



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****137-я сессия**

Женева, 10–13 июня 2014 года

Пункт 4 b) ii) предварительной повестки дня

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

1. На своих 131–134-й и 136-й сессиях Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), обсудила документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6 и его пересмотренные варианты, представленные Международной ассоциацией изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и содержащие предложения по поправкам для включения в Конвенцию МДП положений о новой конструкции транспортного средства и контейнера. WP.30 сочла, что с точки зрения таможенной безопасности такая конструкция является в целом надежной, и решила, что положения о такой новой конструкции транспортных средств и контейнеров с раздвижной крышей можно было бы включить в приложения 2 и 7 к Конвенции. В ходе 136-й сессии WP.30 обсудила пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.4, а также неофициальный документ № 2 (2014 год), представленный Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь, в которых были изложены замечания к вышеуказанным предложениям по поправкам.

GE.14-21697 (R) 300414 300414



* 1 4 2 1 6 9 7 *

Просьба отправить на вторичную переработку



2. Рабочая группа одобрила материалы, представленные МАИАКП, в которых были подробно охарактеризованы вопросы, вызывающие обеспокоенность Беларуси. Делегация Беларуси просила включить некоторые формулировки, фотографии и рисунки, позаимствованные из этих материалов, в предложения по поправкам к приложениям 2 и 7. Кроме того, Беларусь сочла, что для внесения поправок необходимо обеспечить терминологическое единообразие. Делегация Германии отметила, что предложения по поправкам к приложениям 2 и 7 должны быть достаточно гибкими, с тем чтобы в будущем в них могли найти отражение новые технологии. Рабочая группа просила МАИАКП, Беларусь, Германию и секретариат достичь согласия относительно конкретного содержания предложений по поправкам и используемой в них терминологии, а также представить пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.4 для обсуждения на ее следующей сессии.

3. Настоящий документ был подготовлен таможенными органами Беларуси и Германии, МАИАКП и секретариатом в соответствии с просьбой Рабочей группы. Предлагаемые изменения к существующему тексту Конвенции выделены жирным шрифтом и зачеркиванием. Рабочая группа, возможно, пожелает отметить, что таможенным органам Беларуси и Германии не удалось достичь согласия относительно того, следует ли упоминать в окончательном предложении по поправкам запатентованную систему, представленную на рис. 10.3. Секретариат считает, что патент не может быть отражен в правовом документе. Рабочей группе предлагается принять решение по этому вопросу. После принятия WP.30 соответствующего решения изображения, содержащиеся в настоящем документе, по правовым соображениям должны быть заменены рисунками перед тем, как Рабочая группа рекомендует АС.2 утвердить эти предложения по поправкам.

II. Предложения по поправкам

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

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

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

"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 запирания запорных устройств** исключался доступ в грузовое отделение без оставления видимых следов. **Пример подобной системы конструкции изображен на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам**".

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

"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 раздвижной крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам транспортного средства, с тем чтобы полукрыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. По всей длине грузового отделения с обеих сторон в кромку полы крыши вводится 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 запираения запирающих устройств исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов.

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

7. *Нынешний рис. 9 заменить следующим рисунком:*

"Рисунок 9"

**ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
СО СКОльзяЩИМИ ПОлами**

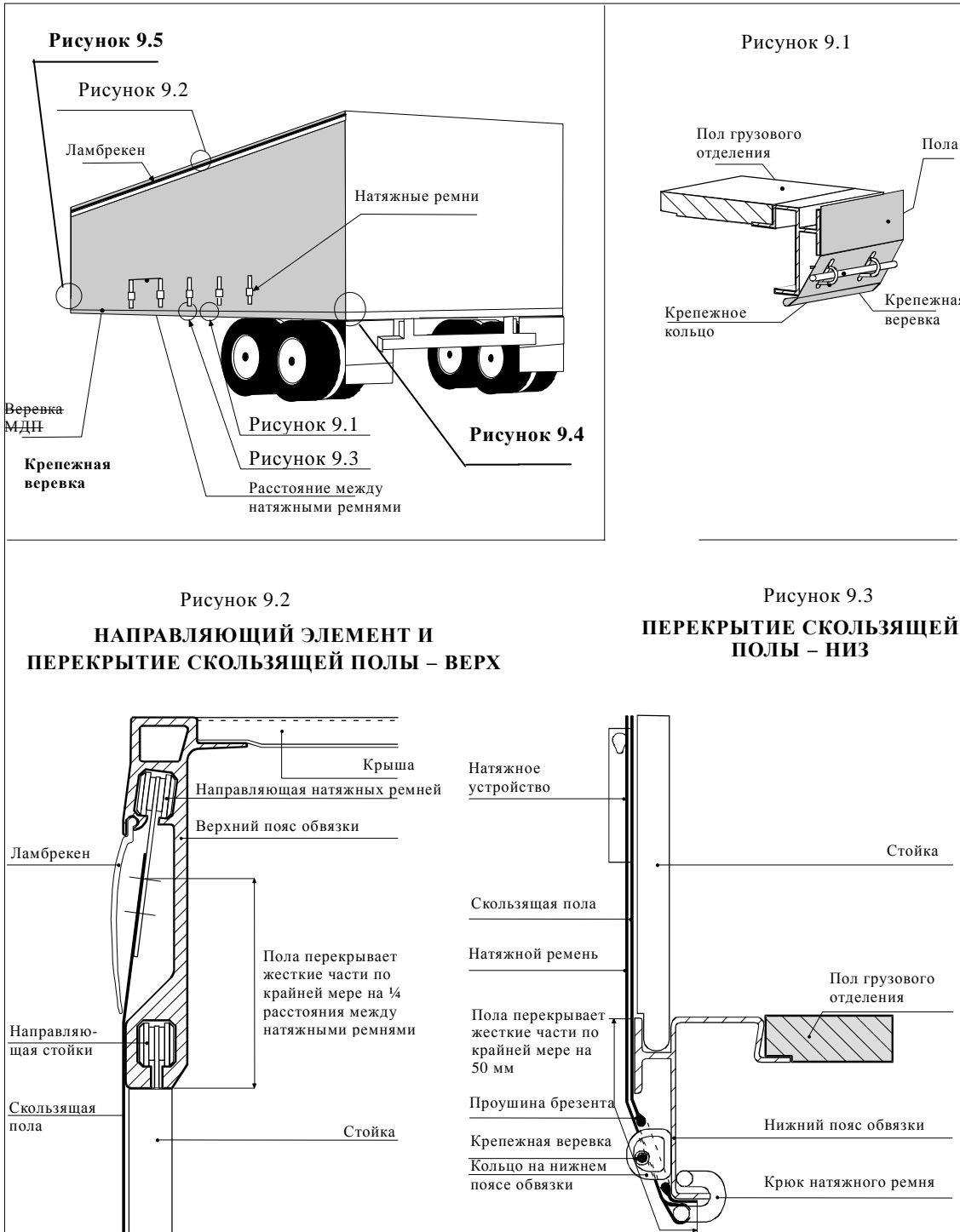


Рисунок 9 (продолжение)

Рисунок 9.4

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

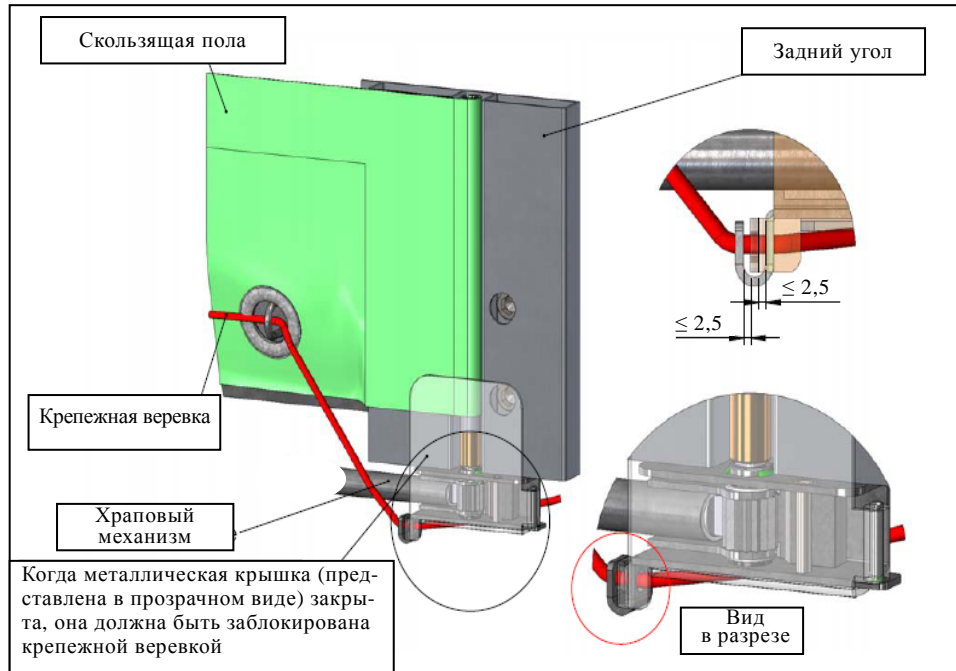
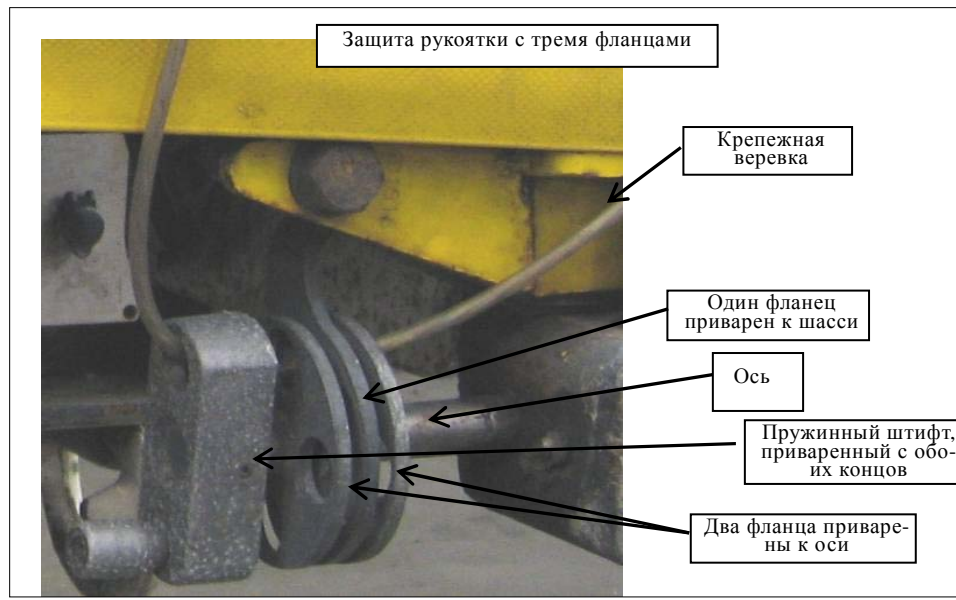
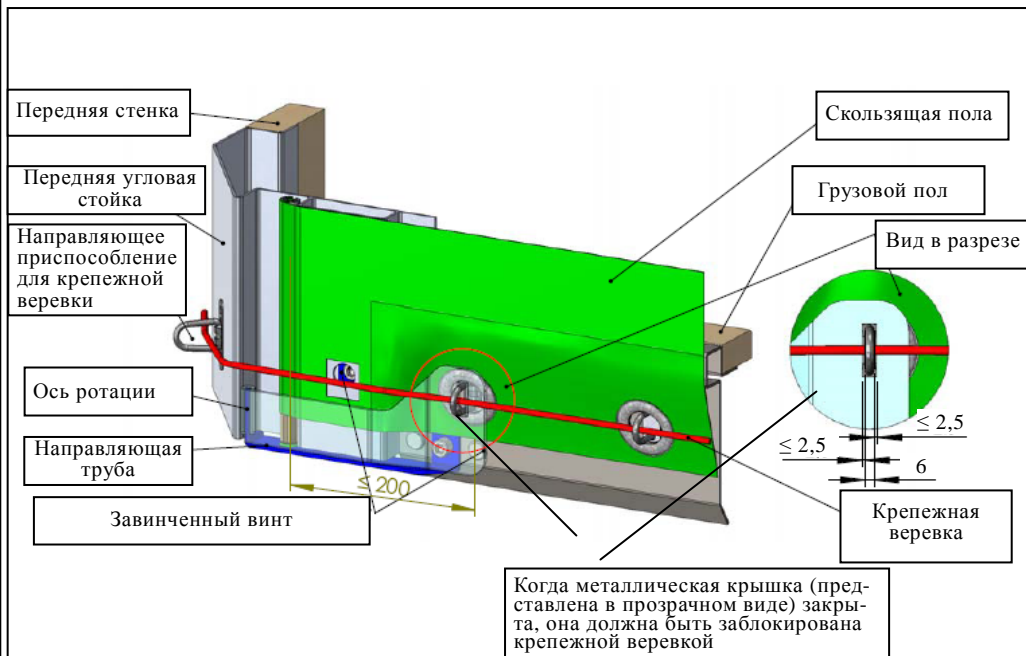
а) Блокировка храповика**б) Блокировка храпового механизма**

