



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/2006/16
4 August 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

Сто четырнадцатая сессия
Женева, 26-29 сентября 2006 года
Пункт 9 с) iii) предварительной повестки дня

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 ГОДА)

Применение Конвенции

Вопросы, касающиеся технических положений*

Передано Программой Европейского союза по оказанию помощи
в таможенных вопросах Сербии и Черногории
(УОПТН)**

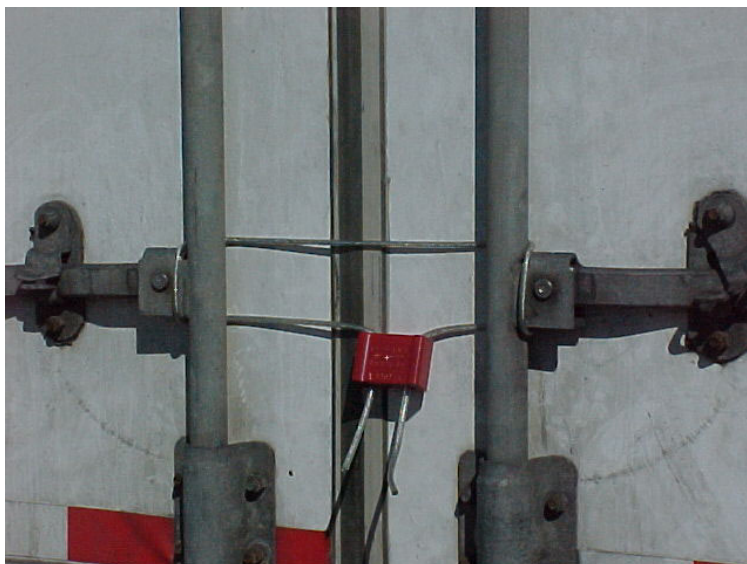
1. В приложении секретариат воспроизводит пособие, подготовленное Программой Европейского союза по оказанию помощи в таможенных вопросах Сербии и Черногории (УОПТН) и содержащее пример оптимальной практики, касающейся процедур допущения и контроля, которые должны применяться к транспортным средствам и грузовым единицам, используемым в рамках процедуры МДП.
2. Секретариат надеется, что данное пособие будет содействовать правильному применению Договаривающимися сторонами положений Конвенции МДП, касающихся допущения и контроля транспортных средств и грузовых единиц в соответствии с приложениями 2 и 7 к Конвенции.

* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ по истечении предельного срока, отведенного для представления официальной документации.

** Секретариат воспроизводит документ в том виде, в каком он был получен в 2005 году.

Приложение

ОПЛОМБИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БЕЗОПАСНОСТЬ И РИСКИ



РУКОВОДСТВО ПО ОПТИМАЛЬНОЙ ПРАКТИКЕ



УОПТН СЕРБИЯ - ЧЕРНОГОРИЯ
ПРОЕКТ ПРАВОПРИМЕНЕНИЯ
БЕЛГРАД, 2005 год



Введение

Таможенные и налоговые органы более ста лет используют различные методы наложения печатей и пломб не только с целью обеспечения соответствующих поступлений, борьбы с мошенничеством и предупреждения контрабанды, но и, разумеется, для облегчения процедур торговли и транспортировки грузов.

В настоящее время для опломбирования транспортных средств всех типов, задействованных в международных перевозках, чаще всего используются таможенные печати и пломбы; само собой разумеется, что такие транспортные средства должны удовлетворять конкретным международным требованиям в отношении технических стандартов и безопасности и что подобные требования должны регулярно обновляться.

Признанные во всем мире стандарты и спецификации приведены пока только в Конвенции МДП, и в основу настоящего пособия положены технические спецификации и требования, обозначенные в этой Конвенции.

Настоящее пособие было подготовлено в качестве руководства для персонала Таможенной службы Македонии, функционирующего в пунктах пересечения границ и таможенного контроля, а также для тех, кто отвечает за допущение транспортных средств в рамках Конвенции МДП.

Несмотря на то, что в данном пособии определены и охарактеризованы потенциальные риски в плане безопасности, оно не является исчерпывающим, так как в сфере международной торговли и международных перевозок постоянно выпускаются, получают допуск и вводятся в эксплуатацию новые технические элементы и транспортные средства.

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
(ЕЭК ООН)

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИ МДП



ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ
ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП
(КОНВЕНЦИЯ МДП, 1975 г.)



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2002 год



ДОПУЩЕНИЕ К ПЕРЕВОЗКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И КОНТЕЙНЕРОВ

Для обеспечения безопасности перевозок Конвенция МДП устанавливает, что грузы должны перевозиться в контейнерах или грузовых отделениях транспортных средств, сконструированных таким образом, чтобы исключить возможность доступа к содержимому запломбированной части транспортного средства или контейнера без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения транспортного средства, контейнера или повреждения таможенных печатей и пломб.

В целях соблюдения этого требования Конвенция устанавливает стандарты конструкций и процедуры допущения. Грузы могут перевозиться с использованием процедуры МДП только в случае, если грузовое отделение транспортного средства или контейнер прошли процедуру допущения в соответствии с положениями Конвенции. Если контейнер или грузовое отделение транспортного средства отвечают всем требованиям, соответствующее национальное ведомство выдает так называемое свидетельство о допущении дорожного транспортного средства или контейнера. В принципе, такое допущение признается всеми Договаривающимися сторонами Конвенции МДП.

Если уполномоченное национальное ведомство имеет сомнения в том, соответствует ли какая-либо новая конструкция, предложенная изготовителями, техническим предписаниям Конвенции МДП, оно может через соответствующие государственные органы обратиться за разъяснениями в Исполнительный совет МДП, секретариат МДП, в Административный комитет МДП или Рабочую группу ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30). Рабочая группа ЕЭК ООН или Административный комитет могут выразить свое решение в виде комментария либо, если речь идет о широко распространенной новой конструкции, еще не нашедшей отражения в Конвенции МДП, - подготовить предложения по поправкам.

Приложение 2

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1

Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы и оборудованы таким образом:

- a) чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;**
- b) чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;**
- c) чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;**
- d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.**

Статья 2

Конструкция грузовых отделений

- 1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:**
 - а) составные элементы грузового отделения (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные элементы и т. д.) 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. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными;**
 - б) двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крышки лазов, фланцы и т. д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающие устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши;**
 - в) вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь грузового отделения. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и поставить на место без оставления видимых следов.**

Транспортные средства

1: Грузовые автомобили и прицепы, крытые брезентом:

- a) Брезент
- b) Кольца МДП
- c) Ремни
- d) Петли
- e) Трос МДП

2: Грузовые автомобили с жесткими бортами и контейнеры

3: Транспортные средства со скользящими болами

4: Автоцистерны

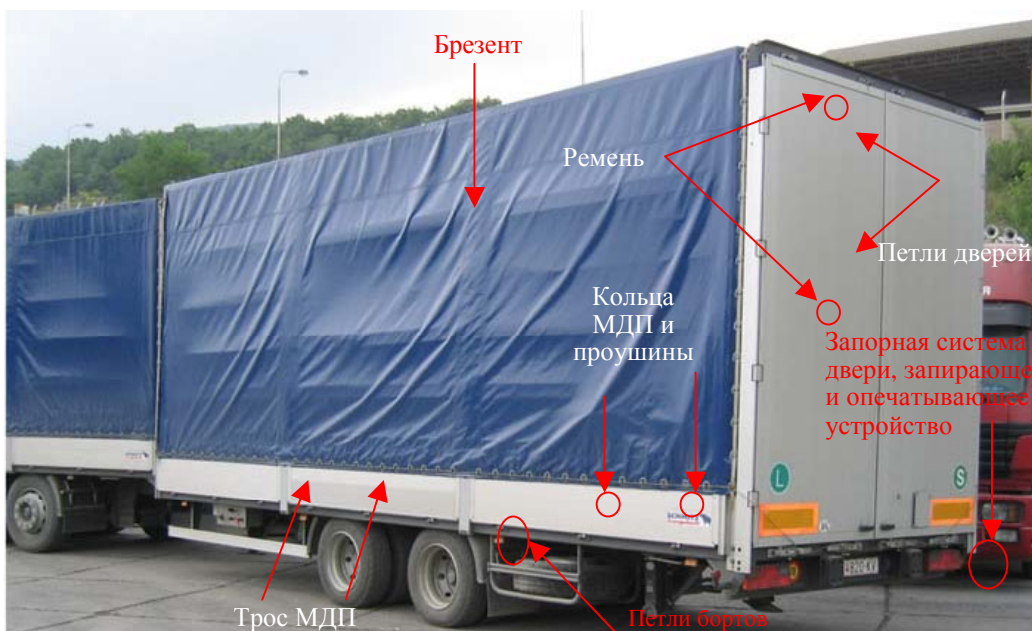
5: Автофургоны и небольшие грузовые автомобили

1. Грузовые автомобили и прицепы, крытые брезентом

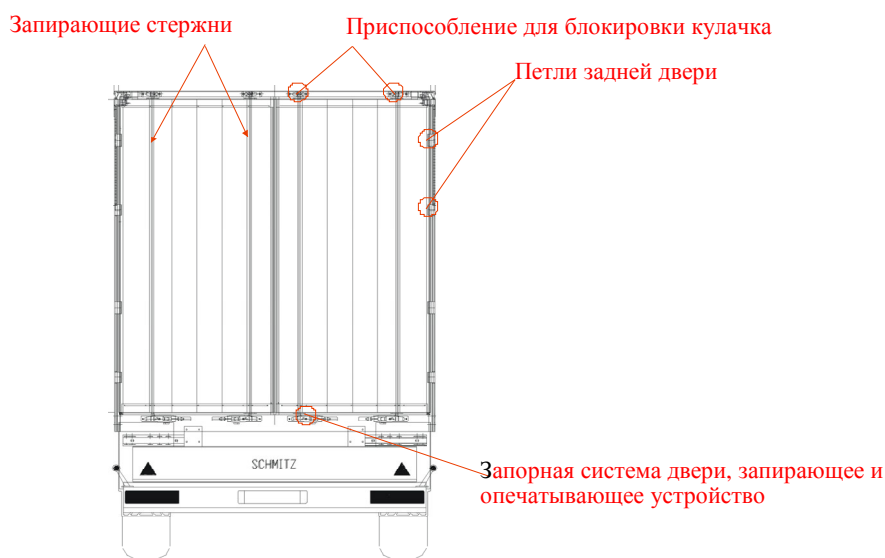
Термин "Грузовые автомобили, покрытые брезентом" охватывает те грузовики и прицепы, у которых грузовое отделение частично или полностью покрыто либо прочным холстом, либо прорезиненной или пластиковой тканью. Обычно на таких грузовых автомобилях и прицепах имеются борта и задние двери.

До наложения печатей и пломб на таких грузовых автомобилях/прицепах следует проверять как минимум следующие элементы: **брезент и проушины, ремни, кольца МДП и трос МДП, петли бортов и задних дверей, а также запорную систему двери (запирающее и опечатывающее устройство).**

В нижеследующих разделах обозначен и описан каждый из этих элементов.



А: Вид прицепа сбоку.



В: Вид прицепа сзади.

a) **БРЕЗЕНТ**

Брезент следует изготавливать либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной пластиковой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и должен быть изготовлен таким образом, чтобы по закреплению запирающего приспособления доступ к грузовому отделению был невозможен без оставления видимых следов. Допускается лишь наличие небольших вентиляционных отверстий при условии, что они не дают прямого доступа внутрь грузового отделения. До наложения печатей и пломб особое внимание следует обратить на логотипы компании, горизонтальные натяжные пóлы брезента, неотремонтированные "разрывы" ткани, любые отремонтированные ранее части брезента, кольца МДП и проушины.

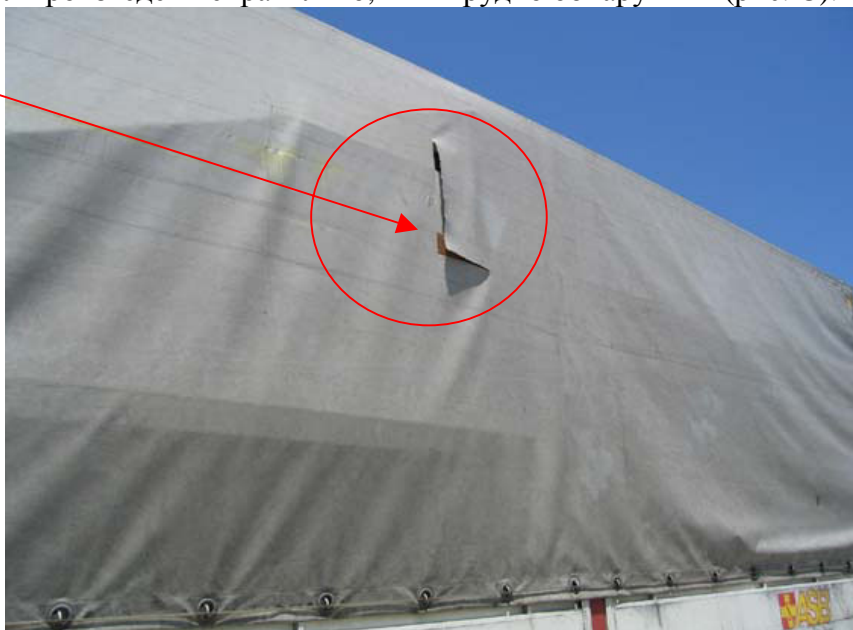


А: Брезент в безупречном состоянии без каких бы то ни было логотипов, повреждений, разрывов или следов ремонта. (Брезент на этом грузовом автомобиле не оборудован ни вентиляционными отверстиями, ни натяжными пóлами.)

В ходе перевозки на брезенте могут появляться случайные разрывы. Обычно такое повреждение не является серьезным и его легко обнаружить (рис. А и В). Труднее произвести проверку верхней части (крыши) брезента, поэтому более вероятно, что там имеются отверстия, которые могут использоваться с целью мошенничества.

Особое внимание следует уделять тем частям брезента, на которых нанесены надписи (например, название или логотип компании), так как они могут закрывать места, где ремонт был произведен неправильно, и их трудно обнаружить (рис. С).

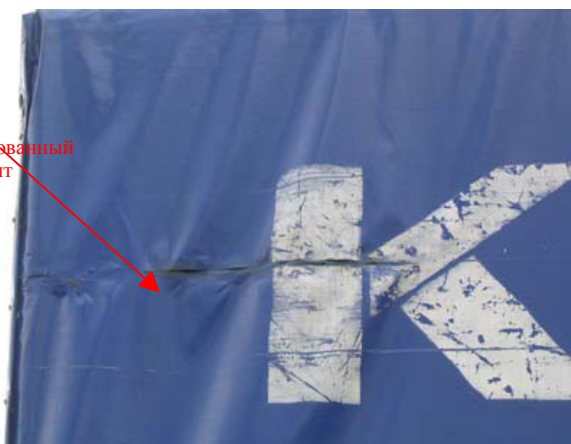
Разрез/разрыв
брезента



А: Разрезанный во время перевозки брезент с достаточно обширным повреждением. Такой прицеп НЕ следует допускать без ремонта к продолжению перевозки под таможенными печатями и пломбами.



Отремонтированный
брезент



В: Разрез брезента в ходе перевозки с незначительным повреждением. В зависимости от характера перевозимого груза данный прицеп **МОЖЕТ** быть допущен к завершению текущей перевозки, но **НЕ** может использоваться без ремонта для последующих международных перевозок.

С: Логотип компании, закрывающий место, где ремонт был произведен неправильно: брезент отремонтирован с использованием липкой ленты с внутренней стороны.

Грузовой автомобиль или прицеп не может быть допущен к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами при наличии разрывов на брезенте, в частности в том случае, если помимо этого отсутствует ряд проушин (рис. А и В). Ремонт должен осуществляться специалистами, так как допускается использование лишь весьма немногих способов ремонта брезента. Несанкционированный либо кустарный ремонт не допускается (рис. С и D).



А: Отсутствующая проушина, разрыв брезента - незначительное повреждение (отсутствует только одна, а не несколько проушин в ряду).



В: Ограниченный доступ к грузовому отделению. В зависимости от характера перевозимого груза прицеп может быть допущен к завершению текущей перевозки. Следует обращать внимание на натяжную полку брезента, так как в этом месте повреждение может находиться с обратной стороны натяжной полки.



С: Брезент, отремонтированный только с помощью липкой ленты. Несанкционированный (кустарный) ремонт.



Д: Можно очень легко получить доступ к грузовому отделению.

Система крепления брезента

Брезент должен прикрепляться к транспортному средству в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и b) настоящих Правил.

Предусматривается применение следующих видов креплений:

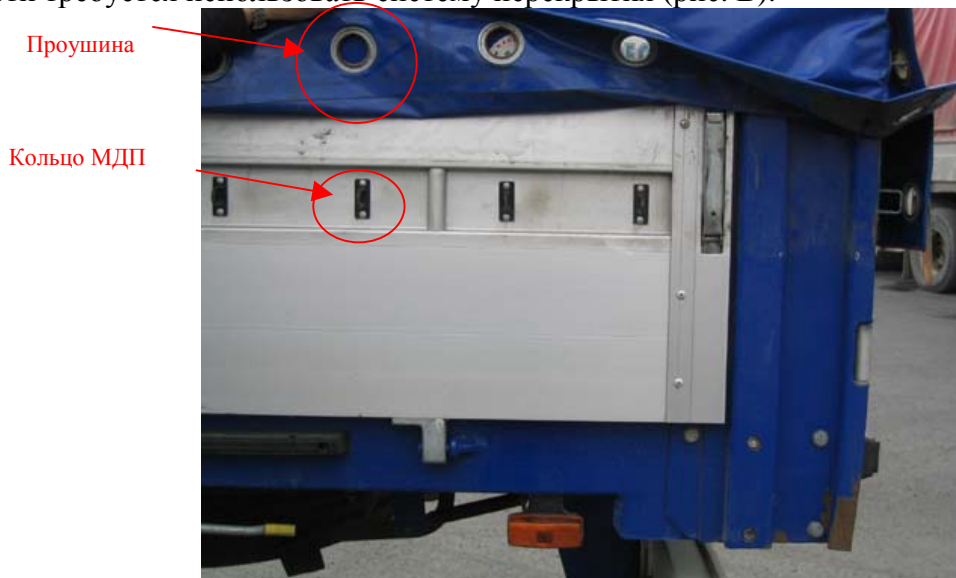
- a) Брезент может крепиться с помощью:
 - i) металлических колец, прикрепляемых к транспортному средству (кольца МДП),
 - ii) усиленных проушин по краям брезента,
 - iii) веревки или троса (МДП), проходящих через кольца над брезентом и видимых с внешней стороны по всей длине. Брезент должен находить на жесткую часть транспортного средства по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, за исключением тех случаев, когда система конструкции транспортного средства сама по себе препятствует доступу к грузовому отделению.
- b) Брезент должен опираться на соответствующую конструкцию (стойки, боковины, арки, поперечины и т.д.).
- c) Расстояния между кольцами и расстояния между проушинами не должны превышать 200 мм. Однако эти расстояния между кольцами и проушинами могут быть большими, но не должны превышать 300 мм с любой стороны стойки.
- d) Должны применяться следующие виды крепления:
 - i) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или
 - ii) веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачную нерастягивающуюся оболочку из пластмассы.

