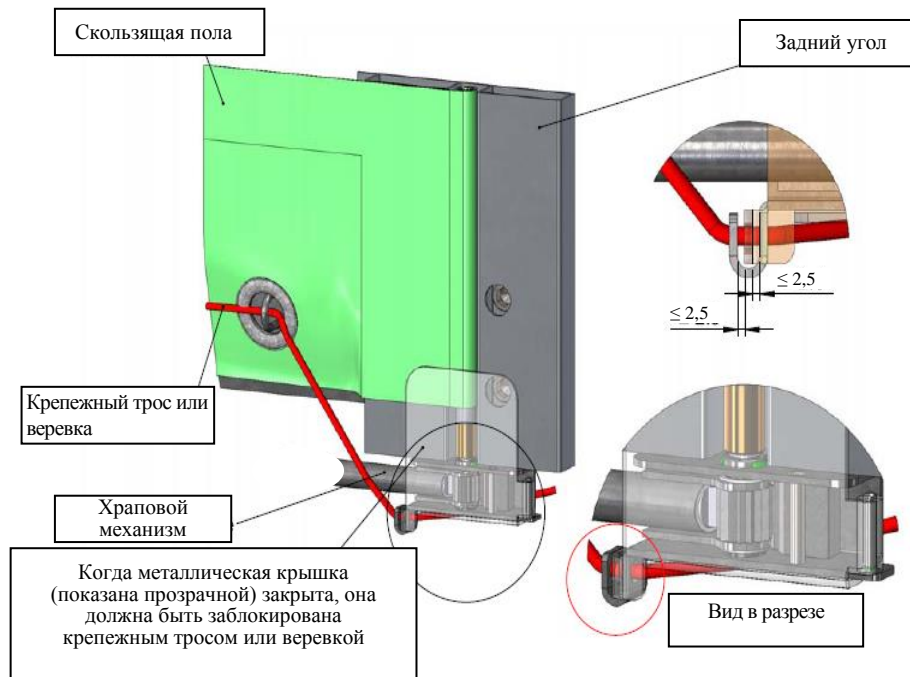


Рисунок 9 (продолжение)

Рисунок 9.4

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

а) Блокировка храповика



б) Блокировка храпового механизма

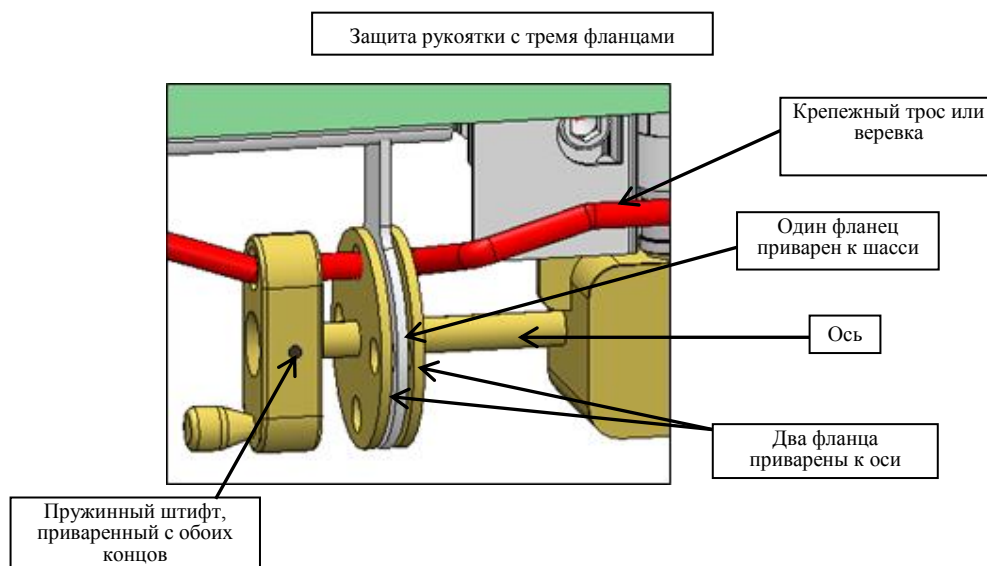
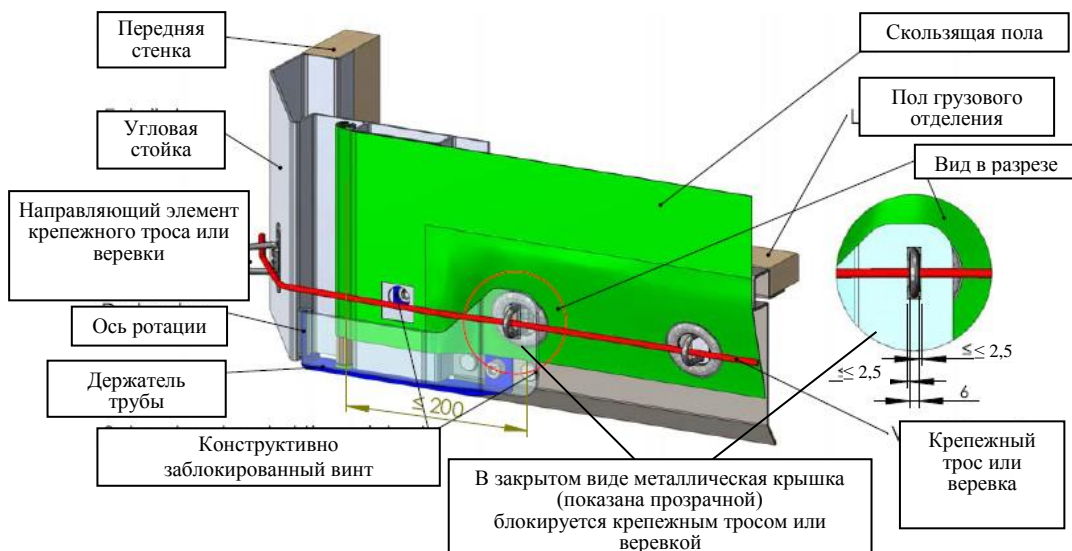