Рисунок 9 (продолжение)

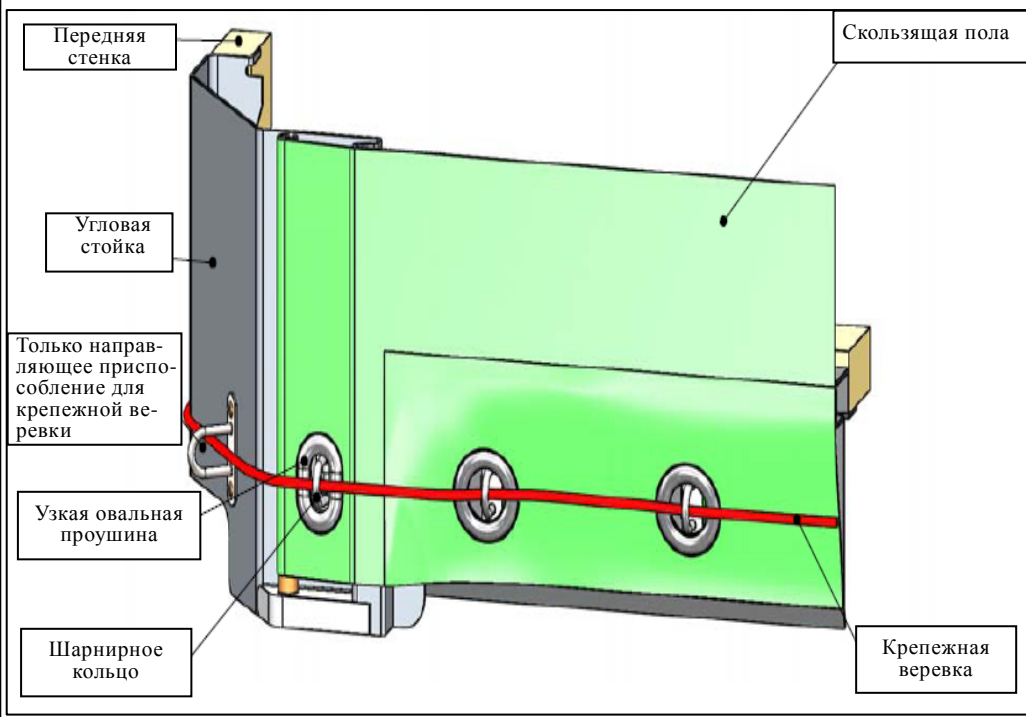
Рисунок 9.5

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 трубки



8. К имеющимся в добавлении к приложению 2 рисункам *добавить* следующий новый рисунок:

"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 салазках исключают возможность поднятия кромки с заделанным предварительно напряженным стальным тросом выше верхнего пояса.