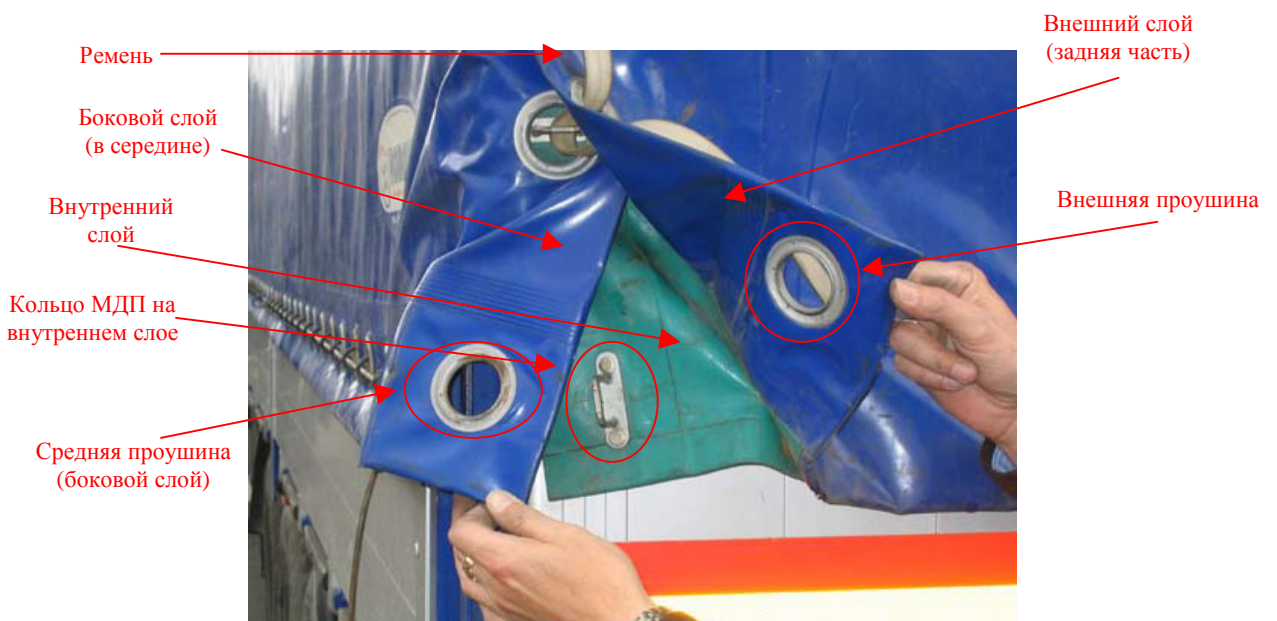
Брезент прицепа крепится к борту с помощью проушин и колец так называемых колец МДП. Число проушин и колец МДП должно быть одинаковым, а место расположения каждой проушины должно точно соответствовать месту расположения кольца МДП.

Кольцо МДП должно быть прикреплено к борту прочными заклепками либо таким образом, чтобы кольца МДП невозможно было снять без оставления видимых следов (рис. А).

В месте соединения брезента, закрывающего боковую часть, с покрытием задней части требуется использовать систему перекрытия (рис. В).



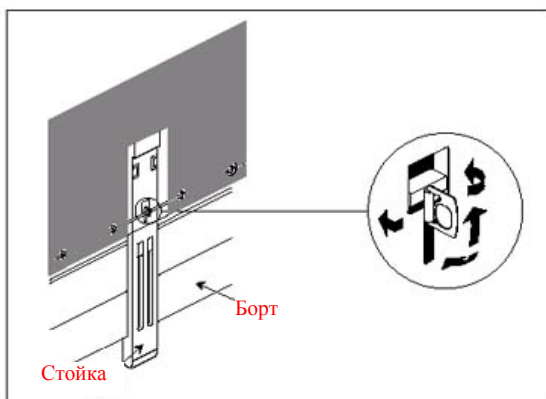
А: Правильно установленные кольца МДП и проушины.



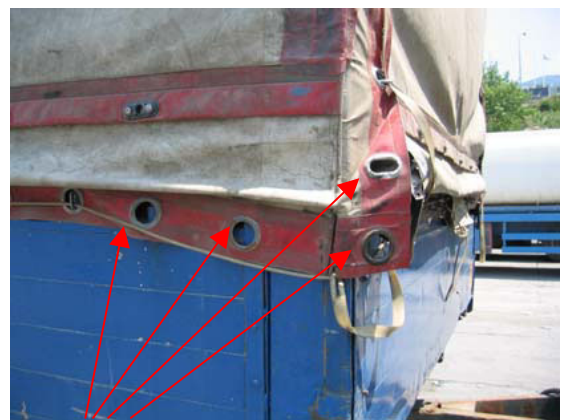
В: Система перекрытия брезента в задней угловой части прицепа.

b) КОЛЬЦА МДП

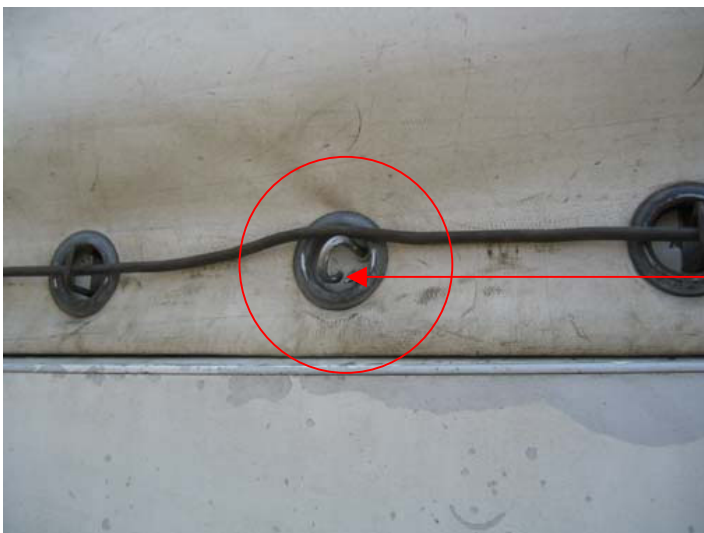
Некоторые изготовители прицепов предпочитают устанавливать выдвижные кольца МДП на приваренных стойках, поддерживающих и содержащих механизмы запирания бортов (рис. А). Это означает, что в выдвинутом положении кольцо МДП, закрепленное тросом МДП, не только обеспечивает закрепление брезента на стойках, но и блокирует вертикальное перемещение запирающих стержней и не допускает раскрытия бортов. Всегда следует проверять, используется ли данное кольцо МДП в случае его установки. Использование неподходящего для грузового автомобиля/прицепа брезента и (или) отсутствие колец МДП влечет за собой неправильное закрытие транспортного средства и позволяет получить доступ к грузовому отделению (рис. В). Повреждение или переделка колец МДП либо проушин сопряжены с определенным риском, так как их трудно выявить. Если в одном ряду повреждено несколько колец МДП, то появляется возможность легкого доступа к грузу (рис. С).



А: Выдвижное кольцо МДП: встроенная стойка и механизм запирания борта.



В: Отсутствие нескольких колец МДП или неподходящий для прицепа брезент.



С: Разомкнутое кольцо МДП: трос МДП проходит мимо него, а брезент отходит от борта. В данном случае показан типичный пример износа и повреждения, а также неустранения недостатков.

Кольца МДП должны быть надлежащим образом прикреплены к борту при помощи либо сплошных, либо глухих заклепок (называемых "взрывными заклепками"). Использование болтов и гаек допускается при условии, что гайки расположены с внутренней стороны борта и закреплены сваркой или заклепками. На всех грузовых автомобилях и прицепах с деревянными бортами рекомендуется проверять пространство за проушинами.

Использование колец МДП в том виде, как это показано на рис. А и В, не допускается. Не допускается также использование колец МДП кустарного производства, показанных на рис. С.



А: Грузовой автомобиль с деревянными бортами: легко заметить, что кольца МДП снимались несколько раз. Следует обратить внимание на совершенно новые шурупы.



В: Кольцо МДП, закрепленное шурупами, снимается очень легко.

С: Кольцо МДП кустарного производства легко перерезать или разомкнуть.

c) **РЕМНИ**

Обычно ремни располагаются только на каждой из угловых частей прицепа, однако в некоторых случаях в центре находится дополнительный ремень.

Для изготовления ремней могут использоваться следующие материалы: кожа или нерастяжимые текстильные материалы, включая пластиковые или прорезиненные ткани, при условии что такие материалы после повреждения нельзя сварить или восстановить без оставления видимых следов. Кроме того, пластиковый материал, используемый для покрытия ремней, должен быть прозрачным и должен иметь гладкую поверхность.

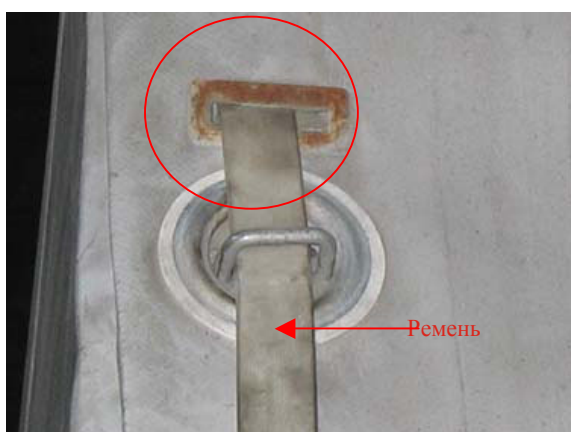
Ремни должны устанавливаться и закрепляться с помощью заклепок на внутреннем слое брезента таким образом, чтобы их нельзя было снять или заменить, не разрезав брезент (рис. А, В, С и D).



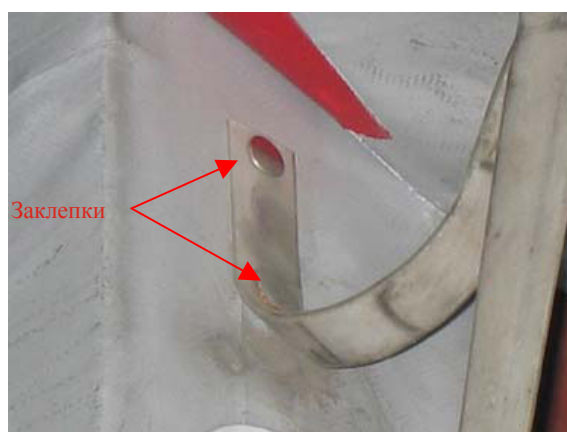
А: Ремень вставлен в специальное отверстие таким образом, чтобы он проходил через все слои брезента.
(Передняя верхняя часть прицепа)



В: Закрепленный ремень установлен на ВНУТРЕННЕМ слое брезента.
(Передняя верхняя часть прицепа)



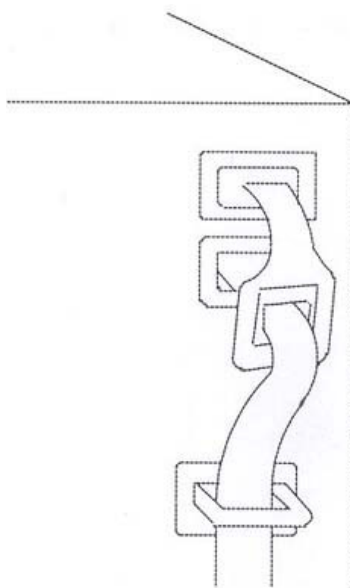
С: Ремень пропущен через специальное усиленное отверстие и проходит через все слои брезента.
(Задняя верхняя часть прицепа)



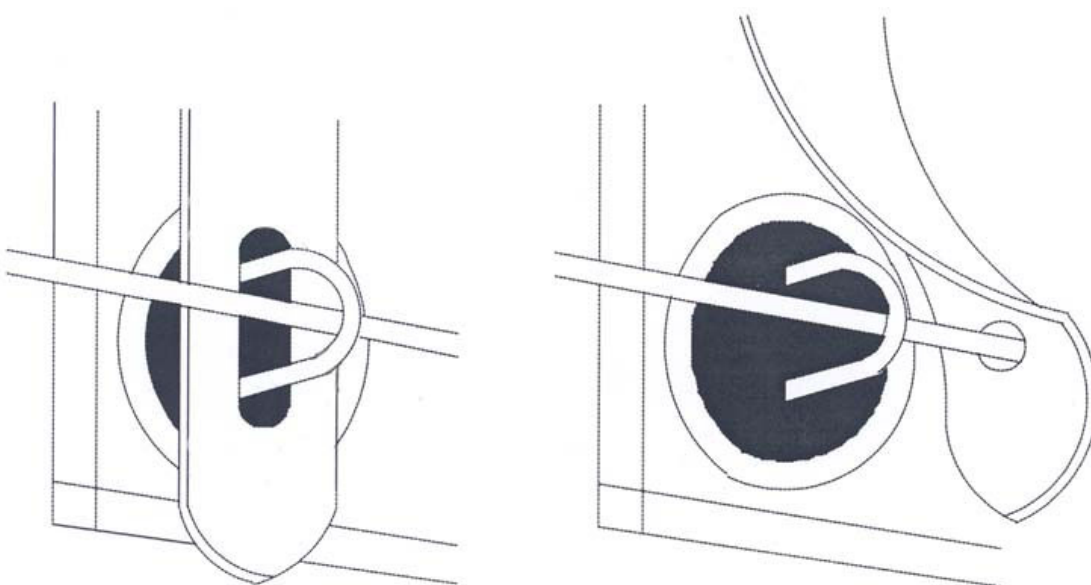
Д: Закрепленный ремень установлен на ВНУТРЕННЕМ слое брезента.
(Задняя верхняя часть прицепа)

Некоторые изготовители прицепов и брезента предпочитают использовать "самоблокирующиеся" ремни. В случае таких систем важно произвести осмотр блокирующей части снаружи (рис. А).

Закрепление ремня с помощью троса МДП может осуществляться следующими двумя способами: либо через отверстие ремня пропускается кольцо МДП, либо трос МДП проходит через отверстие в ремне (рис. В). В обоих случаях желательно укрепить отверстия.



А: Ремень - "Самоблокирующаяся" система.



В: Примеры закрепления ремней тросом МДП.

Ремни должны прикрепляться, заменяться или ремонтироваться только специалистами. Часто на грузовых автомобилях и прицепах производится замена ремней, а новые ремни устанавливаются несанкционированным образом (рис. А, В и С).

"Взрывная заклепка", используемая для крепления ремня, может без труда сниматься (а новая - устанавливаться); это открывает прямой доступ к грузовому отделению (рис. D).



А: Ремень, прикрепленный "взрывной заклепкой". Следует обратить внимание на то, что речь идет о новой заклепке!
Вид СНАРУЖИ.

В: "Взрывная заклепка" и усиливающий элемент. Когда производилась последняя замена?
Вид ИЗНУТРИ.



С: Ремень, прикрепленный только к внешнему слою брезента, позволяет без труда заменить заклепку.



Д: Удобный доступ к грузовому отделению после снятия ремня.

Используются разнообразные виды несанкционированного или "кустарного" ремонта ремней; ниже на рис. А, В, С, D и Е показано лишь несколько примеров.

Грузовые автомобили и прицепы, оснащенные такими неправильно отремонтированными ремнями, не следует допускать к международным перевозкам и, разумеется, к перевозкам грузов под таможенными печатями и пломбами.



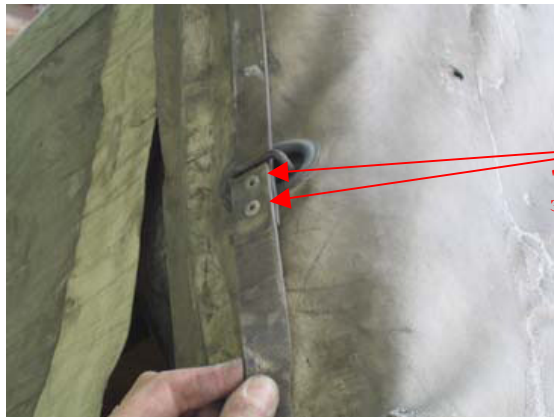
А: Ремень, прикрепленный снаружи (заклепками).



В: Ремень, отремонтированный или сшитый в месте разрыва при помощи куска ткани.



С: Ремень, отремонтированный или склеенный в месте разрыва лентой.



Д: Отремонтированный ремень, который был перерезан или разорван, - соединен глухими заклепками.



Е: Отремонтированный ремень, склеенный липкой лентой.

В ходе проверки и осмотра грузовых автомобилей и прицепов - до наложения печатей и пломб - рекомендуется сильно натянуть все ремни, с тем чтобы убедиться в том, что они прикреплены надлежащим образом и являются достаточно прочными. Ремни должны проходить через ВСЕ кольца МДП, прикрепленные к перекрывающейся части брезента, не оставляя никаких отверстий для доступа к грузовому отделению. Кроме того, ремни должны быть видимы и не должны быть закрыты НИКАКОЙ частью брезента.

Показанный ниже грузовой автомобиль (рис. А, В и С) был опломбирован, хотя ремень не был протяннут через семь колец МДП. В результате образовалось отверстие размером около 150 см, которого достаточно для проникновения в опломбированное отделение.



А: Ремень не протяннут через семь колец МДП.



В: Легко открывающееся перекрытие брезента оставляет отверстие размером 150 см.



Опломбирование при
ПОЛУНАТЯНУТОМ
ремне

С: Грузовой автомобиль опломбирован, хотя полного закрепление ремня не произведено. (Опломбирование с ПОЛУНАТЯНУТЫМ ремнем)

Иногда, хотя и нечасто, грузовые автомобили и прицепы не соответствуют даже самым основным стандартам.