Рисунок 9 (продолжение)

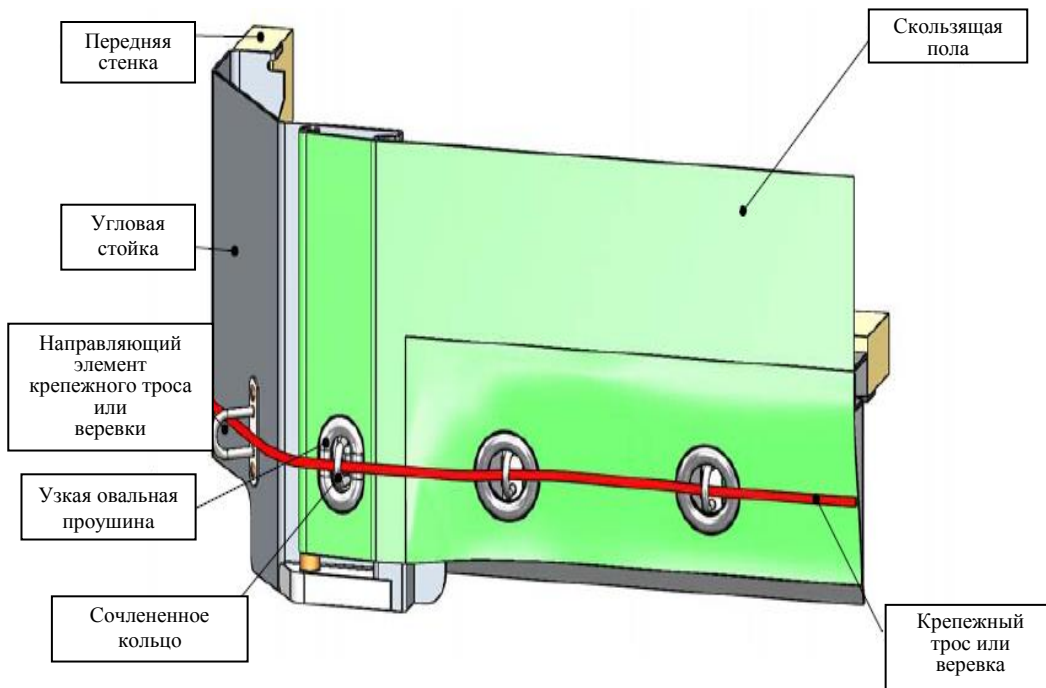
Рисунок 9.5

Для крепления скользящей полы с другой стороны (обычно спереди транспортного средства) могут использоваться следующие системы а) или б).