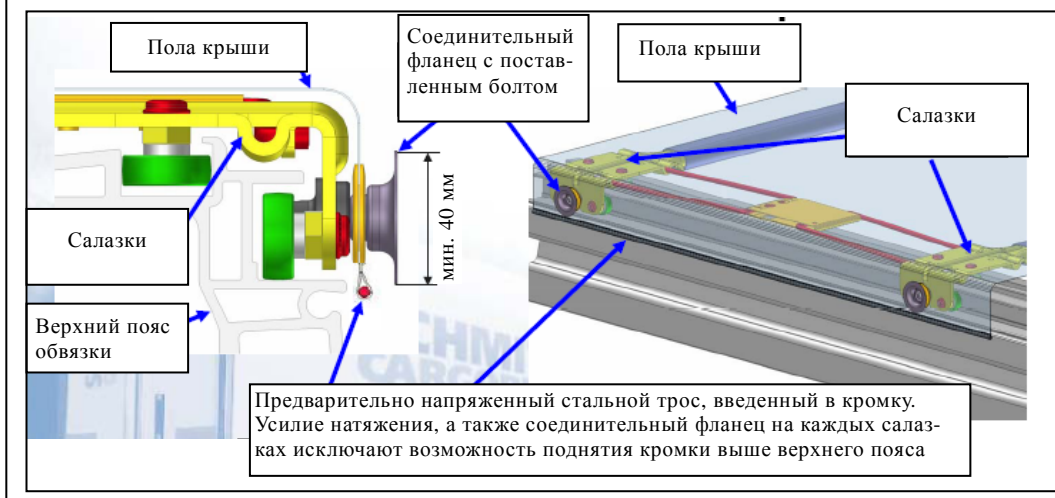


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.2

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

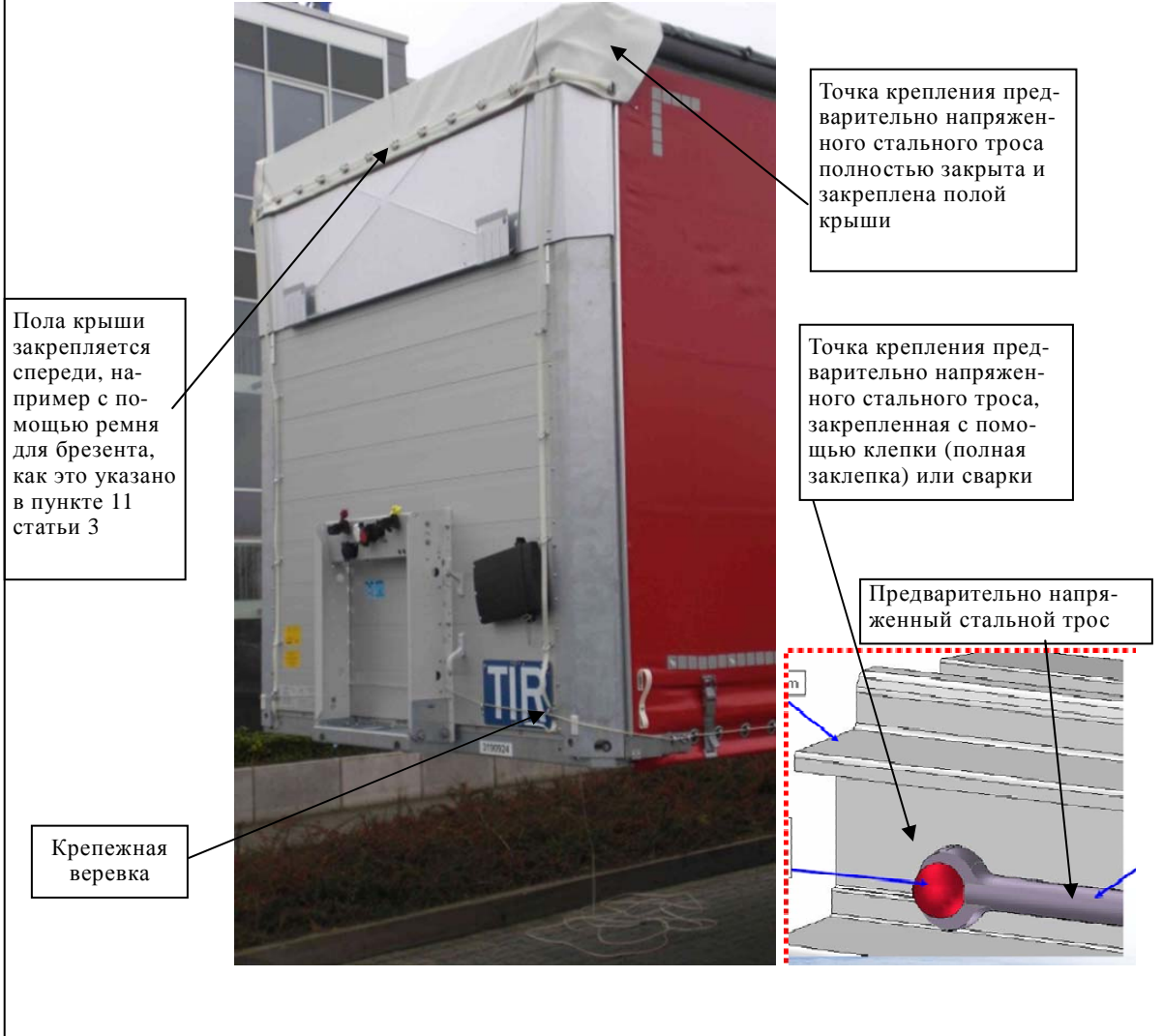
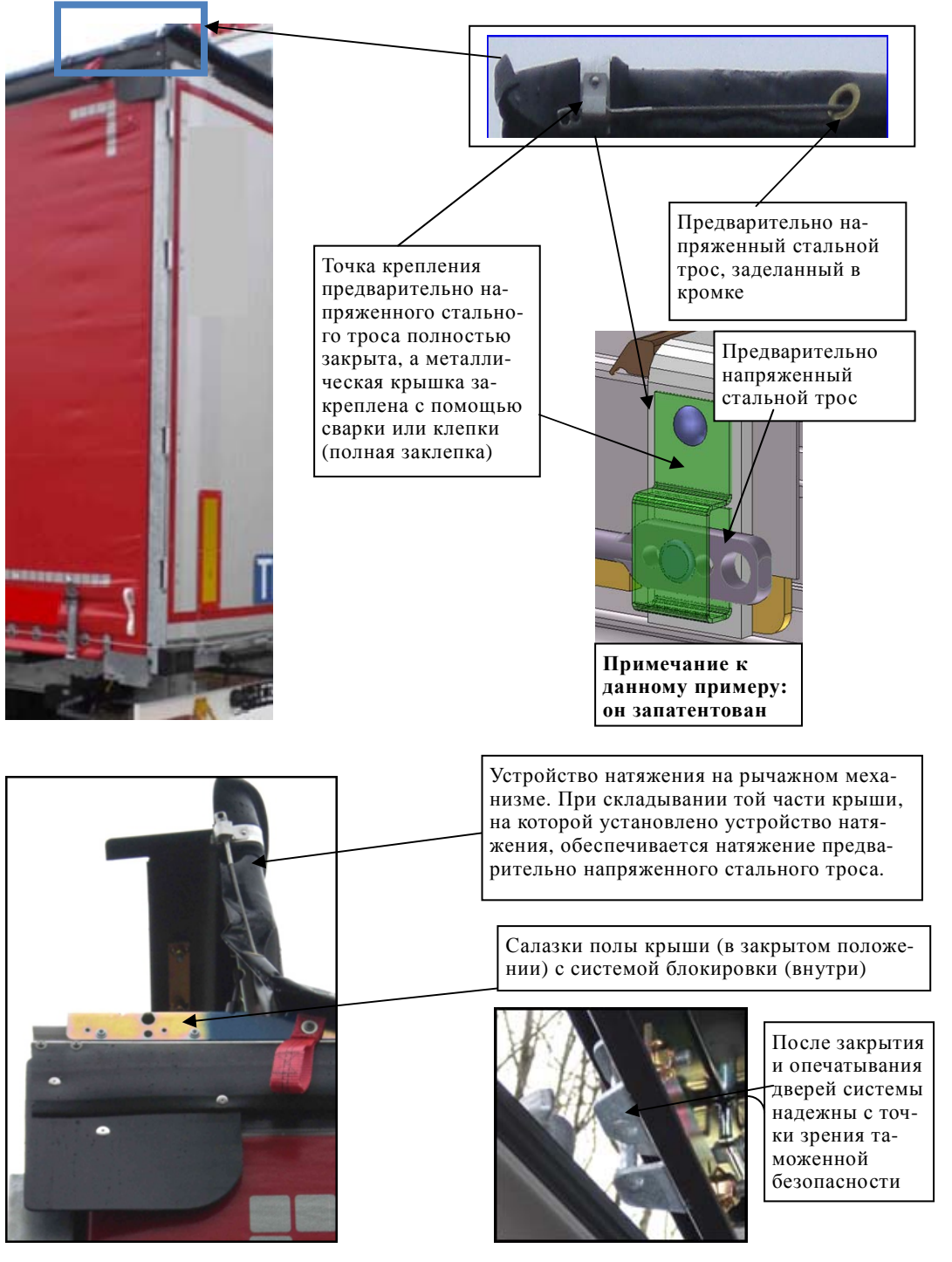