Показанный ниже грузовой автомобиль (рис. А и В) оснащен не ремнями, а эластичным тросом, который продет через небольшие крюки для удержания брезента в каждой из угловых частей. Для использования таких грузовых автомобилей в международных перевозках, разумеется, потребуется проведение дополнительной существенной работы и установка дополнительных приспособлений.

Требования: наличие приемлемого перекрытия брезента, колец МДП, проушин и ремней, изготовленных и установленных надлежащим образом.



А: Ремень отсутствует: имеется только эластичный трос и крюки. Следует отметить, что даже длина троса является недостаточной. (Вид грузового автомобиля сзади)

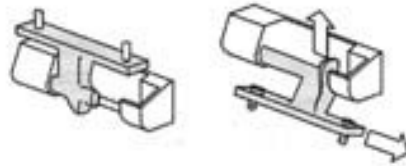


В: Ремень отсутствует: имеется только эластичный трос и крюки. (Вид грузового автомобиля спереди)

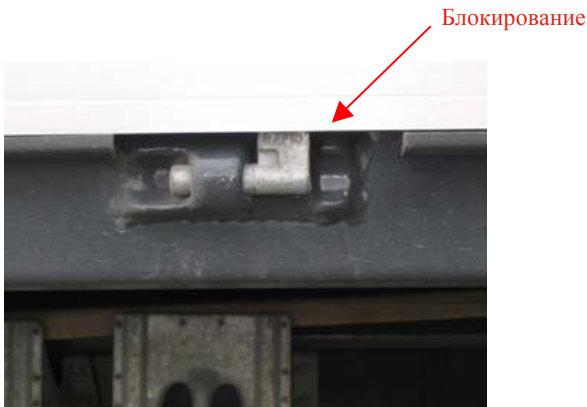
d) ПЕТЛИ

Бортовые петли считаются закрепленными, если стержень не может быть вытянут из опоры, когда борт находится в вертикальном (закрытом) положении. Большинство изготовителей грузовых автомобилей и прицепов предпочитают устанавливать так называемые "самозакрепляющиеся" петли. Существует много разновидностей таких петель. Ниже показано несколько примеров (рис. А, В, С и D).

В целом все петли представляют собой уязвимые элементы, подверженные износу и повреждению, поэтому даже по внешнему виду грузового автомобиля или прицепа можно оценить его соответствие стандарту (рис. E).



А: "Самозакрепляющаяся" бортовая петля
(Современная модель)



В: "Самозакрепляющаяся" петля: борт.
(Современная модель)



С: "Самозакрепляющаяся" петля: борт.
(Устаревшая модель)



Д: Петля, закрепляющаяся длинным болтом, вставленным через борт. Доступ к болту невозможен, поскольку он закрыт брезентом.



Е: Прицеп в надлежащем состоянии: бортовые петли или петли задней двери не повреждены.

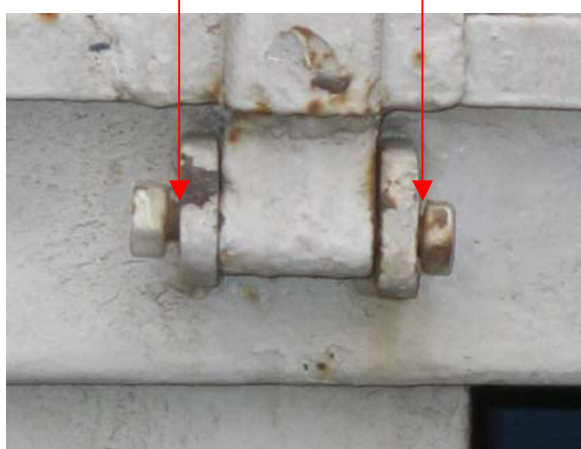
Бортовые петли не могут считаться закрепленными, если можно удалить или заменить стержень поворотного механизма. На грузовых автомобилях и прицепах, выпускавшихся ранее, зачастую устанавливались незакрепленные петли либо петли, требовавшие основательного или текущего ремонта.

Нельзя считать, что болт, используемый в качестве стержня (рис. А и В), закрепляет петлю. Следует отпилить гайку и головку болта вдоль внешней торцевой поверхности опоры, а затем надлежащим образом приварить стержень. Нельзя считать, что металлический зубец, вставленный в петлю в качестве стержня (рис. С и D), закрепляет петлю. Шпильки можно легко снять, и стержень можно легко вытянуть. Петлю можно закрепить, если стержень будет надлежащим образом отпилен и приварен (рис. В).

Места, подлежащие отпиливанию и привариванию



А: Незакрепленная бортовая петля (Грузовой автомобиль, выпускавшийся ранее)



В: Незакрепленная петля может быть преобразована посредством спиливания головки и гайки по внешней торцевой поверхности и затем приваривания стержня.



С: Незакрепленная бортовая петля. (Грузовой автомобиль, выпускавшийся ранее)

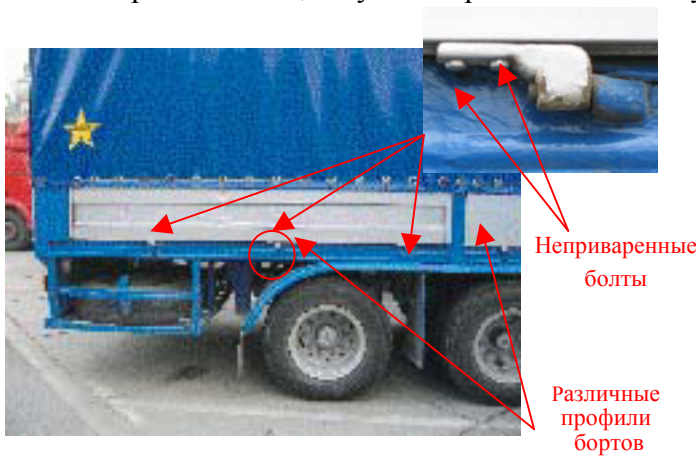


Д: Эта петля может быть надлежащим образом преобразована для обеспечения закрепления при помощи процедуры, описанной на рис. В.

Обычно прицеп оснащен тремя или четырьмя бортами с каждой стороны, причем на каждом из бортов имеется три или четыре петли. Современные модели прицепов оснащены бортовыми петлями, которые частично встроены в алюминиевый профиль самого борта. Важно, чтобы болты, используемые для закрепления скользящего элемента (опоры), были приварены.

Несанкционированный ремонт или замена бортов всегда сопряжены с фактором риска: см. профили бортов грузового автомобиля, показанного ниже. Тщательный осмотр свидетельствует о том, что оба болта, предназначенные для каждой из встроенных скользящих опор, не закреплены (не приварены) (рис. А).

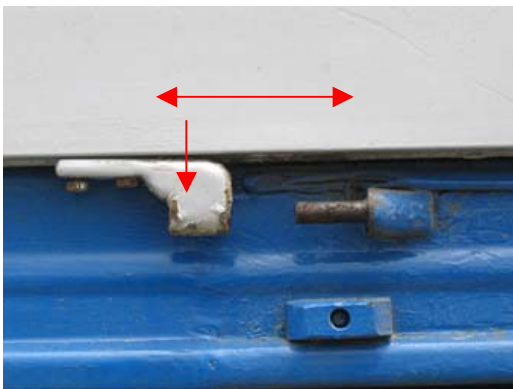
Можно без труда отвинтить болты, а затем снять опоры со стержней (рис. В и С), создав ограниченный, но уже неприемлемый доступ к грузовому отделению (рис. D).



А: Различие в профилях бортов свидетельствует об их замене. Болты петель не закреплены (не приварены).



В: Оба болта легко отвинтить с помощью стандартного ключа.



С: Опора может быть сдвинута со стержня.



Д: Ограниченный, но уже неприемлемый доступ к грузовому отделению.

Иногда грузовые автомобили и прицепы, не предназначенные для международных перевозок, все же используются для их осуществления. Показанный ниже грузовой автомобиль служит типичным примером грузового автомобиля, предназначенного для осуществления только внутренних перевозок.

Бортовые петли полностью открыты, поскольку "стержни" являются неотъемлемой частью борта, а "опоры" - неотъемлемой частью шасси. Каждый борт закреплен только запирающей системой и одним (но прочным) металлическим кольцом, расположенным на шасси и приваренным к нему рядом со стойкой (рис. А, В и С).

Последовательность операций: 1. Разблокирование запирающей системы поворотом рукоятки. 2. Освобождение борта от запирающих стержней оттягиванием верхней части борта. 3. Приподнимание борта над петлями. 4. Оттягивание борта и обеспечение доступа к грузовому отделению (рис. D).



А: "Открытые" петли: борт закреплен только запирающей системой и одним металлическим кольцом.



В: "Открытая" петля, прочное металлическое кольцо и ручка управления запирающей системы в вертикальной плоскости.



С: Следует обратить внимание на "открытую" петлю и широкое кольцо.



Д: Следует разблокировать запирающую систему, приподнять борт над петлей и обеспечить доступ к грузовому отделению.

e) **ТРОС МДП**

Конечным элементом крепления брезента служит так называемый трос МДП. В данном случае надлежит применять нижеследующие международные стандарты:

Для изготовления троса МДП надлежит использовать следующие материалы:

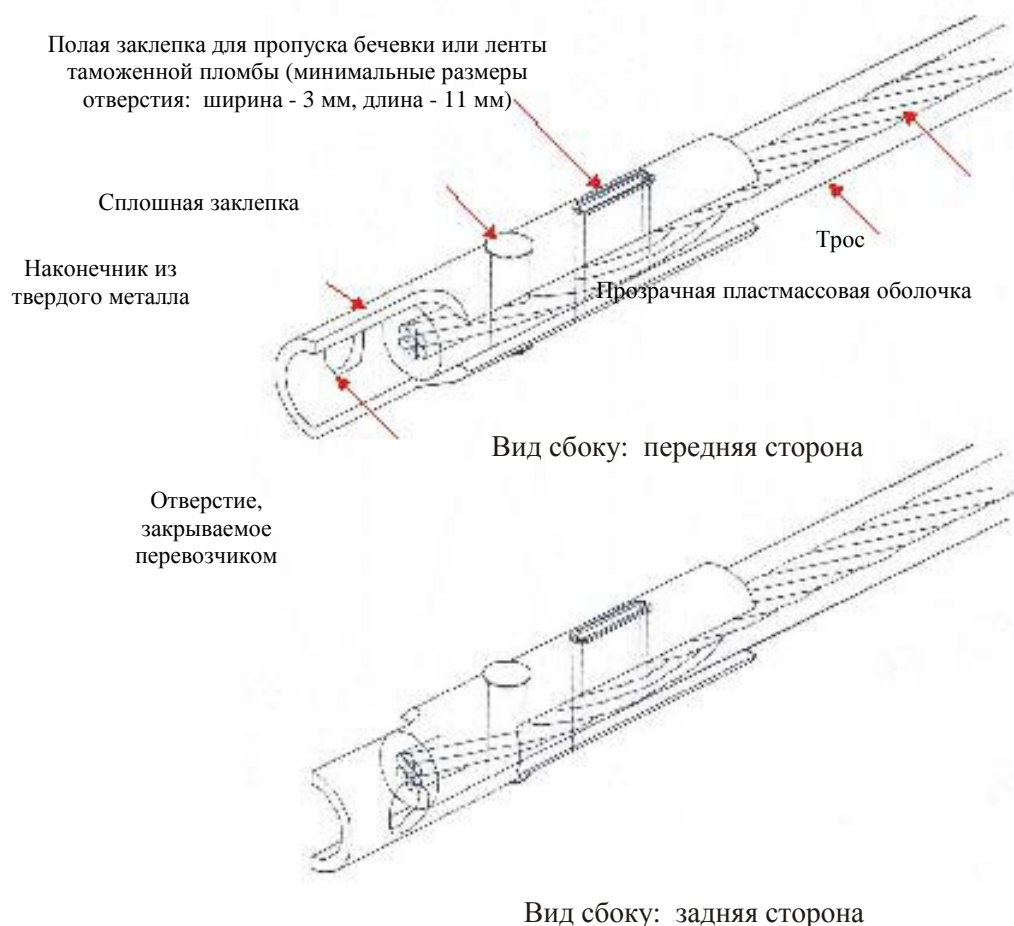
1. Стальной трос диаметром не менее 3 мм, который может иметь прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.
2. Веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, которая может иметь прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Использование нейлоновых тросов в пластмассовой оболочке НЕ допускается, поскольку они являются эластичными (растягивающимися).

Длина троса МДП должна точно соответствовать длине, требуемой для каждого конкретного грузового автомобиля или контейнера, а отрезок лишней длины нигде не должен быть скрыт, например в виде петель между кольцами МДП.

Трос МДП должен состоять из одного куска и должен иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для крепления каждого металлического наконечника должно состоять из полый заклепки, которая проходит через трос и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос должен оставаться видимым с обеих сторон полый заклепки, с тем чтобы можно было удостовериться в том, что трос действительно состоит из одного куска (рис. А).

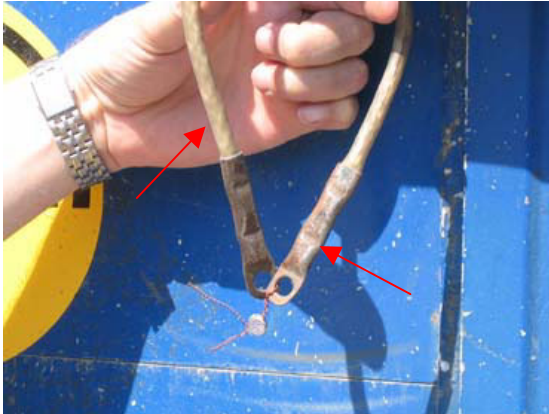
А: Образец наконечника.



Обычно грузовые автомобили и прицепы оборудованы нестандартными тросами МДП и наконечниками.

Ниже в качестве примера показан нейлоновый трос с наконечниками кустарного изготовления (рис. А и В).

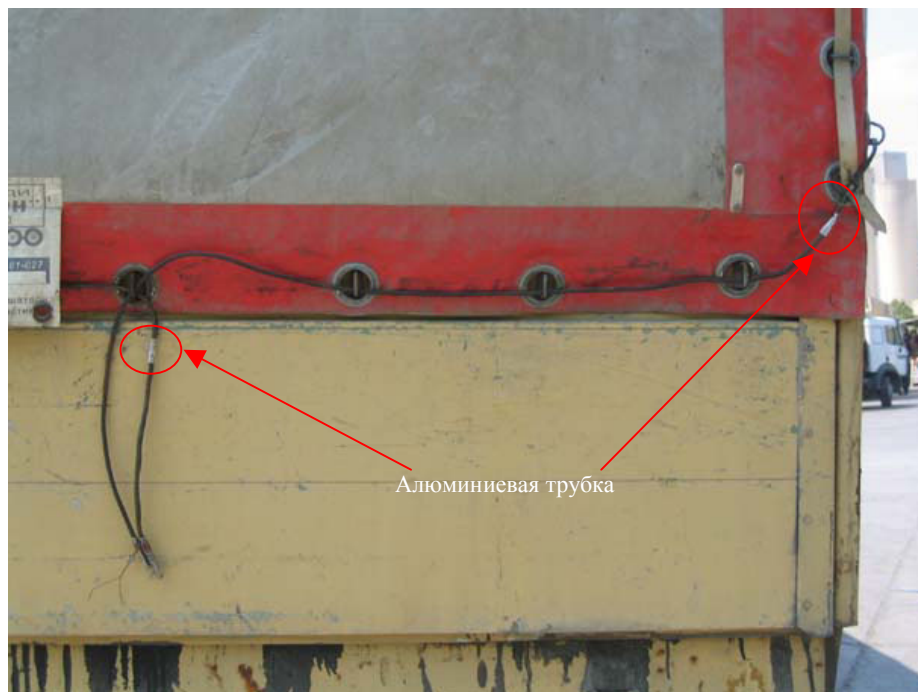
Разорванные или разрезанные (подогнанные) тросы МДП зачастую соединяются при помощи коротких кусочков медных или алюминиевых трубок (рис. С).



А: Нейлоновый трос в пластмассовой оболочке с наконечниками кустарного изготовления.



В: Наконечник, изготовленный из медной трубки, которая элементарно обжата вокруг троса. Легко снимаются и вновь устанавливаются.



С: Трос МДП, отремонтированный в двух местах. Концы разорванного троса соединены при помощи кусочков алюминиевой трубки.

Сразу же после обнаружения разорванных поврежденных или перерезанных тросов МДП следует требовать их замены; грузовые автомобили или прицепы с такими тросами не следует допускать к перевозкам под таможенными печатями и пломбами. Виды ремонта, показанные ниже (рис. А и В), недопустимы, так как в таких случаях невозможно определить, порван ли трос, просто ли повреждена его оболочка, а стальной корд заржавел либо действия такого рода предприняты целенаправленно (для подгонки троса).

Совершенно явным и без труда выявляемым способом ремонта разорванного троса служит его скручивание в петлю с использованием кусков проволоки для закрепления (скрученных) концов (рис. С).

Бывает так, что разорванные тросы МДП соединяются даже при помощи таможенной пломбы (рис. D).



А: Перезанный или разорванный трос МДП, который отремонтирован при помощи кусочка медной трубки.

В: Трос МДП, отремонтированный при помощи кусочка медной трубки. Следует обратить внимание на блестящую поверхность меди. Когда он был заменен в последний раз?



С: Разорванный трос МДП, который отремонтирован посредством скручивания в две петли и закрепления концов тонкой стальной проволокой.



Д: Достаточно необычный способ соединения разорванного или перерезанного троса. Соединение за кабиной водителя при помощи ТАМОЖЕННОЙ ПЛОМБЫ.

Довольно часто производится скрытый ремонт. В большинстве случаев для маскировки применяется липкая лента или пластмасса. Как правило, водитель утверждает, что повреждена пластиковая оболочка троса МДП, а липкая лента наложена только для защиты стального корда от ржавчины.

В качестве оптимальной практики рекомендуется во всех случаях удалять подобные средства маскировки; в большинстве случаев выясняется, что трос был разорван и затем отремонтирован (соединен).

На приведенных ниже рисунках (рис. А, В и С) показаны подобные средства маскировки ремонта троса МДП.



А: Трос МДП, обернутый липкой лентой.
(Маскировка)



В: Под снятой лентой обнаружено соединение троса МДП.



С: Трос МДП, соединенный кусочком проволоки:
элементарно скрученный и без труда заменяемый.

Трос МДП должен во всех местах оставаться видимым и легкодоступным для осмотра. Особое внимание следует уделять тем местам, где трос МДП закрыт брезентом.