а) Металлическая крышка



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



»

Приложение 7, часть I, рисунок 10

После рисунка 9 вставить

«Рисунок 10 ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА С ПОКРЫТОЙ БРЕЗЕНТОМ РАЗДВИЖНОЙ КРЫШЕЙ»

На этом рисунке приведены образец контейнера и важные требования, описанные в статье 6 настоящих Правил.

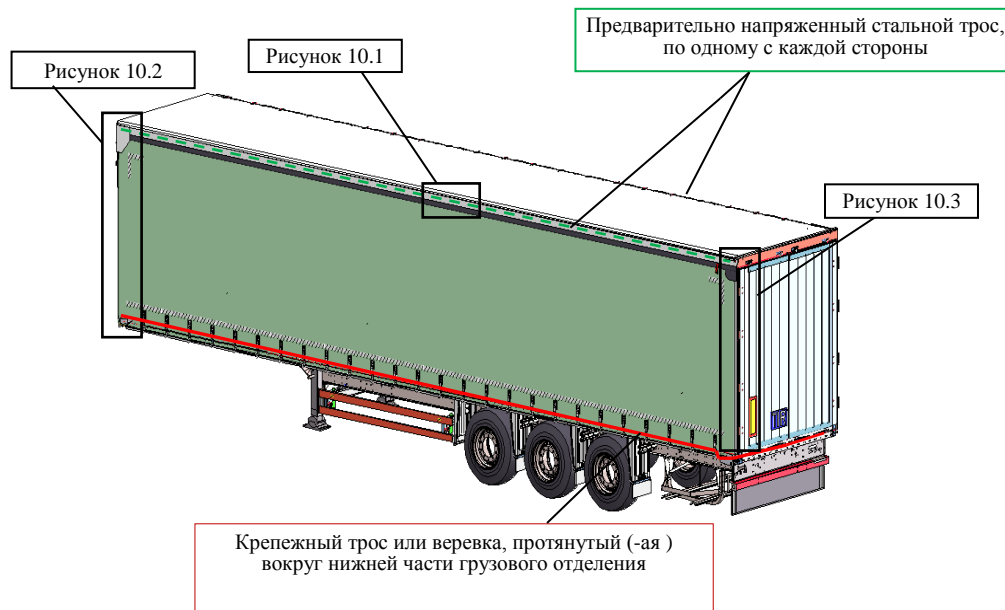


Рисунок 10.1

Два предварительно напряженных стальных троса, заделанных в кромке, крепятся с обеих сторон контейнера. Этот предварительно напряженный стальной трос крепится спереди (см. рис. 10.2) и сзади (см. рис. 10.3) кузова. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждом салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным предварительно напряженным стальным тросом выше верхнего пояса.

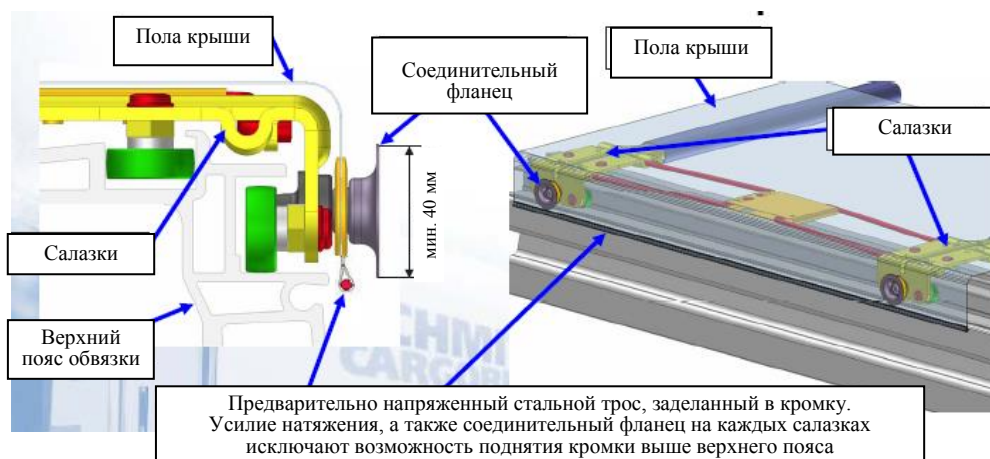


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.2

Пола крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди контейнера, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса.