Рисунок 10.3

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



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

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

10. Подпункт iii) пункта 7 статьи 5 приложения 2 изменить следующим образом:

"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 контейнер без оставления видимых следов. ~~Данная система~~ **Пример подобной системы конструкции изображен на рис. 9**, прилагаемом к настоящим Правилам".

11. В приложение 7 части I после статьи 5 включить новую статью 6 следующего содержания:

"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 раздвижной крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам контейнера, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. По всей длине контейнера с обеих сторон в кромку полу крыши вводится 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 запирания запирающих устройств исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов.

Пример возможной системы конструкции показан на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам".

12. *Нынешний* рис. 9 *заменить* следующим рисунком:

"Рисунок 9

ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА
СО СКОльзяЩИМИ ПОЛАМИ

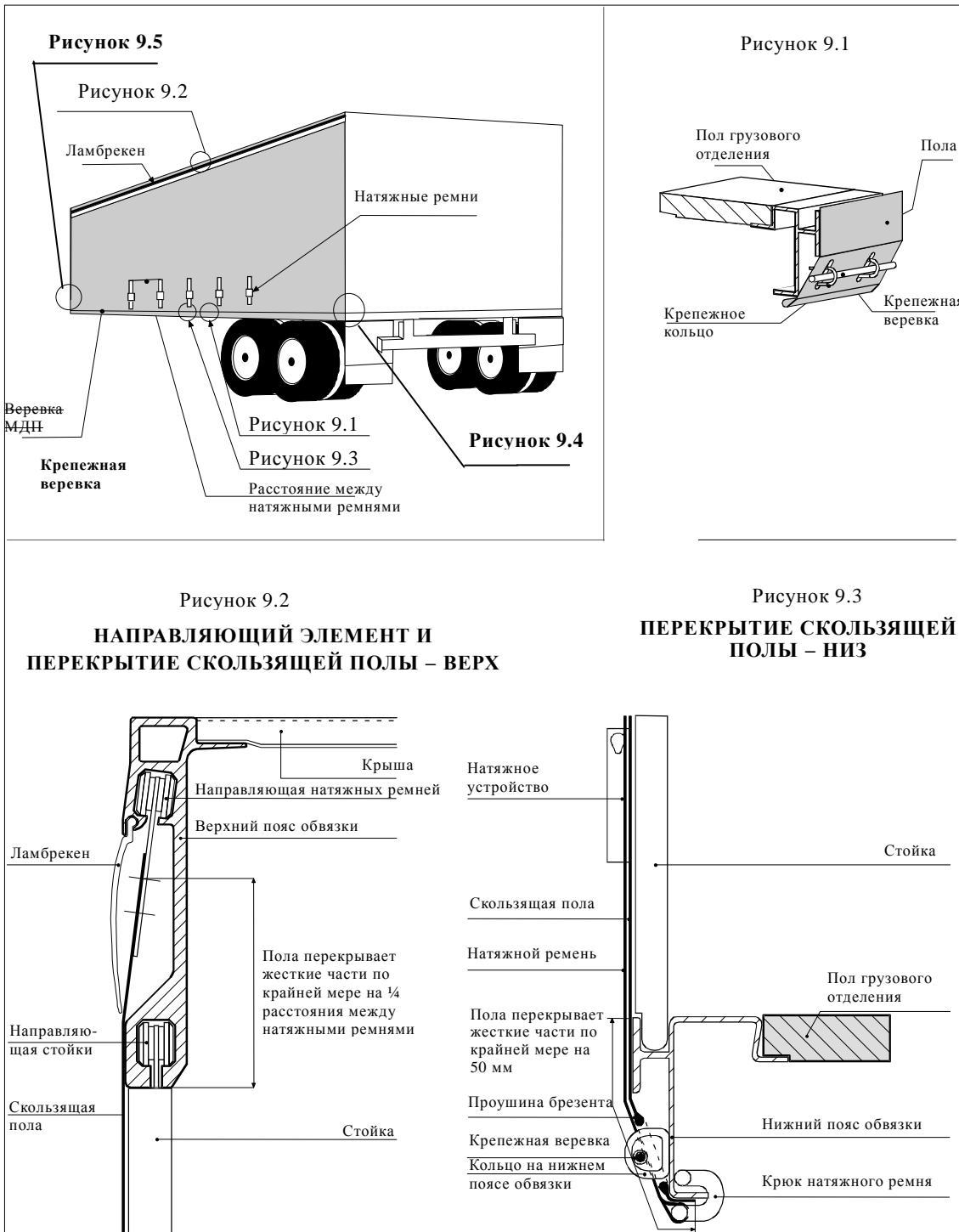


Рисунок 9 (продолжение)

Рисунок 9.4

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

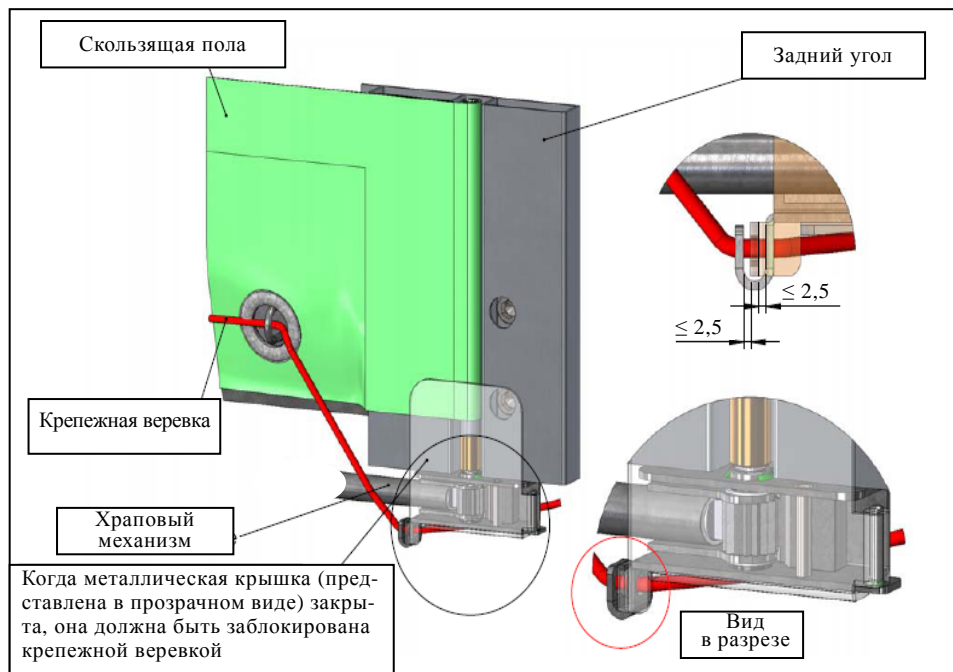
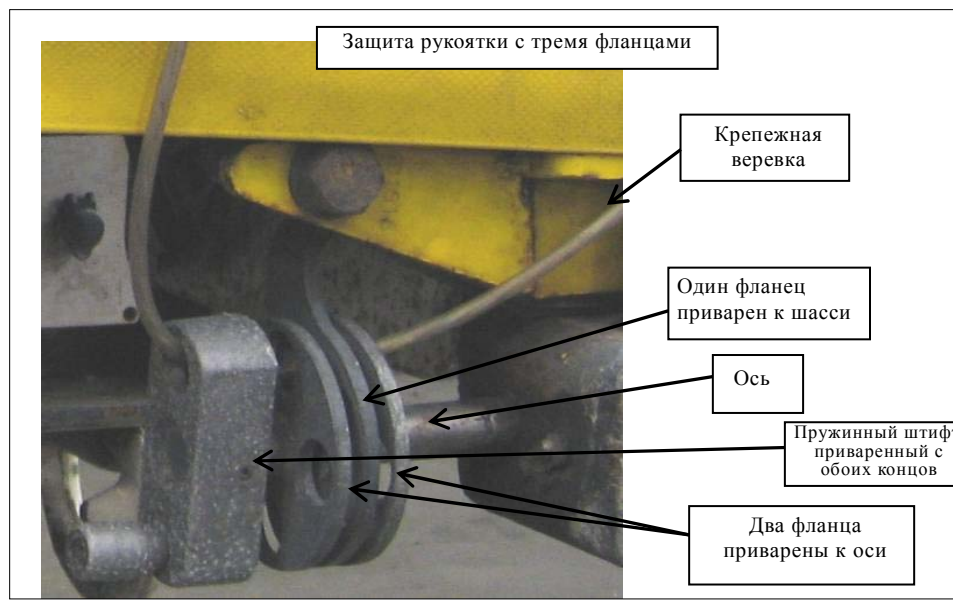
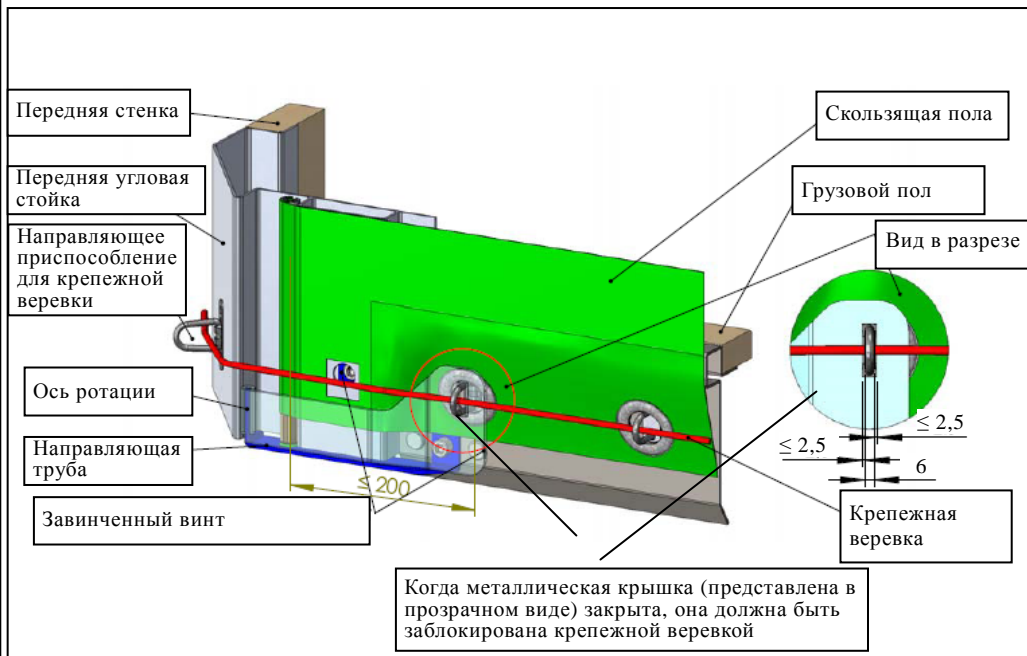
а) Блокировка храповика**б) Блокировка храпового механизма**