Довольно часто в таких закрытых местах выявляются повреждения, следы ремонта или подгонки троса МДП.

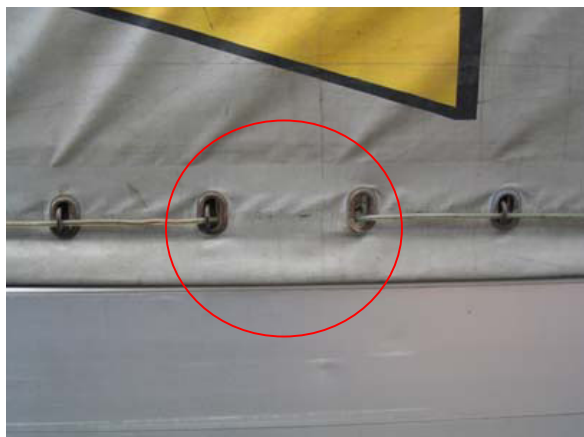
Ниже показаны два примера закрытого таким образом троса МДП (рис. А+В и С+D).



А: Трос МДП закрыт брезентом.



В: Соединенный трос МДП: используется часть наконечника.



С: Трос МДП закрыт брезентом.



Д: Соединенный трос МДП - используется кусочек алюминиевой трубки.

Трос МДП должен точно соответствовать требованиям, предъявляемым к каждому конкретному грузовому автомобилю или прицепу.

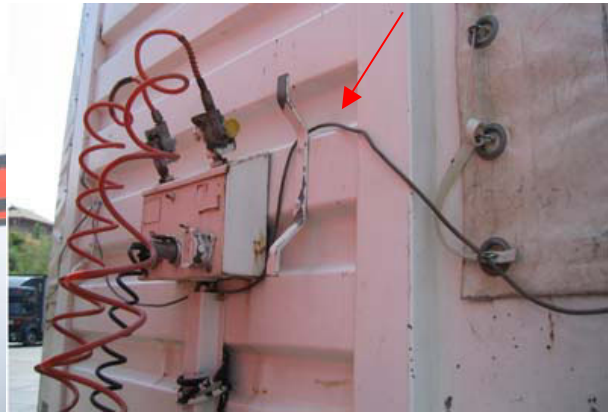
Излишние по длине части троса нигде не должны маскироваться, например, петлями между кольцами МДП.

В большинстве случаев такие излишние по длине части троса маскируются в труднодоступных для осмотра местах, например за электроразъемами и тормозными шлангами (рис. А и В) либо за кабиной водителя (рис. С и D).

В некоторых случаях трос МДП может быть особенно длинным (рис. Е).



А: Трос МДП подвешен на крюк около кабельной коробки.



В: Трос МДП подвешен на крюк около соединительной коробки. Замаскировано около 60 см излишней длины троса.



С: Трос МДП: плохо замаскированная излишняя длина.



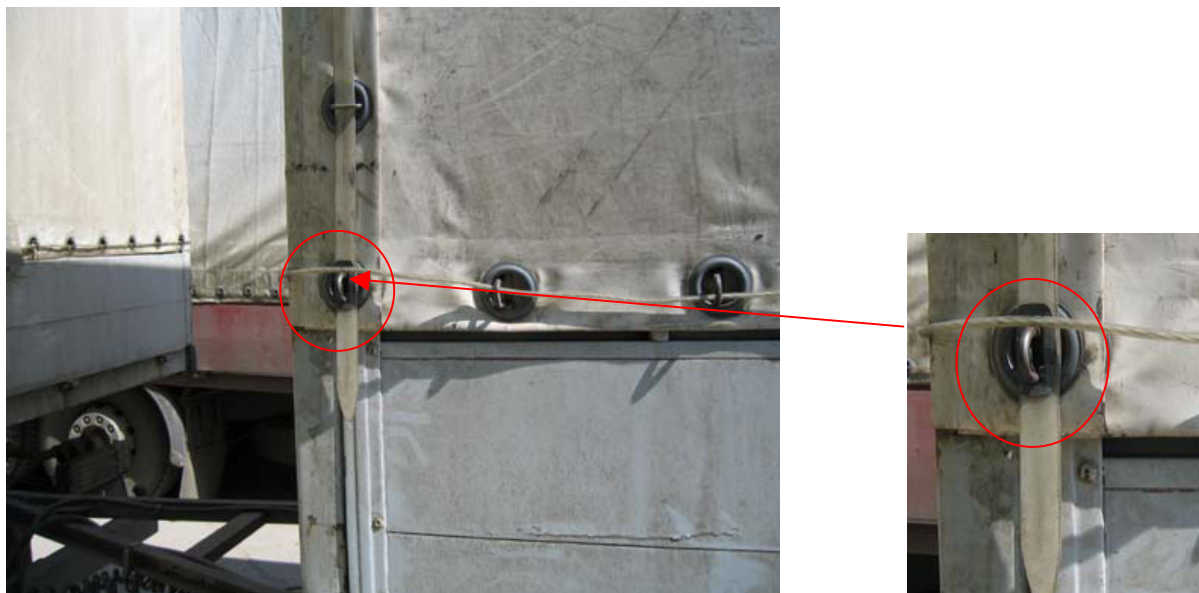
Д: Пластмассовая трубка, используемая в качестве вместилища для загнутого конца петли. Следует обратить внимание на алюминиевую трубку: ремонт перерезанного или разорванного троса.



Е: Скрытая часть излишне длинного троса в раскрученном состоянии. Было скрыто около 5 м троса.

Важно, чтобы трос МДП проходил через все кольца МДП; особое внимание следует обращать на углы, где ремни закрепляются тросом МДП (рис. А).

Если ремень не закреплен, то легко его снять (рис. В) и получить доступ к грузу.



А: Трос МДП не проходит через одно из наиболее важных колец МДП т.е. через кольцо, закрепляющее ремень.



В: Можно легко снять/ослабить ремень и получить доступ к грузу.

При наложении печатей и пломб на крытые брезентом грузовые автомобили и прицепы, оснащенные задними дверями, оптимальная практика сводится к тому, чтобы удостовериться в том, что длина троса МДП точно соответствует установленным требованиям, и убедиться в том, что невозможно повернуть поворотное устройство и ручку управления им.

Если тросы МДП являются слишком длинными и ручка управления не закреплена поворотным устройством, то можно весьма легко получить доступ к грузовому отделению (рис. А + В и С + D).

Существуют следующие два варианта обеспечения безопасности таких транспортных средств, причем предпочтительнее использовать первый из них:

1. Применение одной таможенной пломбы, закрепляющей как наконечники троса, так и поворотное устройство/ручку управления.
2. Применение двух таможенных пломб - одной для троса, а другой для поворотного устройства/ручки управления.



А: Слишком длинный трос МДП: ручка управления не закреплена. Трос даже не проходит через отверстие в поворотном устройстве и ручке.



В: Поворотное устройство ОТКРЫТО: ручка управления и запирающий стержень освобождены.



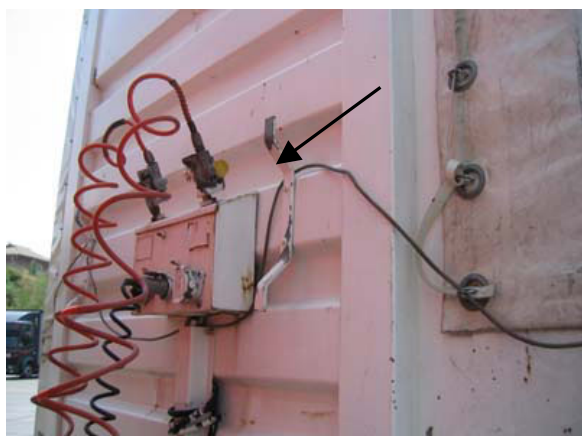
С: Слишком длинный трос МДП: ручка управления не закреплена. Трос даже не проходит через отверстие в поворотном устройстве и ручке.



Д: Уже один лишний метр длины троса позволяет широко открыть дверь.

В результате износа и разрыва зазор между ручкой и поворотным устройством рано или поздно может увеличиться. В таком случае можно будет повернуть поворотное устройство посредством сдавливания или сжимания троса, что при наличии длинного троса МДП позволит открыть задние двери и получить доступ к грузовому отделению.

Необходимо надлежащим образом закрепить и опломбировать поворотное устройство, ручку управления и трос.



А: Замаскировано приблизительно 50 см излишней длины троса.



В: Поворотное устройство может быть повернуто.



С: Ручку управления легко приподнять над упором.



Д: Ручка управления в свободном положении: дверь может быть открыта.

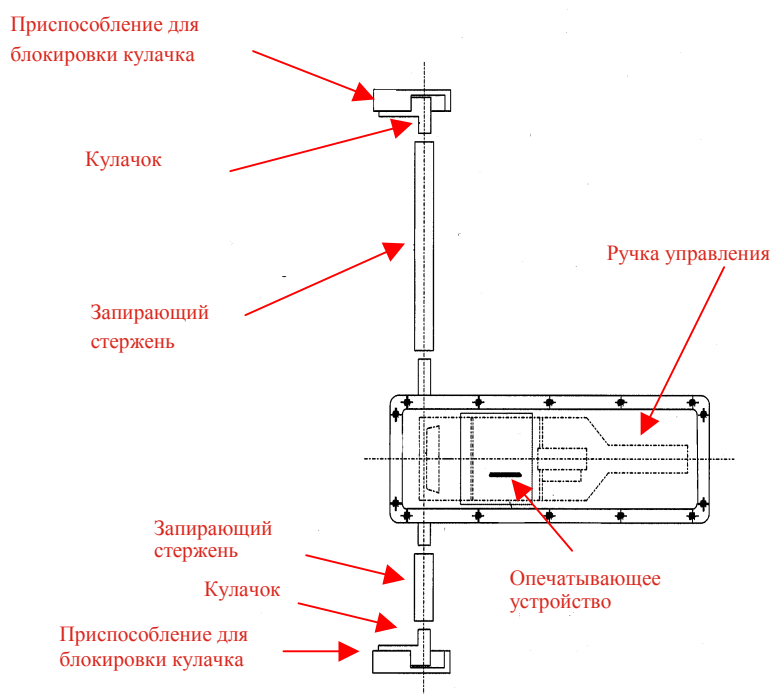


Е: Доступ к грузовому отделению.

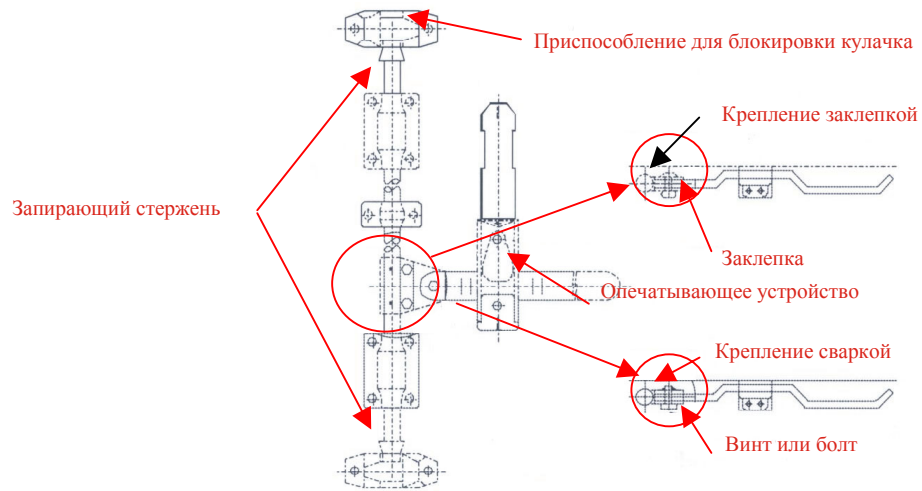
**2. ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ С ЖЕСТКИМИ
БОРТАМИ И КОНТЕЙНЕРЫ**

До наложения таможенных печатей и пломб особое внимание всегда следует обращать на системы запирания дверей, поскольку такими системами легко манипулировать. Независимо от типа грузового автомобиля или прицепа, например в случае крытого брезентом грузового автомобиля с задними дверями, рефрижератора с задними или боковыми дверями или грузового автомобиля с "жесткими бортами", вся система и опечатывающее устройство должны в обязательном порядке тщательно осматриваться и правильно использоваться. На рис. А и В показаны лишь два примера систем запирания дверей, между тем как таких систем существует множество и постоянно изобретаются, получают допуск и вводятся в эксплуатацию новые системы.

Примеры надежных таможенных систем запирания двери.



А: Нынешняя модель - общая для рефрижераторов и прицепов.



В: Стандартная модель: используется на "крытых брезентом" грузовых автомобилях, а также на грузовых автомобилях с жесткими бортами ("не покрытых брезентом").

Ниже показан прицеп-рефрижератор, оснащенный боковой дверью. Уже беглый осмотр свидетельствует о том, что опечатывающее устройство изношено и разорвано и что шпагат (трос) натянут не до самого конца и образует широкую петлю, позволяющую открыть дверь без повреждения пломбы.

Таможенная пломба ВСЕГДА должна затягиваться как можно более туго, не оставляя никаких петель либо дополнительных витков шпагата. Если пломба затянута достаточно туго, то манипулировать шпагатом (тросом) или опечатывающим устройством значительно труднее.



А: Прицеп-рефрижератор с боковой дверью.



В: Опечатывающее устройство и "полузапирающая" пломба. Следует обратить внимание на 6,5-сантиметровую петлю!



С: Проволока может проходить сквозь опечатывающее устройство, а ручка может быть повернута на 75°.



Д: Проволока может проходить через отверстие за ручкой (с внутренней стороны).



Е: "Полузапирающая пломба" остается снаружи ручки. Теперь можно потянуть за ручку и открыть дверь.



Ф: Доступ к грузу (сыр). Пломба не повреждена.

Оптимальная практика всегда сводится к тому, чтобы убедиться в том, что все такие приспособления, как системы запирания и печатающие устройства, не повреждены и функционируют надлежащим образом. Ниже показан прицеп-рефрижератор, на котором ручку и устройство для правильного наложения пломбы можно использовать только на левой двери (рис. А).

Ручка двери с правой стороны повреждена, поэтому на этой двери отсутствует исправное печатающее устройство. В данном случае таможенник наложил таможенную пломбу на устройство, которое обычно используется перевозчиками для обеспечения собственной безопасности, т.е. на замке (рис. В).

Поскольку пломба этого конкретного типа не может быть туго затянута, так как она изготовлена вместе с проволокой определенной длины и металлическая полоска может пройти через проушину "печатающего устройства", ручка и запирающий стержень могут быть повернуты в достаточной мере для открытия двери без повреждения пломбы (рис. С и D).

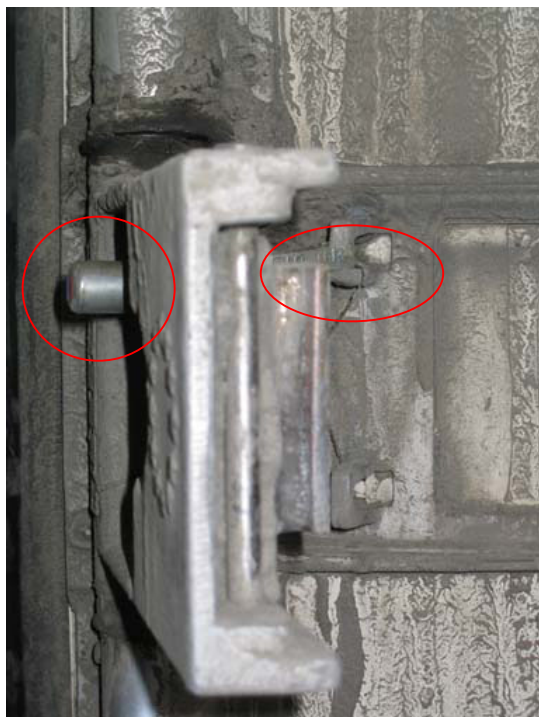
Полный доступ к грузовому отделению при наличии допуска МДП (рис. D).



А: Ручка и печатающее устройство слева.



В: Отсутствие ручки и печатающего устройства справа: неправильное наложение пломбы.



С. Ручка повернута, запирающий стержень приведен в действие: металлическая нить пломбы может пройти в отверстие, а сама пломба остается без повреждений.



D: Ручка повернута, запирающий стержень приведен в действие, дверь открыта: пломба остается без повреждений.



Е: Полный доступ к грузу. Следует обратить внимание на наличие допуска МДП.

Нынешние опечатывающие устройства оборудованы специальным отверстием для закрепления таможенной пломбы, и его важно использовать. Как показано ниже, доступ к грузовому отделению является весьма легким, если опечатан только трос МДП. Для проникновения в грузовое отделение достаточно уже 30-40 см лишней длины троса МДП.

Кроме того, крайне важно удостовериться в наличии эффективной блокировки неопломбированной двери. Обычно правая дверь блокирует и запирает левую дверь, но бывает и наоборот. При наличии любых сомнений необходимо опечатывать ОБЕ двери!

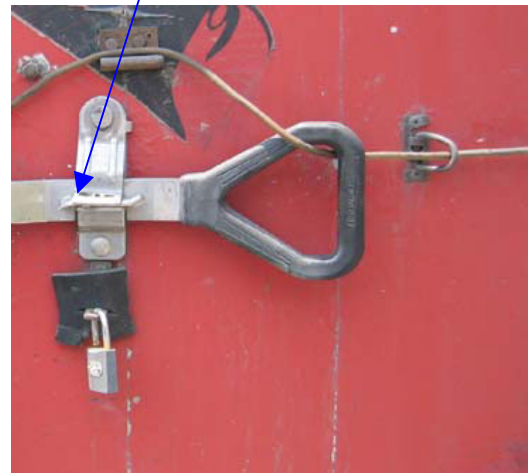
Что касается показанного ниже прицепа, то на нем не имеется надежного блокирующего устройства. Предполагается, что левая дверь заперта только резиновым профилем, поэтому в данном случае следует опломбировать обе двери.

Опломбирован только трос МДП



А: Поворотное устройство НЕ опломбировано, хотя в нем имеется конкретное отверстие для наложения таможенной пломбы.

Отверстие: специально предусмотрено для наложения таможенной пломбы



В: Поворотное устройство с конкретным отверстием для наложения таможенной пломбы. Ручка НЕ закреплена.

Резиновый профиль



С: Вращающееся устройство в положении "ОТКРЫТО". Достаточно лишь приподнять ручку и повернуть запирающий стержень: уже 40 см лишней длины троса МДП позволяют проникнуть в грузовое отделение.