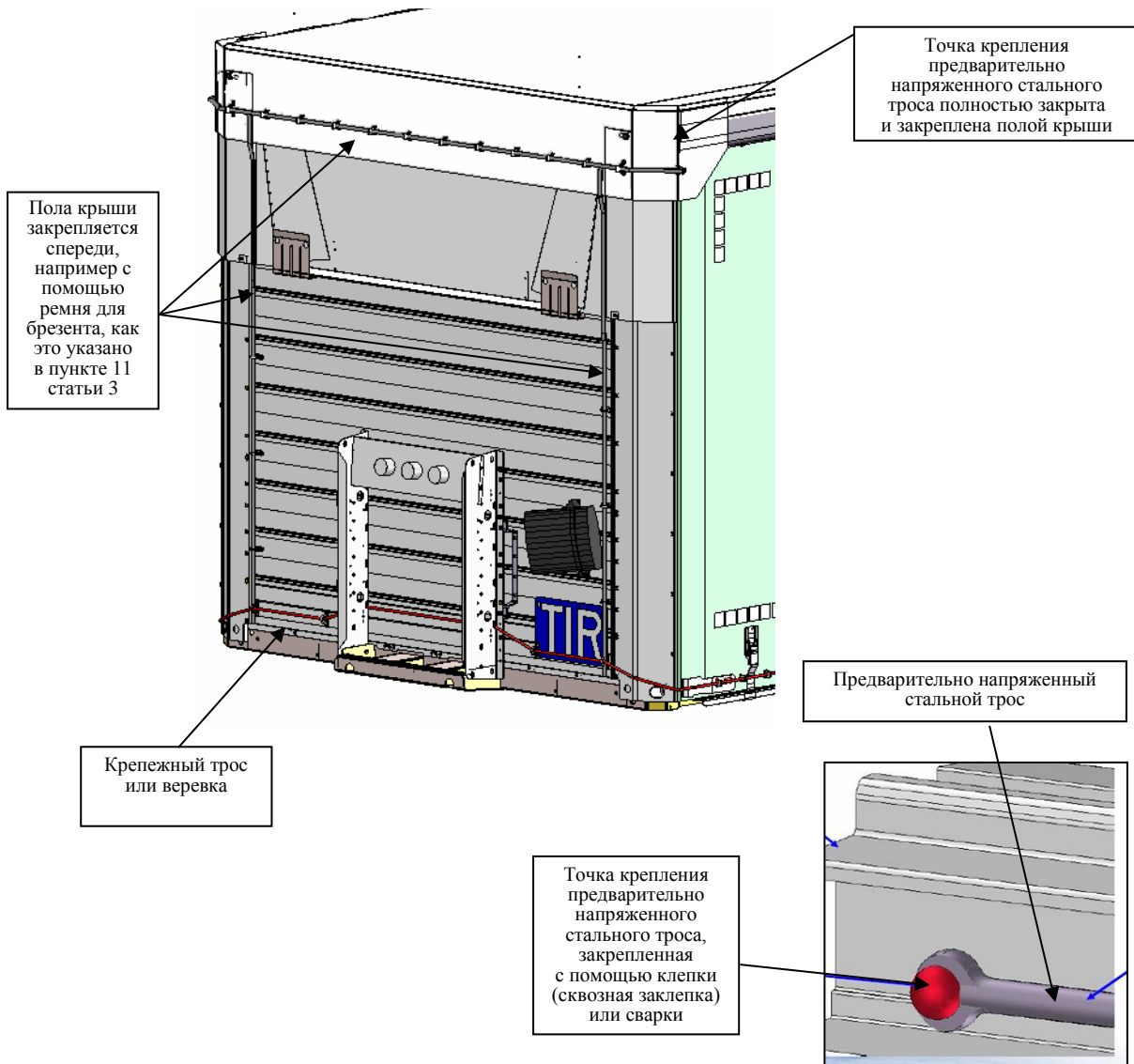
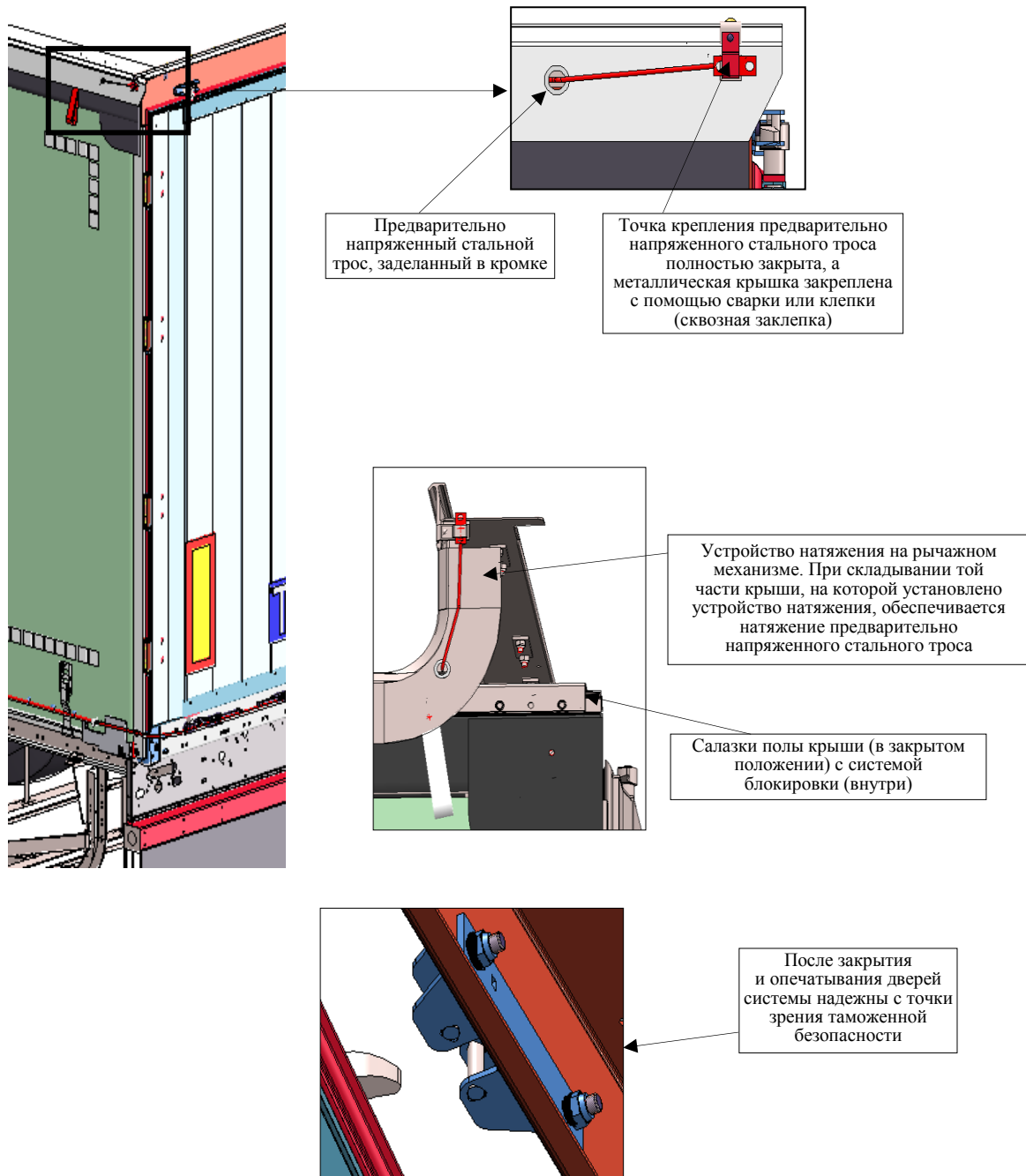


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.3

Сзади крыша оборудуется таким особым устройством, как дефлектор, исключающий доступ в грузовое отделение без оставления видимых следов, когда двери закрыты и опечатаны.



»