Рисунок 9 (продолжение)

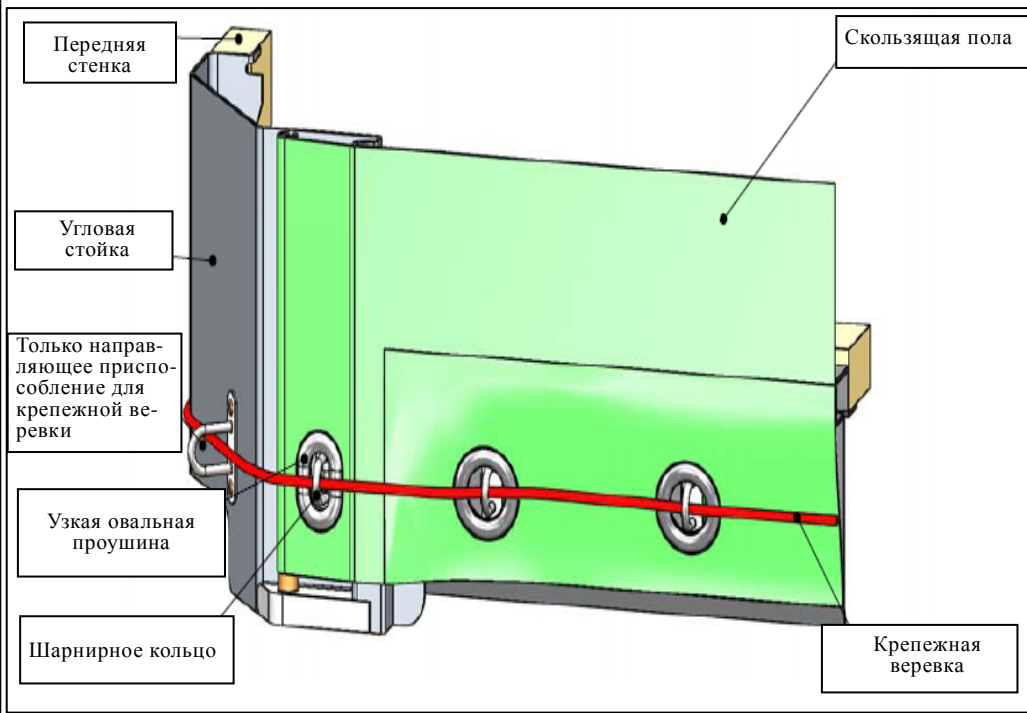
Рисунок 9.5

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 трубки



8. К имеющимся в добавлении 7 части I рисункам *добавить* следующий новый рисунок:

"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 каждой салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным предварительно напряженным стальным тросом выше верхнего пояса.