Д: Дверь открыта: легкий доступ.

Крайне важно тщательно осматривать место, где ручка управления соединена с запирающим стержнем. Болт, винт или заклепка, закрепляющие ручку, в особенности подвержены манипуляциям, причем подобные злоупотребления обнаружить трудно.

Показанный ниже прицеп, по-видимому, отвечает требованиям, касающимся осуществления перевозок под таможенными печатями и пломбами (рис. А), однако тщательный осмотр свидетельствует об обратном.

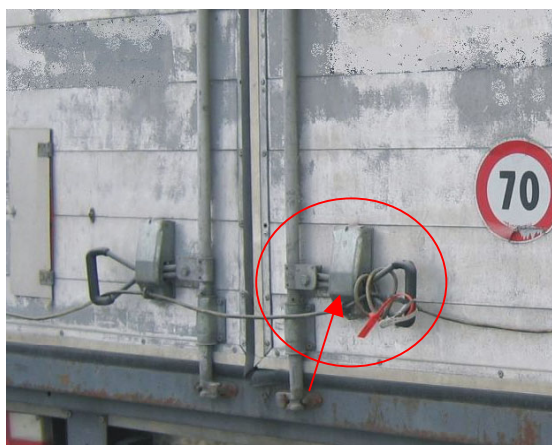
Опломбированный трос МДП закрепляет проушину небольшого металлического кожуха, закрывающего поворотное устройство, и создается впечатление, что ручку освободить невозможно (рис. В).

При помощи гаечного ключа выяснилось, что гайка не заблокирована на центровочном болте посредством приваривания или заклепывания, поэтому болт можно легко вытащить (рис. С).

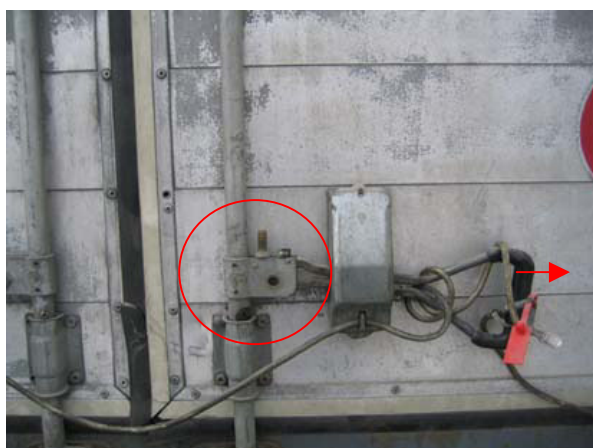
После извлечения центровочного болта удалось отвести ручку на 5 см, что необходимо для отсоединения ее от запирающего стержня (рис. D), затем легко повернуть стержень, разблокировав кулачковое устройство, и открыть дверь.



А: Стандартные условия соблюдены: представляется, что уровень безопасности и качество опломбирования приемлемы.



В: Проушина металлического кожуха, закрывающего поворотное устройство, закреплена тросом МДП.



С: Центровочный болт удален: ручка слегка оттянута.



Д: Ручка отсоединена, запирающий стержень повернут, и дверь открылась! И столь же легко данное соединение восстановить!

Прицеп-рефрижератор, оборудованный поворотным таможенным опечатывающим устройством. Устройства такого же типа используют в случае всех запирающих стержней. Первоначальные устройства, по-видимому, заменены.



А: Первоначальные устройства, предназначенные для всех запирающих стержней, несомненно, заменены.



В: Поворотные таможенные опечатывающие устройства собраны, по-видимому, из частей, изготовленных из различных металлов, а именно из железа и нержавеющей стали. Обычно все части таких устройств изготавливаются из нержавеющей стали.



С: На показанном устройстве четко видно, что оно было отремонтировано и его детали были заменены, либо оно могло быть переделано с целью более удобного манипулирования им.



Д: Поворотный элемент закреплен обычным шурупом, предназначенным для работы с древесиной. Шуруп легко вытаскивается, а поворотный элемент опускается без отделения от задней пластины, с которой он соединен бечевкой таможенной пломбы. Ручка освобождена, можно ее повернуть и открыть дверь.

Прицеп-рефрижератор, оборудованный поворотным таможенным опечатывающим устройством. Устройства такого же типа используются в случае всех запирающих стержней, причем все они, по-видимому, являются первоначальными.



А: Все поворотные устройства, по-видимому, являются первоначальными.



Блестящая
поверхность болта;
болт новый!

В: Поворотное таможенное опечатывающее устройство: поворотный элемент прикреплен болтом Аллена (имбусным болтом). Прицеп оснащен четырьмя такими поворотными устройствами, но болт на устройстве с таможенной пломбой выглядит довольно новым, его поверхность блестит в большей степени, чем у трех других болтов.

Болт Аллена был удален менее чем за одну минуту, а поворотный элемент был опущен без отсоединения таможенной пломбы от ручки.



Д: Дверь открыта: неограниченный доступ к грузовому отделению.

Контейнеры обычно используются для перевозки грузов на большие расстояния - нередко по морским маршрутам, в частности с Дальнего Востока. С таможенной точки зрения, опечатывающие устройства и средства обеспечения безопасности проверить относительно легко, так как контейнеры оснащены только дверями (рис. А).

Тем не менее важно тщательно проверить таможенное опечатывающее устройство и убедиться в том, что неопломбированные двери заблокированы и контейнер допущен к перевозкам под таможенными печатями и пломбами (рис. В).

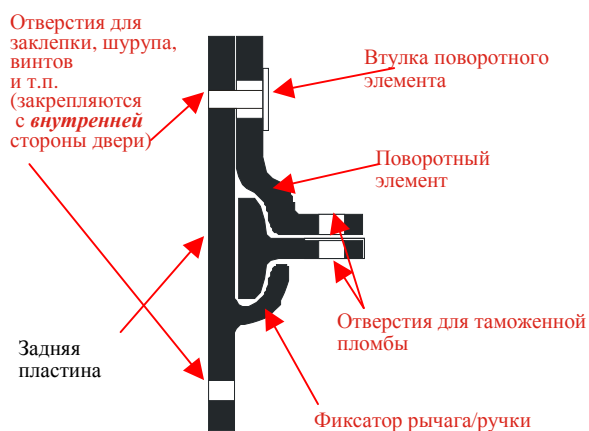


А: Стандартный 20-футовый контейнер, помещенный на прицеп. В контейнере имеются только двери.

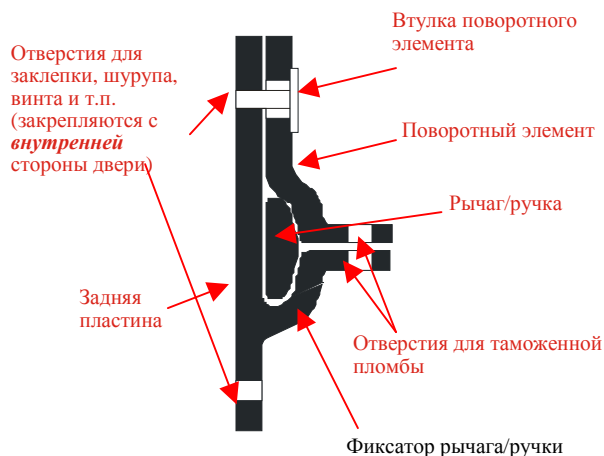


В: Таможенное опечатывающее устройство, система блокировки двери и табличка о допущении.

Примеры таможенных опечатывающих устройств, которые обычно используются на контейнерах.

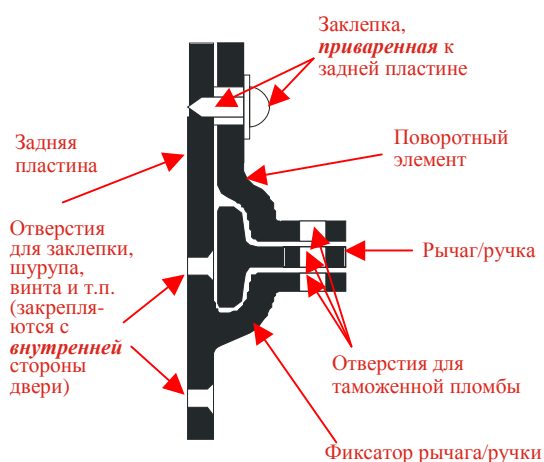


Устройство А.

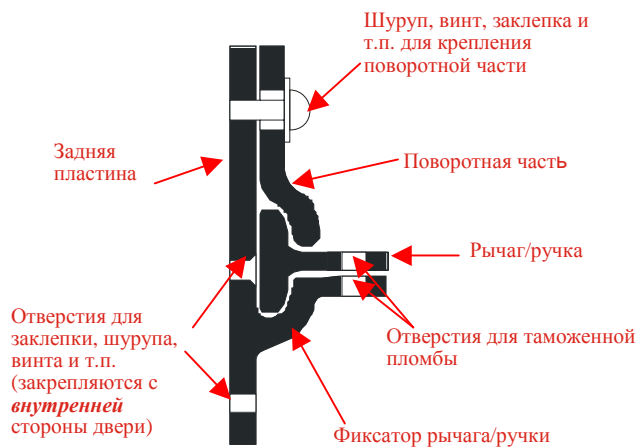


Устройство В.

В частности, опечатывающее устройство А поддается несанкционированному вскрытию в случае невыполнения вышеуказанных требований. В этой связи предпочтительно использовать устройства, изображенные ниже, поскольку они обеспечивают лучшую защиту от несанкционированного вскрытия до наложения таможенной печати.



Устройство С.



Устройство D.

Таможенные опечатывающие устройства С и D могут также использоваться для опечатывания дверей холодильных и изотермических контейнеров. В этом случае опечатывающие устройства должны прикрепляться при помощи как минимум двух стопорных винтов или шурупов, вворачиваемых в металлическую пластину с внутренней резьбой, расположенной за внешним слоем дверного покрытия.

В таких случаях головки стопорных винтов или стопорных шурупов должны быть заварены до полной деформации.

Ниже показан рефрижераторный контейнер, оборудованный опечатывающим устройством типа А. Контейнер отвечает всем требованиям в отношении таможенной безопасности, поскольку на одной из ручек имеются предписанные заклепки для крепления поворотного элемента. К сожалению, сотрудник таможни, прикрепивший пломбу, допустил серьезную ошибку, так как он/она опечатал/опечатала не закрепленные устройство и ручку (рис. А).

В данном случае для получения доступа к грузу достаточно удалить лишь один болт (рис. В и С).

После удаления этого болта поворотный элемент остается соединенным с ручкой таможенной пломбы, хотя и может быть весь снят с фиксатора ручки/рычага (рис. D).

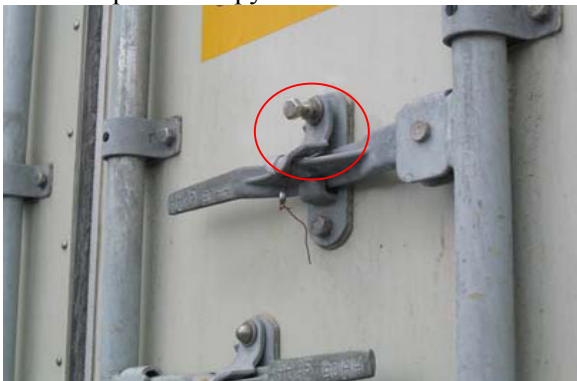
В этом случае имеется неограниченный доступ к грузу (рис. E).



А: Незакрепленное устройство и опломбированная ручка.



В: Достаточно удалить лишь один болт.



С: Болт почти удален.



Д: Поворотный элемент и таможенная пломба по-прежнему присоединены к ручке.



Е: Неограниченный доступ к грузу.

Ниже показан рефрижераторный контейнер, оборудованный печатающим устройством типа В. Контейнер отвечает всем требованиям в отношении таможенной безопасности, поскольку на одной из ручек имеются предписанные заклепки для крепления поворотного элемента. Однако сотрудник таможни опломбировал не закрепленные устройство и ручку (рис. А).

В этом случае необходимо открутить две гайки - болты вставлены с внутренней стороны, - с тем чтобы снять поворотное устройство и заднюю пластину (рис. В, С и D).

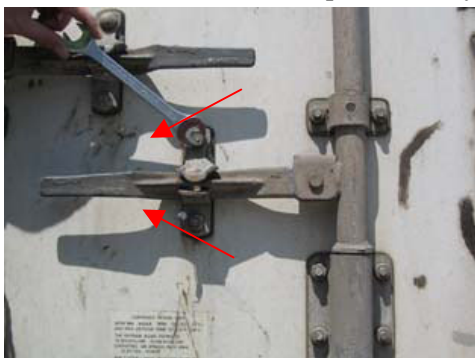
В данном случае также открывается неограниченный доступ к грузу, но дверь при этом лишь приоткрыта (рис. Е).

Устройство для обеспечения таможенной безопасности



Незакрепленные гайки

А: Незакрепленное устройство и опломбированная ручка.



В: Отвинтить обе гайки.



С: Верхняя гайка удалена: поворотное устройство по-прежнему подсоединено к ручке и задней пластине.



Д: Задняя пластина и поворотное устройство сняты.



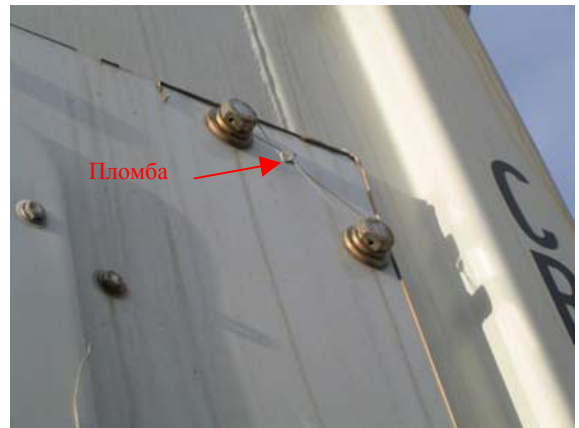
Е: Запирающие стержни освобождены: дверь слегка приоткрыта.

Можно без труда заменить всю холодильную установку контейнера, несмотря на ее немалый вес. Обычно рама установки крепится к контейнеру несколькими прочными болтами, которые не привариваются.

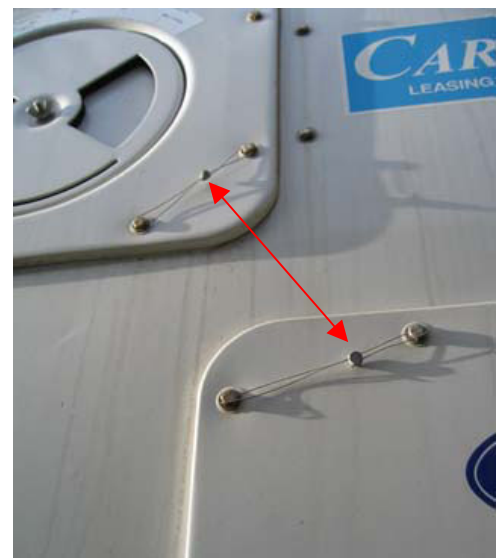
Безопасность болтов и рамы обеспечивается при помощи пломб, налагаемых либо изготовителем, либо допущенной обслуживающей фирмой, либо таможенным органом. Такие же меры безопасности применяются и ко всем другим отсекам, являющимся частью холодильной установки. Обычно такие отсеки открывают доступ только к вентиляционным каналам.



А: Нижняя часть рамы, болты и пломба холодильной установки.



В: Верхняя часть рамы, болты и пломба холодильной установки.



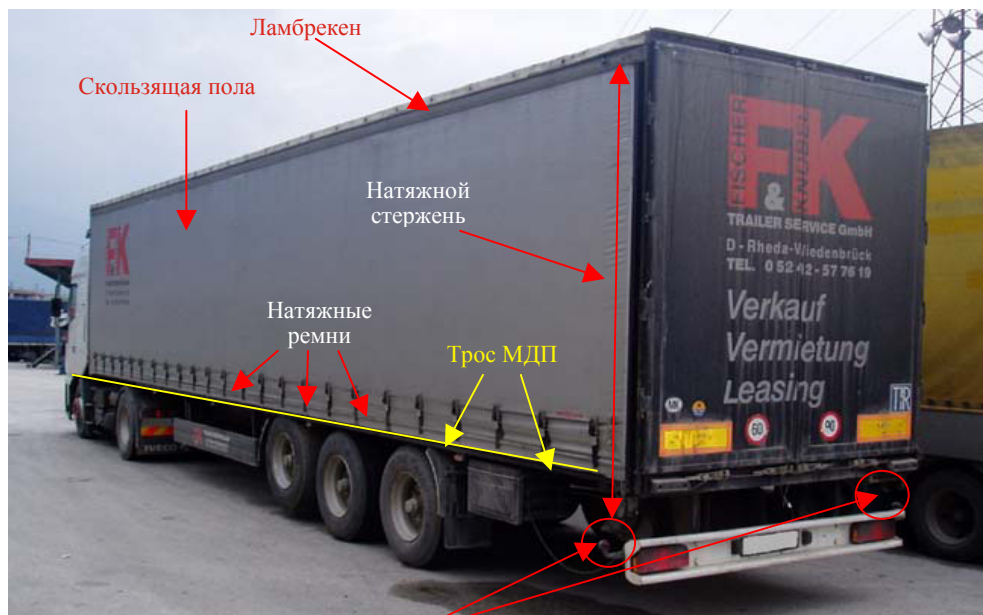
С: Два примера опломбированных отсеков - часть холодильной установки.

3. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА СО СКОЛЬЗЯЩИМИ
ПОДАМИ

Для предоставления как можно более качественных услуг по обеспечению доступа к грузу с целью его оперативной и беспрепятственной погрузки и выгрузки на транспорте, в том числе в рамках международных перевозок, все более широко используются так называемые **транспортные средства со скользящими полами**.

Вместе с тем, с таможенной точки зрения, подобные транспортные средства со скользящими полами следует классифицировать в качестве транспортных средств, эксплуатация которых сопряжена с "высоким риском", ибо практически ни одно из них не соответствует международным стандартам МДП и известно, что устройствами обеспечения безопасности легко манипулировать.

На приведенном ниже рисунке показаны базовые модели и содержится описание транспортных средств со скользящими полами (рисунки А и В).



Механические устройства натяжения ("червячный привод")

А: Транспортное средство со скользящими полами, закрытое: вид сбоку и сзади.



В: Транспортное средство со скользящими полами, открытое: легкий доступ для погрузки/выгрузки.