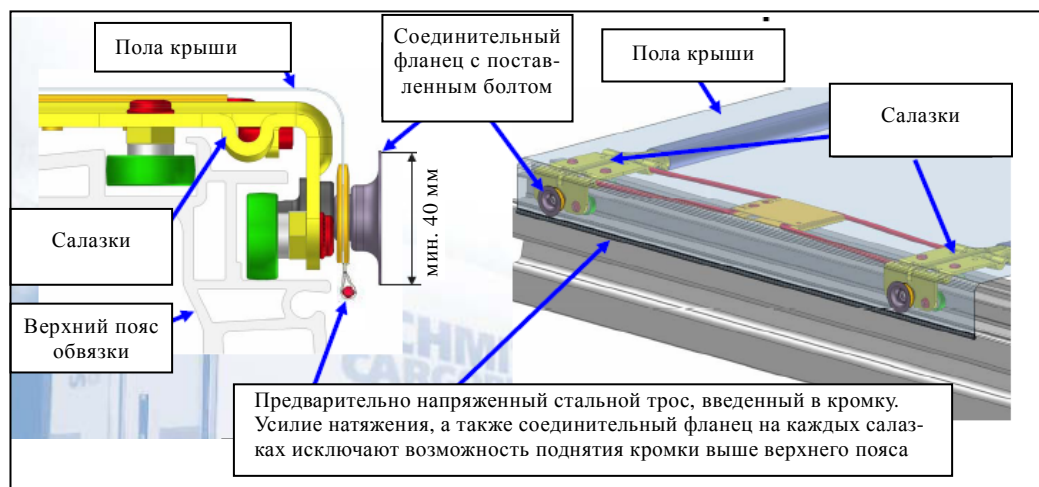


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.2

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

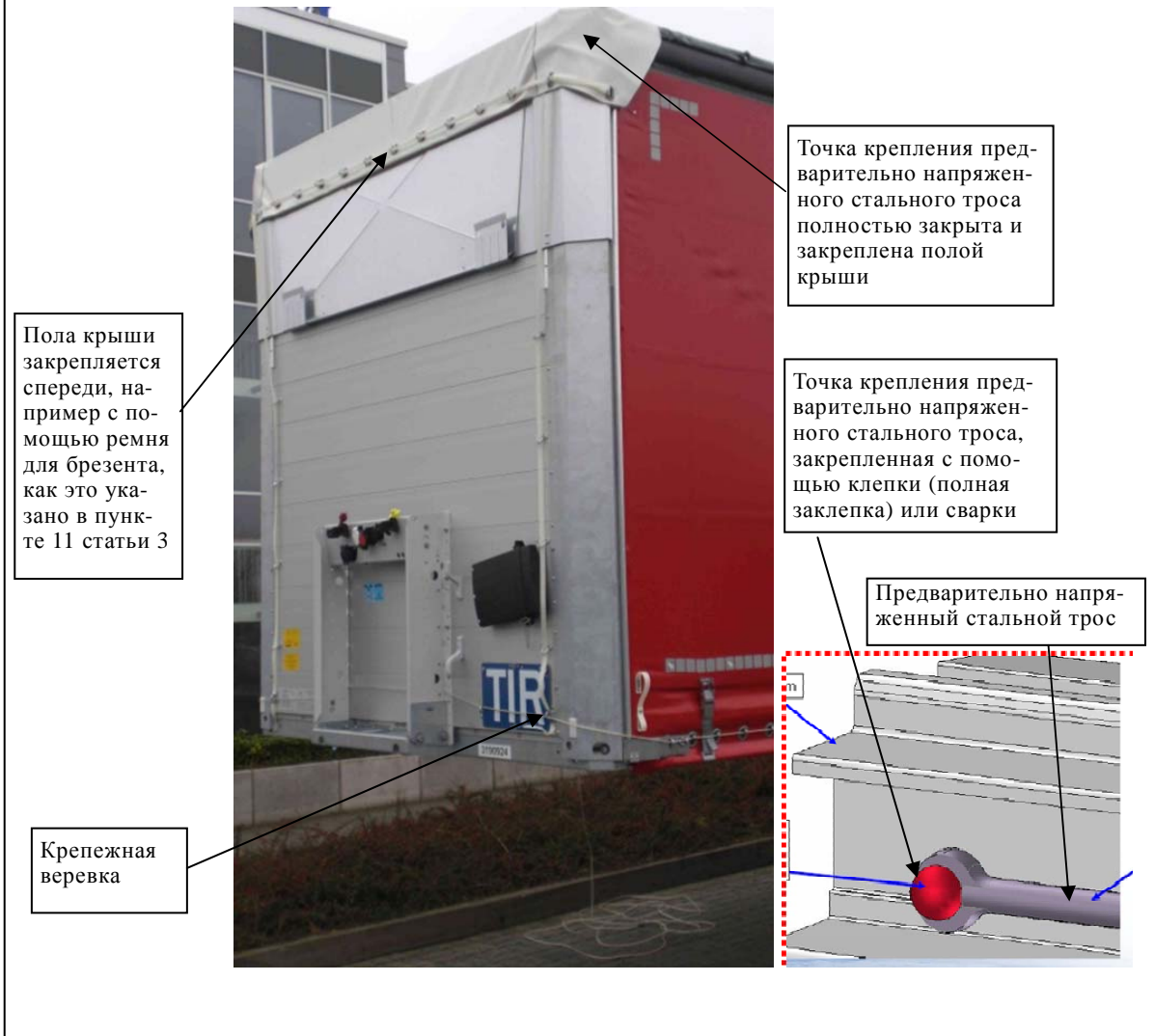


Рисунок 10 (продолжение)

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.