Сопоставление прицепа, "соответствующего требованиям МДП",
со "стандартным прицепом"

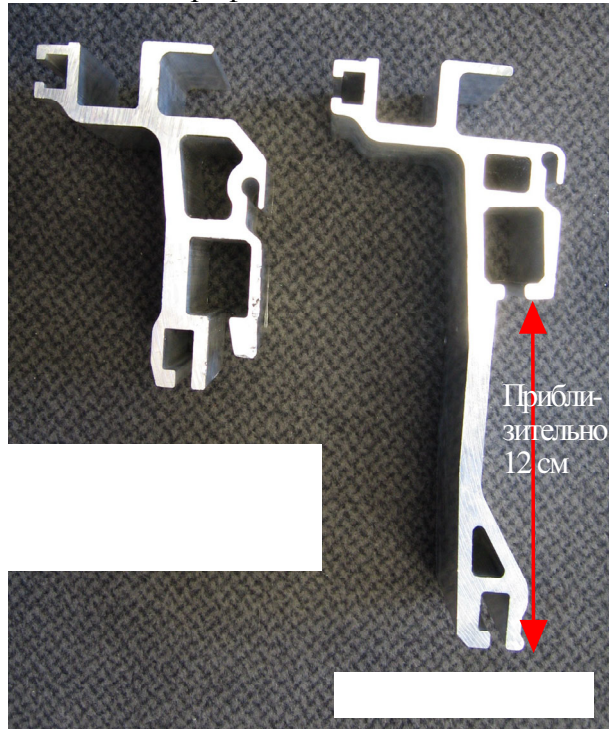
На первый взгляд может показаться, что конструкция обоих прицепов является одинаковой, однако между транспортным средством со скользящими полами, которое соответствует требованиям МДП, и стандартным транспортным средством со скользящими полами имеются основополагающие технические различия!

Кроме того, затраты на покупку модели, соответствующей требованиям МДП, на 15% выше.



1. Профили направляющей системы, перекрытие полы, пространство между опорными катками: в верхней части транспортного средства.
2. Перекрытие полы, закрепление брезента: в нижней части транспортного средства.
3. Устройство для натяжения брезента.

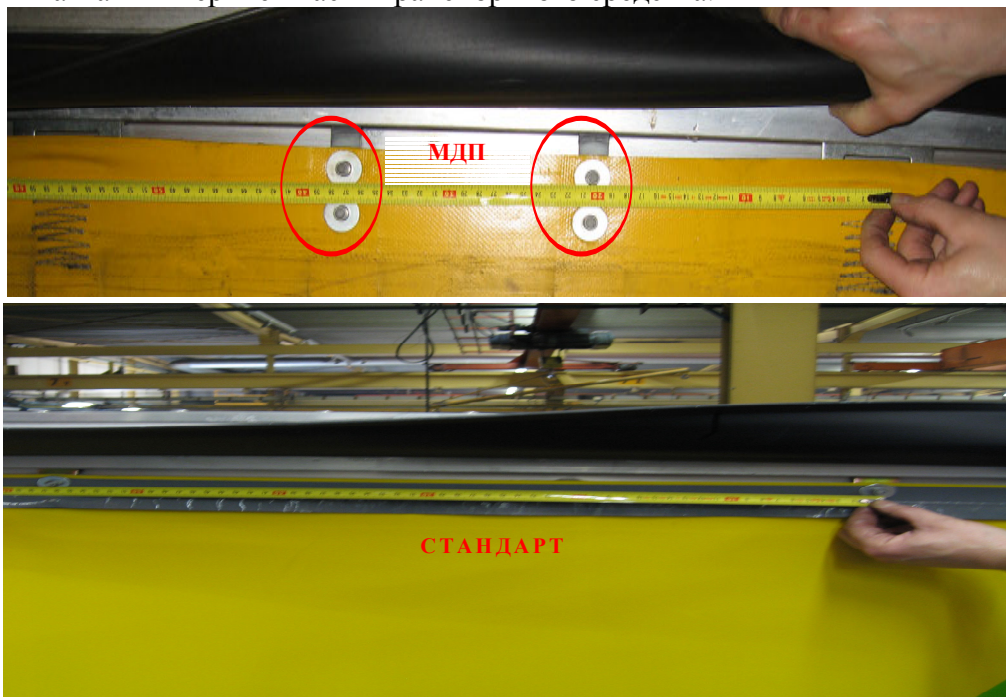
Как показано ниже, существует значительное различие в конструкции верхнего направляющего элемента: обычно профиль изготовлен из алюминия.



Профиль МДП обеспечивает перекрытие брезента и безопасность в верхней части транспортного средства согласно требованиям Конвенции: перекрытие полой должно соответствовать по крайней мере $\frac{1}{4}$ части фактического расстояния между натяжными ремнями. Стандартный профиль не обеспечивает ни надлежащего перекрытия, ни безопасности.



Ниже показаны последствия, обусловленные различием в расстоянии между опорными катками в верхней части транспортного средства.



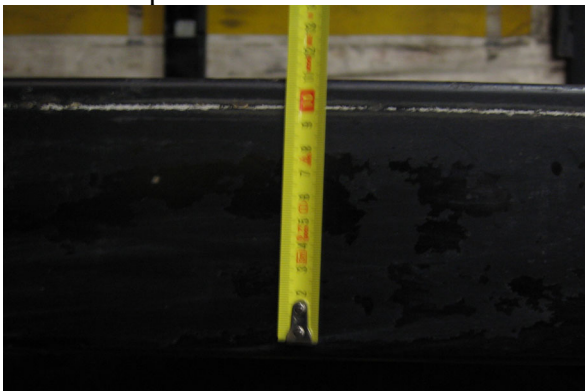
Следует обратить внимание на дополнительные опорные катки на транспортном средстве МДП! Дополнительные ролики на стандартном транспортном средстве отсутствуют.



Доступа к грузовому отделению транспортного средства МДП нет, однако беспрепятственный доступ имеется на стандартном транспортном средстве. Кроме того, перекрытие полкой в нижней части транспортного средства требуется для обеспечения соответствия предписаниям МДП: перекрытие должно составлять по крайней мере 5 см. Наряду с этим горизонтальный зазор между полкой и жесткими частями транспортного средства не должен превышать 1 см (10 мм) в любом месте, когда обеспечена таможенная безопасность грузового отделения и оно опечатано для таможенных целей.



Пола на транспортном средстве МДП, закрепленная при помощи усиленных проушин, колец МДП, приваренных к шасси, и троса МДП, проходящего через кольца. На стандартном транспортном средстве тросом закрепляется только запирающая система натяжных ремней.



Транспортное средство МДП: перекрытие составляет 11 см, что значительно превышает требуемые 5 см.



Стандартное транспортное средство: перекрытие составляет всего лишь 1,5 см!



Горизонтальный зазор отсутствует!

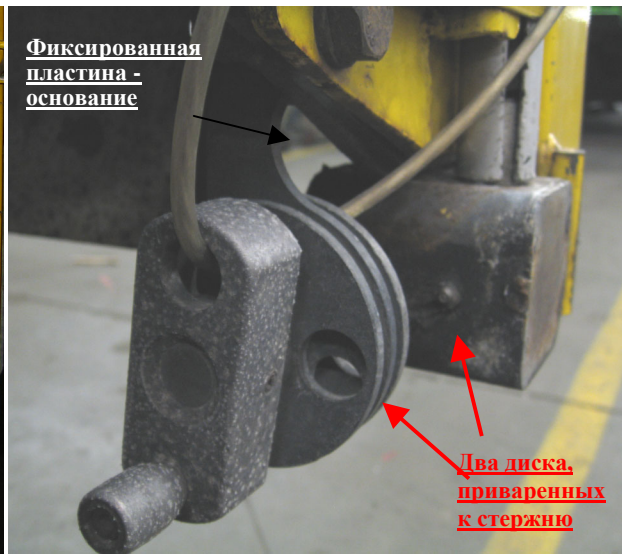


Горизонтальный зазор: доступ к грузу!

Имеются значительные различия в конструкции натяжных устройств для пол.

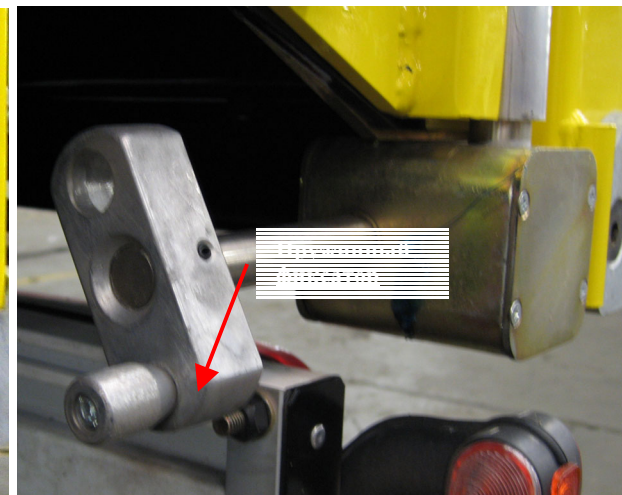
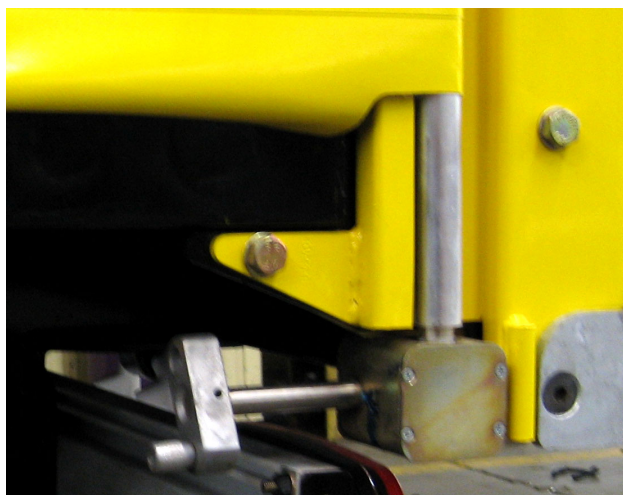
Транспортные средства МДП оборудованы устройством, обеспечивающим эффективную таможенную безопасность, когда трос МДП проходит через отверстия в устройстве; в этом случае повернуть ручку невозможно.

Устройство, установленное на стандартном транспортном средстве, вообще не обеспечивает никакой безопасности, так как ручку можно вращать или даже снять со стержня!



Натяжное устройство, установленное на транспортном средстве МДП и обеспечивающее эффективную защиту.

Элементы системы обеспечения безопасности; одна неподвижная пластина: основание и два диска, приваренные к стержню. Все три элемента имеют отверстия, через которые может проходить трос МДП.



Натяжное устройство, установленное на СТАНДАРТНОМ транспортном средстве. Это устройство не обеспечивает никакой безопасности!

Элементы системы; ручка может вращаться: она совершенно не заблокирована. Даже если трос проходит через отверстие ручки, можно легко извлечь пружинный фиксатор и снять ручку со стержня.

Ниже показан один из примеров (рис. А) закрепления скользящей по́лы и два примера (рис. В, С, D и E) закрепления натяжного устройства. Очевидно, что показанные устройства обеспечения безопасности должны быть установлены до получения допуска к международной перевозке под таможенными печатями и пломбами.

Уместно отметить, что стандартно изготовленные транспортные средства со скользящими по́лами не могут быть допущены к перевозке в соответствии с Конвенцией МДП; на всех этих транспортных средствах требуется установка дополнительных устройств обеспечения безопасности.



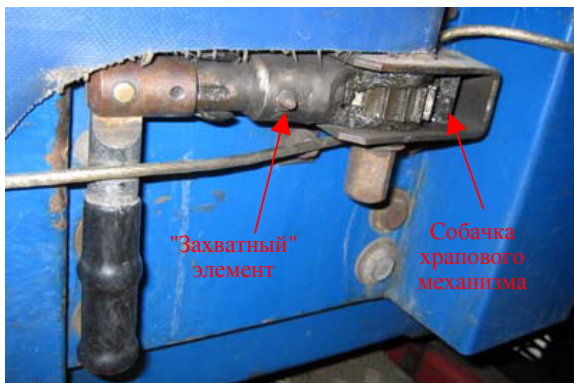
А: Скользящая по́ла закреплена с помощью колец МДП, приваренных к шасси. По́ла имеет соответствующие проушины и в конечном счете закреплена тросом МДП.



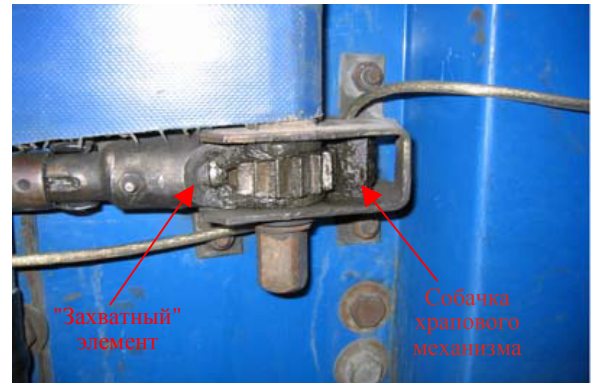
В: Устройство обеспечения безопасности: металлическая пластина, блокирующая ручку натяжного устройства (с червячной передачей).



С: Устройство обеспечения безопасности: металлическая пластина, закрепленная с помощью троса МДП, блокирующего ручку натяжного устройства (с червячной передачей).



Д: Натяжное устройство: храповый механизм.



Е: Собачка храпового механизма закреплена: трос МДП проходит через специальные отверстия, блокируя собачку.

Оптимальная практика сводится к тому, чтобы до наложения таможенных пломб удостовериться в том, что все установленные устройства обеспечения безопасности исправно функционируют и используются правильно. Далеко не всегда водители считают, что устройства обеспечения безопасности имеют какое-либо значение, полагая, что они малоэффективны или вообще неэффективны с точки зрения защиты грузового отделения. Опломбирование транспортных средств таким образом, как это показано ниже, не обеспечивает никакой безопасности.



А: Прицеп, оборудованный натяжным устройством с захватным храповым механизмом.



В: Трос МДП не проходит через специальные отверстия, предусмотренные для блокировки собачки храпового механизма.



С: Натяжной стержень в освобожденном состоянии может быть легко приподнят над основанием, а это открывает доступ к грузу.



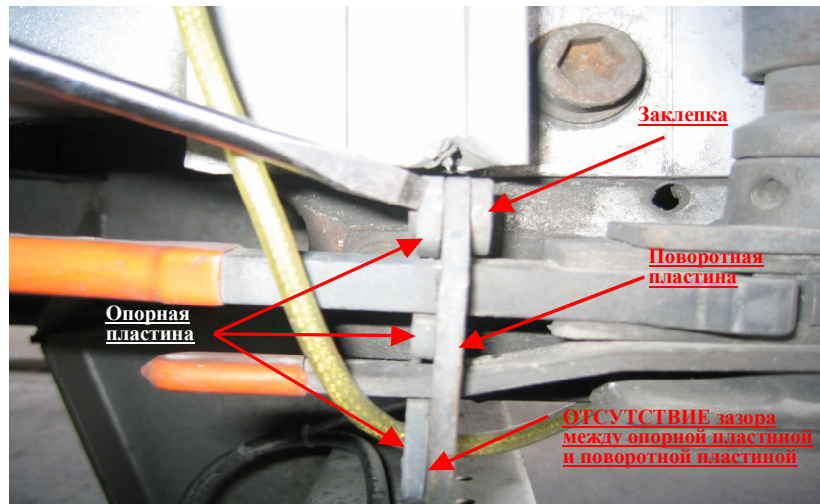
Д: Ограниченный, но уже недопустимый доступ к грузу.

Ниже показан пример современной модели натяжного устройства с храповым механизмом.

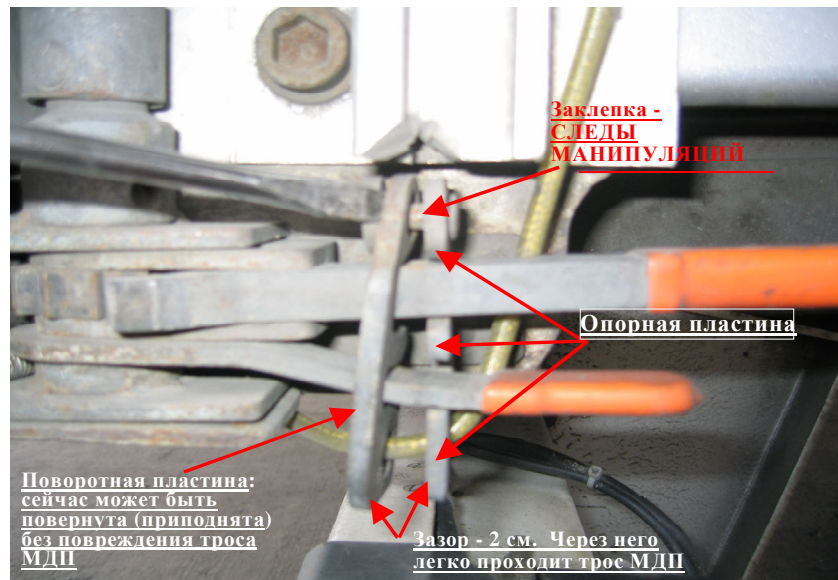
Это устройство серийного производства в настоящее время используется рядом изготовителей прицепов.

Недостаток его - это установка поворотной пластины, для крепления которой используются заклепки.

Этим устройством легко манипулировать, и уже его износ и повреждение могут отрицательным образом сказаться на его безопасности.



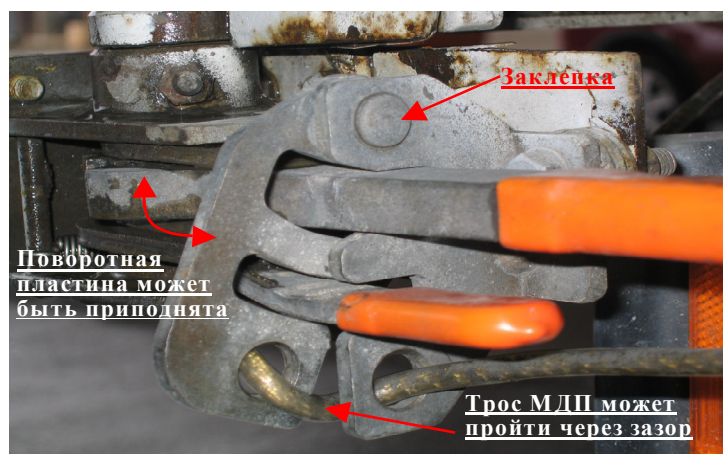
А: Данное устройство можно считать надежным и исключаяющим манипулирование только при отсутствии зазора между опорной пластиной и поворотной пластиной, заклепка должна быть осажена максимально плотно.



В: Устройством можно легко манипулировать. Два наиболее распространенных способа манипуляции:

- 1: Манипуляция заклепкой: см. фотографию.
- 2: Поворотная пластина может быть слегка отогнута для создания зазора между пластинами величиной менее 1 см, через который может пройти трос МДП.

Показанное ниже устройство, разумеется, не обеспечивает никакой безопасности: по всей видимости, заклепка была подвергнута манипуляции.



А: Заклепка, подвергнутая манипуляции либо недостаточно плотно посаженная: значительный зазор между опорной пластиной и поворотной пластиной. Поворотная пластина может быть приподнята, и трос МДП может пройти через зазор без повреждения.



В: Устройство может быть приведено в действие, если трос МДП имеет излишнюю длину и находится около ручек: в таком случае достаточно уже 15 см. На данном прицепе было обнаружено, что излишняя длина составляет 40 см.



С: Дополнительные 35-40 см позволили поместить трос за ручками: сейчас устройство может быть приведено в действие, как если бы троса не было вообще.

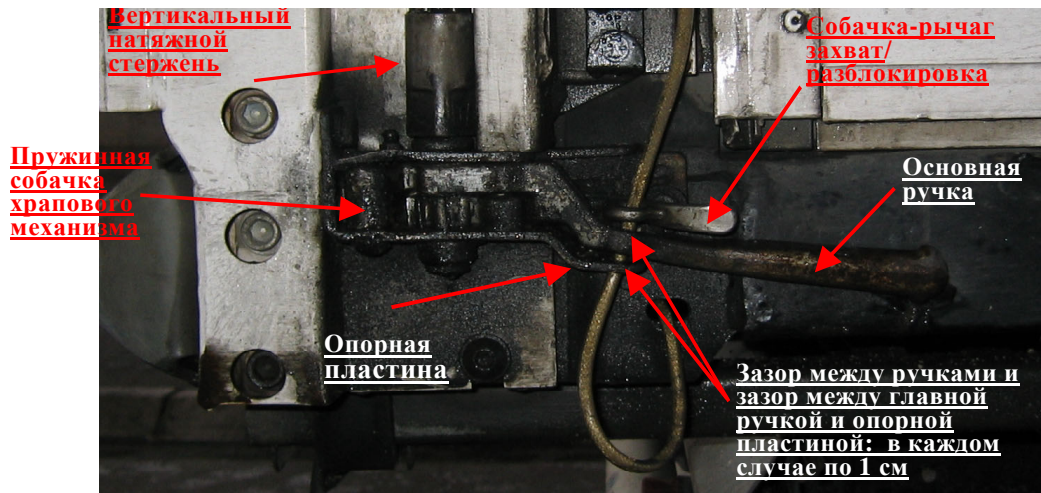


Д: Натяжной стержень и брезент высвобождены: доступ к грузовому отделению.

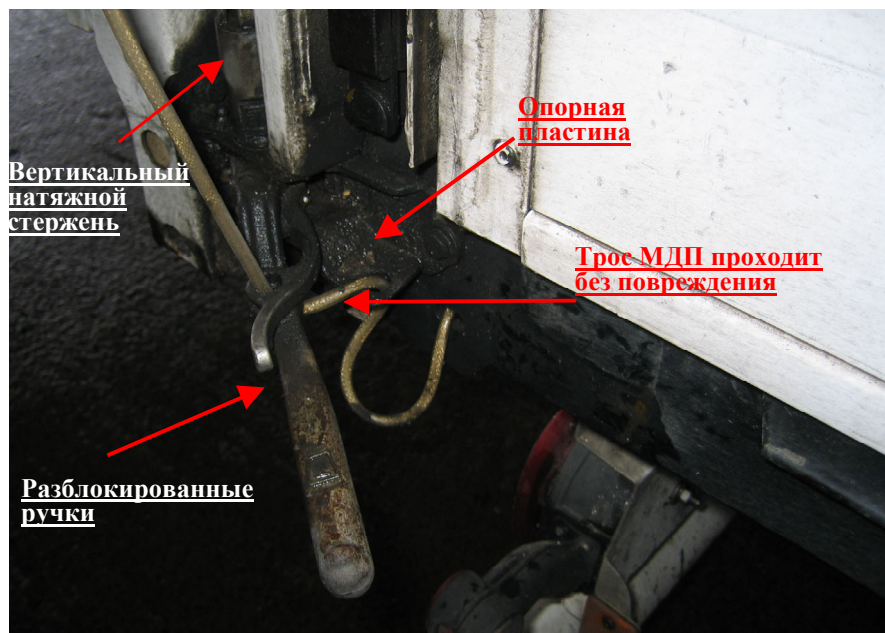
Ниже показан пример современной модели натяжного устройства с храповым механизмом.

Это устройство массового производства в настоящее время используется рядом изготовителей прицепов.

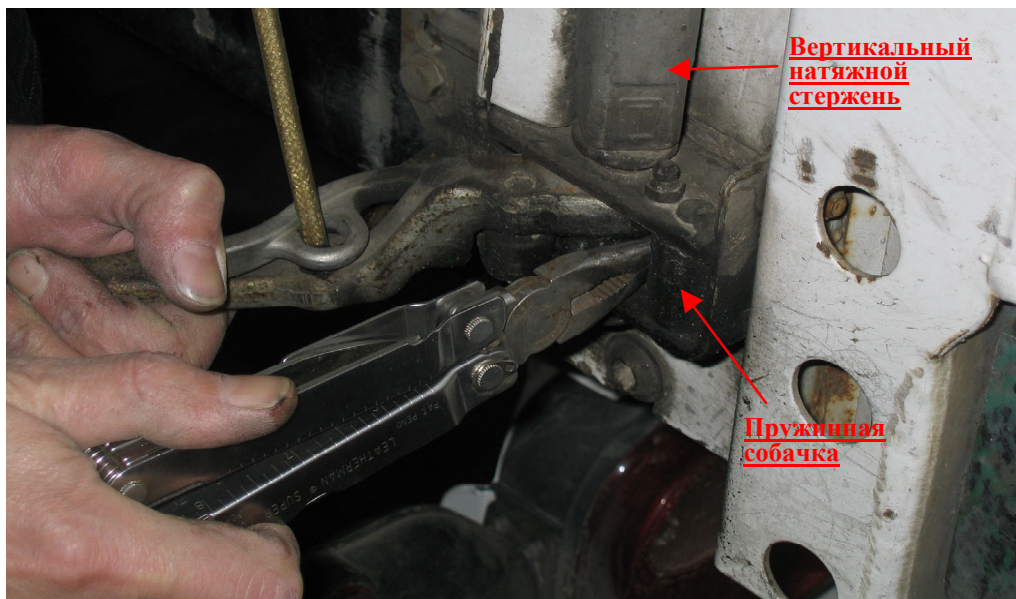
Недостаток его - это зазор между ручками и зазор между главной ручкой и опорной пластиной. Кроме того, пружинную собачку храпового механизма легко разблокировать.



А: Данное устройство нельзя считать надежным. Зазор между ручками, а также зазор между ручками и опорной пластиной составляет 1 см; толщина троса МДП - всего лишь 7-8 мм. Следует обратить внимание на излишнюю длину троса МДП: приблизительно 25 см!



В: Через зазор между опорной пластиной и главной ручкой, составляющий 1 см, можно протянуть трос, который затем пройдет между ручкой и опорной пластиной без повреждения. Длина троса МДП позволяет разблокировать и привести в действие натяжное устройство, ослабить натяжение полы и приподнять над опорой натяжную стержень. Для разблокирования системы достаточно поместить поблизости от устройства 10-15-сантиметровый отрезок троса МДП.



С: На данной фотографии показано, как можно разблокировать пружинную собачку. Собачка и кулачковая шестерня образуют храповый механизм, служащий тормозом для натяжного стержня. Механизм легко разблокировать с помощью универсального инструмента "LEATHERMAN" или отвертки.



Д: Прицеп открыт: имеется доступ к грузу.

Показанный ниже прицеп со скользящими полами оборудован натяжными устройствами "червячного" типа. Ручка для приведения в действие червячного привода изготовлена в виде небольшого колеса, однако в данном случае ручка не была закреплена до опломбирования транспортного средства.

Обеспечить безопасность ручки и привода такого типа весьма трудно. В большинстве случаев трос МДП пропускается через ручку, обеспечивая некоторую безопасность, но если его длина превышает требуемую величину всего на 50 см, то можно легко повернуть ручку, разблокировать систему и приподнять натяжной стержень над опорой. Кроме того, сама ручка часто крепится к оси болтом или винтом, тогда как она должна привариваться.

Особое внимание следует обращать на натяжные ремни: если их надлежащим образом не натянуть, то их можно будет легко снять с крюков, находящихся на раме шасси. Такие грузовые автомобили или прицепы не допускаются к перевозкам на основании Конвенции МДП!



А: Ручка не закреплена: трос МДП не пропущен через ручку.



В: Система разблокирована: натяжной стержень приподнят над опорой; брезент приоткрыт на 50 см.



С: Несмотря на то, что безопасность данного прицепа совершенно не обеспечена, на него незаконно выдан допуск МДП.



Д: Таможенная пломба осталась неповрежденной.

Ниже показан прицеп, безопасность которого, как может показаться, на первый взгляд, обеспечена, так как трос МДП проходит через ручку червячного механизма.

Однако длина троса МДП (рис. А и В) позволяет привести в действие (повернуть) ручку, несколько перекрутив трос (рис. D и E); натяжной стержень при этом освобождается.

При ослаблении натяжения легко приподнять стержень над основанием и получить доступ к грузовому отделению.



А: Трос МДП слишком длинный в месте опломбирования.



В: Излишняя длина троса (3 метра) даже с боковой стороны.



С: Кажется, что ручка закреплена: через нее проходит трос.



Д: Однако этот излишне длинный трос просто перекручивается при повороте ручки и натяжной стержень можно приподнять над основанием.



Е: Ручка и перекрученный трос.



Ф: Натяжной стержень освобожден: имеется доступ к грузу.

Показанный ниже прицеп оборудован устройством обеспечения безопасности, которое установлено изготовителем.

К сожалению, такое устройство легко использовать в несанкционированных целях. Для этого достаточно лишь 25 см троса МДП.

Кроме того, в данном случае это транспортное средство также было допущено к перевозкам на основании Конвенции МДП.



А: Устройство обеспечения безопасности: кольцо МДП и соответствующая проушина находятся в брезенте.

В: Лишняя длина троса: всего 25 см.



С: Отрезок троса длиной 25 см подтянут, а петля вдавлена в проушину. Брезент и петля оттянуты вперед и сняты с кольца МДП. Теперь достаточно повернуть ручку, ослабить напряжение и приподнять натяжной стержень над основанием.

Д: Ограниченный, но уже приемлемый доступ к грузу. Следует обратить внимание на наличие допуска МДП.

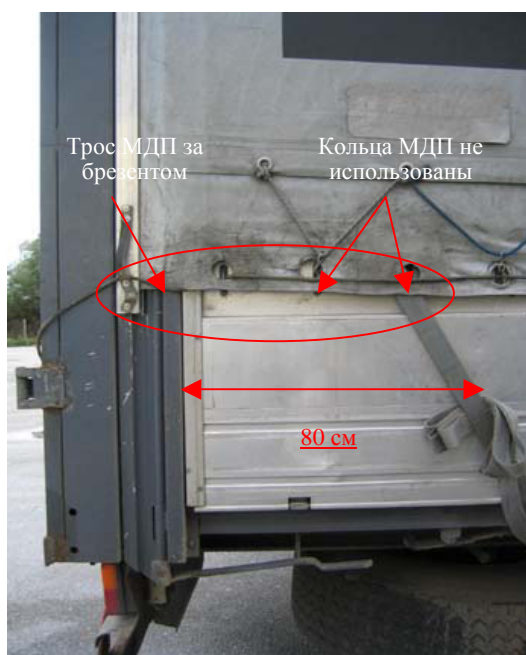
Транспортные средства особого типа со скользящими полами оборудованы так называемой системой "быстрого разблокирования". Система "быстрого разблокирования" приводится в действие одним поворотом ручки. В закрытом положении ручка удерживается на крюке (основании), приваренном к шасси (рис. А).

Для разблокирования системы достаточно потянуть или ручку либо нажать на нее и приподнять стрелку над основанием.

Эта система чаще всего используется на грузовых автомобилях и прицепах, на которых борта оборудованы кольцами МДП, а брезент - соответствующими проушинами; скользящая пола закрепляется тросом МДП без натяжных ремней. Всегда следует удостовериться в том, что кольца МДП, проушины и трос соответствуют требованиям. На рис. В показан пример неправильного использования колеи МДП и неправильного протягивания троса МДП; в таких случаях легко получить доступ к грузу (рис. С).



А: Система "быстрого разблокирования", ручка и крюк (основание): систему весьма легко привести в действие.

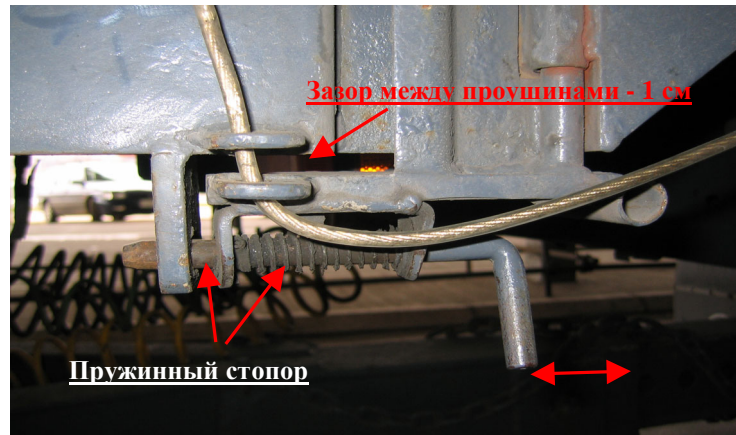


В: Трос МДП протянут неправильно, и кольца МДП не используются.



С: Доступ к грузу: можно оттянуть брезент на 80 см.

Ниже показан пример системы "быстрого разблокирования", используемой компанией CAMPO (Франция). Ее недостаток заключается в наличии зазора между проушинами. Кроме того, пружинный стопор легко отсоединить.



А: Пружинные стопоры (так называемая система "быстрого разблокирования") расположены в каждой из угловых частей грузового автомобиля или прицепа; в общей сложности их восемь. Предполагается, что трос МДП закрепляет устройство, но, как это видно, между проушинами имеется значительный зазор.



В: Систему очень просто привести в действие. Для этого достаточно подтянуть ручку стопора и слегка повернуть устройство.



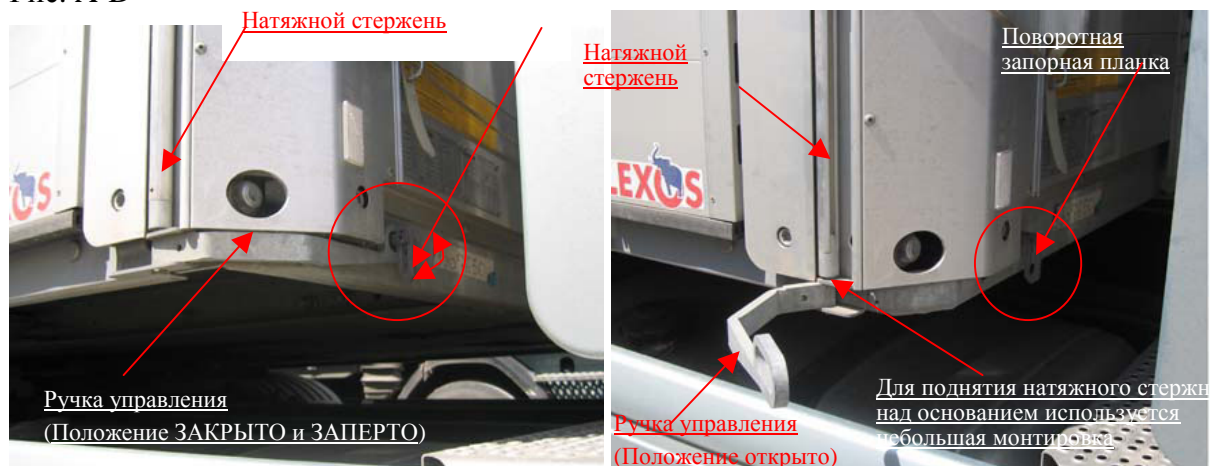
С: Существенный зазор позволяет протянуть трос МДП, после чего можно высвободить алюминиевый профиль и брезент.



Следует обратить внимание на наличие допуска МДП; грузовый автомобиль и прицеп открыты менее чем за 1 минуту!

Недавно изобретенная система "быстрого разблокирования": прицеп, изготовленный компанией "Шмитц". Она приводится в действие при помощи одной ручки. В закрытом состоянии ручка удерживается на месте (запирается) поворотной запорной планкой. Уместно отметить, что обычно запорная планка монтируется на раме шасси с помощью специальной гайки без приваривания и закрепления. Достаточно лишь одной минуты для высвобождения запорной планки, поворота ручки и поднятия натяжного стержня над основанием.

Рис. А-Д



А: Система в положении "ЗАПЕРТО". Для разблокирования следует нажать на ручку управления, повернуть запорную планку в горизонтальное положение; теперь ручка разблокирована и ее можно оттянуть.

В: Система в положении "ОТКРЫТО". Ручка управления оттянута, натяжение брезента ослаблено; теперь можно приподнять натяжной стержень над основанием.



С: Натяжной стержень приподнят над основанием. Самое первое кольцо МДП, закрепленное на борту, блокирует натяжной стержень и брезент, которые можно сдвинуть более чем на 25 см; уже этого достаточно, чтобы получить беспрепятственный доступ к грузовому отделению.



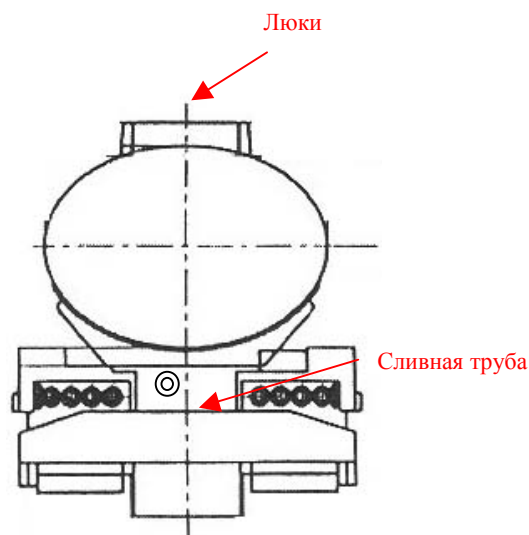
Д: Натяжной стержень приподнят над основанием. Хотя кольцо МДП и блокирует натяжной стержень, верхняя часть брезента может быть сдвинута приблизительно на 60 см; такое отверстие является уже значительным.

4. АВТОЦИСТЕРНЫ

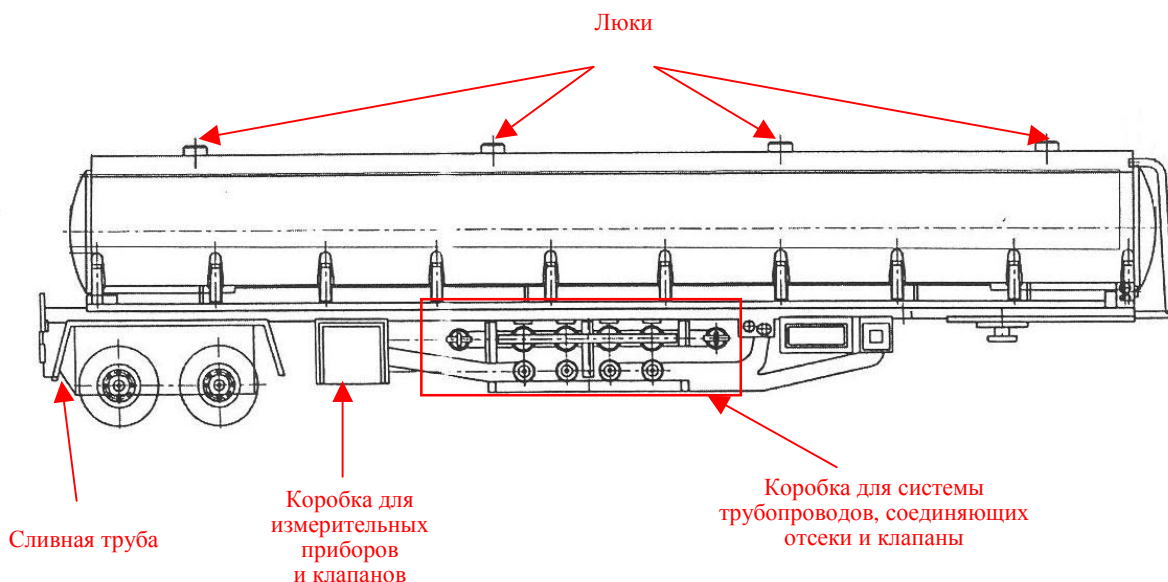
Задача правильного и надежного опломбирования автоцистерн зачастую является весьма сложной, так как необходимо тщательно проверить многие технические детали. Обычно производится опломбирование люков, торцевой крышки сливной трубы и клапанной коробки.

Оптимальная практика, в частности, сводится к осмотру петель, системы блокировки и устройства для наложения таможенных пломб на люках, так как эти элементы легко поддаются манипулированию.

Стандартные места наложения таможенных пломб показаны ниже (рис. А и В).

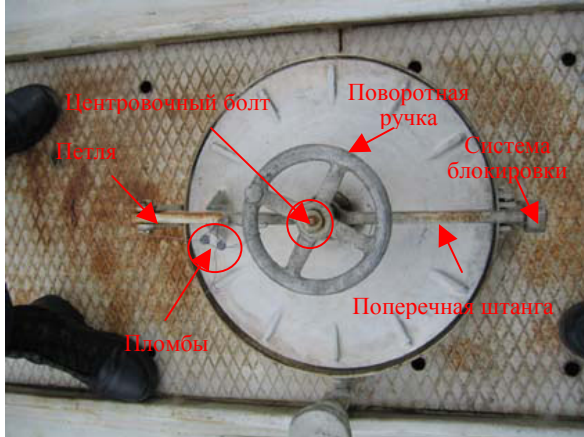


А: Вид автоцистерны сзади.



В: Вид автоцистерны сбоку.

Ниже показан типичный пример получения беспрепятственного доступа к отсеку автоцистерны. Некоторые технические детали не соответствуют международным стандартам: петли не закреплены, центровочный болт и поворотная ручка не закреплены, а опечатывающее устройство изготовлено "кустарным" способом.



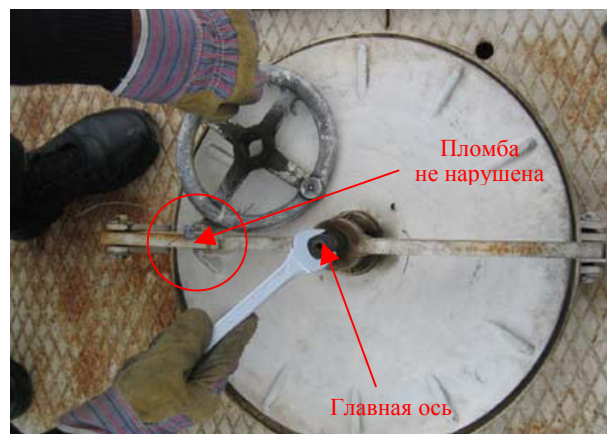
А: Стандартная крышка люка, системы блокировки и способ наложения таможенной пломбы.



В: Опечатывающее устройство: гайка, приваренная к поперечной штанге, бечевка для наложения пломбы, проходящая непосредственно через гайку, и пространство между спицами поворотной ручки.



С: Центровочный болт удален: поворотная ручка снята с главной оси.



Д: Ослабить давление поперечной штанги, поворачивая основную ось, и снять запорное устройство.



Е: Люк открыт: имеется доступ к отсеку.

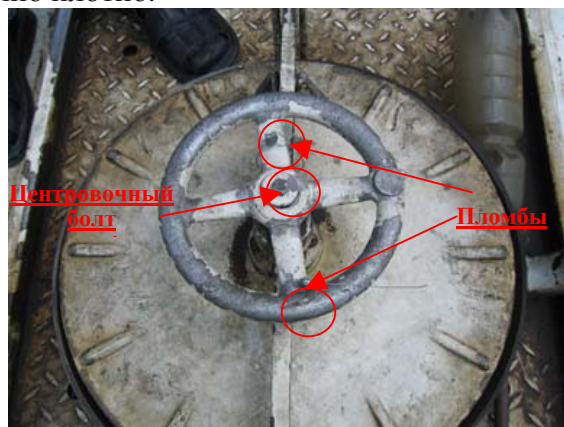
Ниже показана такая же стандартная крышка люка, как и на предыдущей странице. Ряд технических деталей не соответствуют международным стандартам: петли, поворотная ручка и запирающее устройство не закреплены, опечатывающее устройство не установлено. Кроме того, таможенник допустил ошибку.

В данном случае поворотная ручка опломбирована двумя таможенными пломбами. Поскольку конкретного опечатывающего устройства не установлено, бечевки, предназначенные для крепления пломб, протянуты под поперечной штангой, а затем вверх между спицами. Каждая из пломб крепится на верхушке спицы.

Однако таможенник, опломбировавший данную цистерну, допустил серьезную ошибку: обе бечевки, предназначенные для крепления пломб, являются слишком длинными, и пломбы закреплены недостаточно плотно.



А: Стандартная крышка люка и система блокировки.



В: Две таможенные пломбы, бечевка, протянутая под поперечной штангой и затем вверх.



С: Центровочный болт почти удален.



Д: Поворотная ручка снята с главной оси.

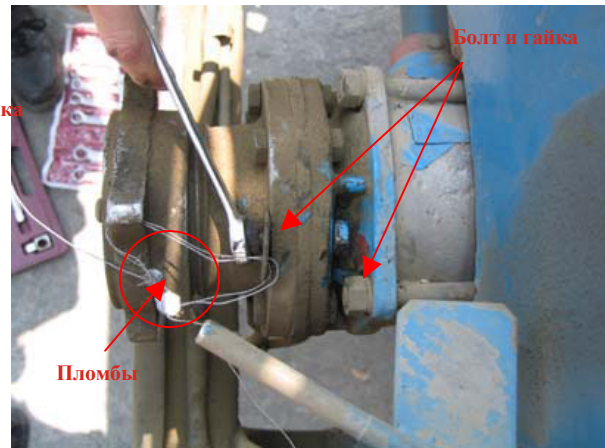
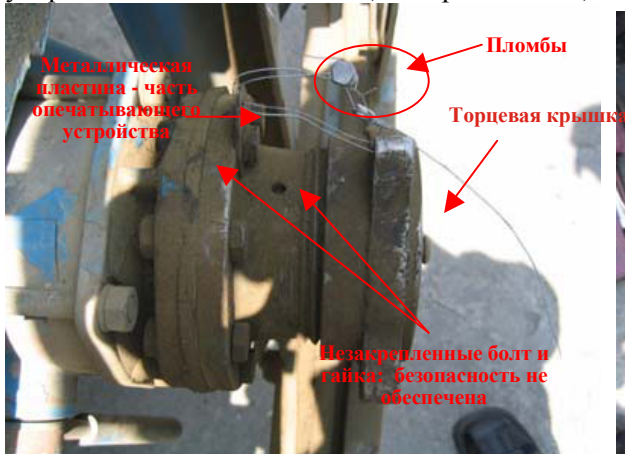


Е: Давление поперечной штанги легко ослабить, и легко удалить систему блокировки.

Опечатывающее устройство сливной трубы зачастую подвергается манипулированию, поэтому надлежащая практика сводится к тщательному осмотру этого устройства.

Ниже показан типичный способ манипулирования этим устройством.

Бечевка пломбы пропущена через отверстие торцевой крышки и отверстие металлической пластины, установленном на фланце клапана. В данном случае металлическая пластина удерживается только одним (незакрепленным) болтом, поэтому ее легко снять.



А: Торцевая крышка сливной трубы: детали.

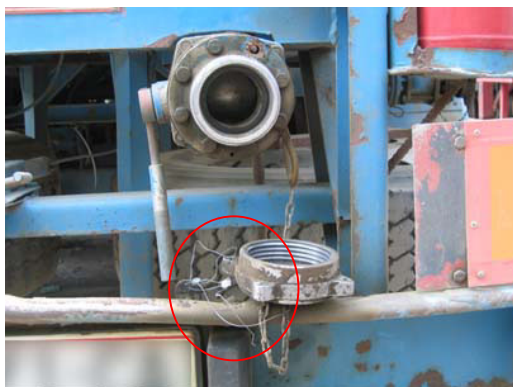
В: Металлическая пластина удерживается только болтом: ее легко снять.



С: Болт и пластина сняты: теперь они присоединены к торцевой крышке только бечевками и пломбами.



Д: Торцевая крышка снята; теперь можно слить содержимое цистерны - достаточно лишь открыть клапан.



Е: Сливная труба, торцевая крышка, пломбы и металлическая пластина.

Ниже показана автоцистерна, оснащенная коробкой для системы трубопроводов, соединяющих отсеки и клапаны. Обычно такие коробки изготавливаются из металлических листов и без труда опломбируются. Вместе с тем следует всегда осматривать опечатывающее устройство и петли.



А: Автоцистерна, оснащенная специальной коробкой для системы трубопроводов и клапанов.



В: Крышка этой коробки: ручка, замки и таможенная пломба.



С: Опечатывающее устройство и таможенная пломба.



Д: Осмотр петель. Ось данной петли была заменена куском проржавевшего железного стержня без какого-либо закрепления.

**5. АВТОФУРГОНЫ И НЕБОЛЬШИЕ ГРУЗОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ**

Все чаще и чаще в международных перевозках используются автофургоны различной грузоподъемности. Однако изготовители таких транспортных средств весьма редко оборудуют их какими-либо опечатывающими устройствами или устройствами для обеспечения безопасности, поэтому установка подобных устройств осуществляется владельцем.

Следовательно, оптимальная практика сводится к осмотру внутренней перегородки между кабиной водителя и грузовым отделением (стенки грузового отделения), петель, окон (если они имеются) и опечатывающего устройства.



А: Грузовое отделение.



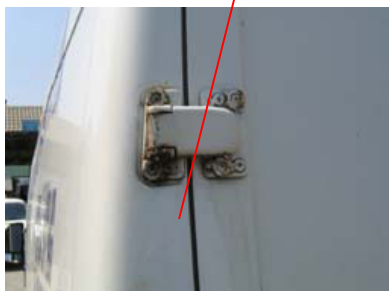
В: Внутренняя перегородка (стенка грузового отделения).



С: Внутренняя перегородка с окном.



D: Стандартный автофургон грузоподъемностью около 1 500 кг.



Е: Петля закреплена сваркой.



Ф: Задняя дверь: окно закреплено металлической сеткой.



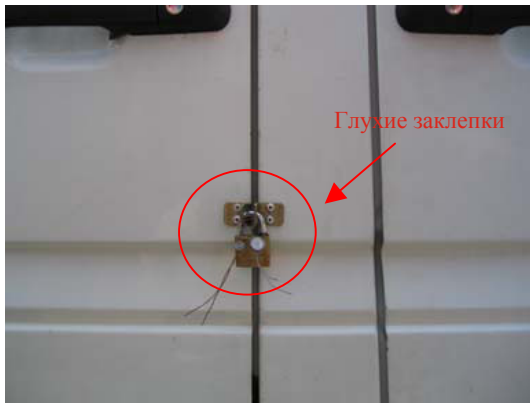
Г: Опечатывающее устройство закреплено сваркой.

Ниже показано несколько примеров опечатывающих устройств, которые не соответствуют международным стандартам и которые не следует допускать к использованию.

Глухие заклепки не обеспечивают никакой безопасности, поскольку они вставлены снаружи и их легко снять и заменить (рис. А и В).

Применение опечатывающих устройств кустарного изготовления, закрепленных только стандартными винтами, разумеется, не допускается (рис. С и D).

Оси петель и опоры всегда следует закреплять сваркой; если они не закреплены, то их легко выдавить и удалить (рис. Е).



А: Опечатывающее устройство на сдвижной боковой двери закреплено только глухими заклепками.



В: Опечатывающее устройство на задних дверях закреплено только глухими заклепками.

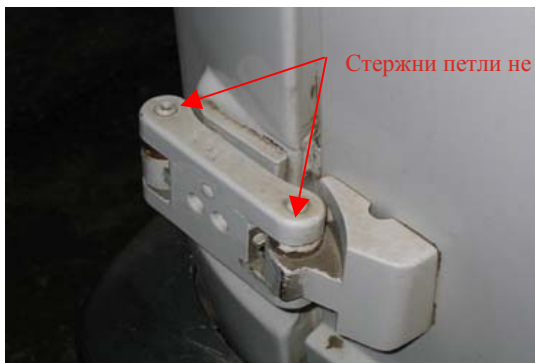


С: Опечатывающее устройство кустарного изготовления: обе пластмассовые пластины закреплены стандартными винтами.

Опечатывающее устройство закреплено только винтами



Д: Необходимо удалить только четыре винта, чтобы опечатывающее устройство утратило эффективность.



Е: Петля (петля задней двери): стержни не закреплены и их легко выдавить.

Как показано ниже, необходимо закрепить не только петли и опечатывающие устройства, но и окна.

Безопасность окон можно обеспечить либо путем замены окна листом приваренного к двери металла, либо посредством установки металлической сетки (изготовленной из прочной металлической проволоки).

Обычно устанавливается металлическая сетка (рис. А).

Использование окон, безопасность которых не обеспечена, в дверях или во внутренней перегородке между кабиной водителя и грузовым отделением допускать не следует (рис. В и С).

Затемненная липкая пластиковая пленка, показанная на рис. D и E, не обеспечивает никакой безопасности с точки зрения доступа к грузу, так как окно можно просто снять. Такая пленка лишь ограничивает видимость.



А: Задняя дверь: безопасность окна обеспечивается металлической сеткой.



В: Безопасность окна не обеспечена.



С: Окно между кабиной водителя и грузовым отделением: безопасность окна не обеспечена.



Д: Задняя дверь: безопасность окна не обеспечена; нанесена лишь липкая затемненная пластиковая пленка для ограничения видимости.



Е: Деталь: липкая затемненная пластиковая пленка.

Иногда в международных перевозках участвуют небольшие грузовые автомобили, предназначенные только для внутренних перевозок, например, сконструированные для доставки почтовых отправлений. В большинстве случаев такие транспортные средства не соответствуют международным стандартам и не должны допускаться к перевозкам под таможенными печатями и пломбами.

Ниже показана внутренняя часть транспортного средства, которое первоначально было сконструировано для одной из курьерских компаний - "Юнайтед парсел сервис" ("Ю-пи-эс") - и которым в настоящее время владеет другая компания, зарегистрированная на местном уровне и осуществляющая международные перевозки.

Такие транспортные средства, разумеется, не могут допускаться к международным перевозкам без установки надлежащего оборудования для обеспечения безопасности.



А: Сдвижная дверь между кабиной водителя и грузовым отделением.



В: Система блокировки: пружинный стопор, который легко приводится в действие. Разблокирование производится путем его смещения вниз.

Доступ к замку легко получить через отверстие; для этого необходимо лишь воспользоваться тонким металлическим стержнем, приспособленным для захвата стопора.



С: Доступ из кабины водителя: отверстие закрыто лишь пластиной, изготовленной из мягкой резины.



Д: Сдвижная дверь: вид из кабины водителя.



Е: Открытая сдвижная дверь: вид из грузового отделения.

В международных перевозках зачастую используются небольшие грузовые автомобили, оснащенные гидравлической платформой.

Некоторые из таких автомобилей оснащены платформой, которая лишь частично закрывает заднюю часть. Не закрытая платформой часть зачастую представляет собой деревянную панель с верхним петлевым креплением, безопасность которой обеспечивается платформой, перекрывающей панель, когда платформа закрыта. Оптимальная практика сводится к осмотру петель и опечатывающего устройства и к максимально плотному затягиванию бечевки при наложении пломб.



А: Небольшой грузовой автомобиль с гидравлической платформой: вид сзади.



В: Пломба и опечатывающее устройство. Следует обратить внимание на слишком большую длину бечевки. Из-за этого образуется петля длиной около 6 см.



С: Небезопасная петля деревянной панели. Стержень изготовлен из простого стандартного болта с неприваренной к нему глухой гайкой.



D: Гидравлическая система приведена в действие: платформа открыта максимально широко без повреждения пломбы.



E: Когда платформа приоткрыта, зачастую можно оттянуть (приподнять) деревянную панель и получить доступ к грузу.
