



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2000/6
13 December 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Девяносто четвертая сессия, 21-25 февраля 2000 года,
пункт 7 с) viii) повестки дня)

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

Применение Конвенции

Пригодность транспортных средств с тентом

Записка секретариата

1. В 1989 и 1990 годах Рабочая группа впервые рассмотрела вопрос о пригодности грузовых отделений с тентом. В принципе такие грузовые отделения имеют обычные прочные крыши и задние двери, однако их стенки закрываются складывающимися скользящими брезентовыми полами, подвешенными на рельсе при помощи прикрепленных к брезенту роликов.

2. В то время Рабочая группа, изучив образец такого грузового отделения, предложенный Бельгией (TRANS/WP.30/R.32), пришла к выводу, что подобная конструкция не может быть допущена к перевозке под таможенными печатями и пломбами в силу того факта, что некоторые из используемых компонентов, особенно устройства подвески брезента, скользящие по рельсам, расположенным под верхними краями прочной крыши грузового отделения, возможно, не соответствуют основным принципам, предусмотренным в статье 1 приложения 2 к Конвенции.

3. Кроме того, Рабочая группа отметила, что некоторые из используемых в конструкции компонентов еще не учитываются в Конвенции и, возможно, потребуют внесения изменений в ее положения. Это касается, в частности, подвески брезентовых пол на направляющем рельсе, закрепленном на крыше, и предлагаемого усиления в виде прикрепленных металлических пластин, горизонтального натяжного механизма и наложения на него таможенных печатей и пломб, а также крепления пол к передней или задней стенке грузового отделения. Помимо этого, подобный тип конструкции требует использования нескольких пол, тогда как в пункте 2 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, как представляется, разрешается использовать только одну полу (TRANS/WP.30/131, пункты 21-24; TRANS/WP.30/133, пункты 33-37).

4. В 1996 году Рабочая группа вновь рассмотрела вопрос о пригодности транспортных средств с тентом на основе другого типа конструкции, описание которого приводится в документе, представленном Соединенным Королевством (TRANS/WP.30/R.166). В то время ряд делегаций сочли, что такой специальный тип конструкции с таможенной точки зрения является вполне надежным, но процедура его проверки в таможенных может оказаться весьма сложной и длительной (TRANS/WP.30/168, пункт 39).

5. Отметив, что этот неразрешенный вопрос вызывает обеспокоенность среди транспортных операторов и таможенных органов, и использовав в качестве основы для обсуждения еще один тип конструкции с тентом, описание которого приводится в документе, представленном Чешской Республикой (TRANS/WP.30/1998/14), в 1998 году Рабочая группа продолжила рассмотрение этого вопроса в целях подготовки для транспортных операторов и изготовителей грузовых отделений рекомендаций, касающихся типа грузовых отделений с тентом, который может быть одобрен для транспортировки под таможенными пломбами и печатями. Несколько делегаций согласились с выводами, предложенными чешскими таможенными органами в документе TRANS/WP.30/1998/14, относительно того, что конструкция такого транспортного средства со специальным тентом является вполне надежной с таможенной точки зрения и соответствует положениям приложения 2 к Конвенции.

6. Однако, прежде чем принимать окончательное решение о том, следует ли Рабочей группе: а) включить техническое описание транспортных средств с тентом в технические приложения к Конвенции, б) выразить свое мнение, возможно в виде комментария, относительно пригодности транспортных средств с тентом, если их конструкция соответствует положениям пунктов 6, 8 и 9 статьи 3 приложения 2, а также приложения 6 к Конвенции, или с) оставить на усмотрение национальных сертификационных органов решение вопроса о допуске таких транспортных средств, - Рабочая группа решила просить секретариат подготовить проект комментария по этому вопросу для включения в Справочник МДП и вернуться к его рассмотрению на своей следующей сессии (TRANS/WP.30/184, пункты 59-61).

7. На своей девяносто третьей сессии Рабочая группа напомнила о рассмотрении этого вопроса на ранее состоявшихся сессиях, что было соответствующим образом отражено секретариатом в документе TRANS/WP.30/1999/15. Рабочая группа высказала мнение, что общий комментарий для включения в Справочник МДП в соответствии с предложением секретариата, содержащийся в упомянутом выше документе, по всей видимости, является приемлемым и что этот комментарий следует вновь рассмотреть на ее предстоящей сессии в целях его принятия и утверждения Административным комитетом МДП (TRANS/WP.30/186, пункты 57 и 58).

8. В соответствии с таким мандатом секретариат приводит ниже выводы своего краткого анализа этого технического вопроса, который уже был представлен в документе TRANS/WP.30/1999/15 (только на английском языке). Секретариат приводит также свое предложение по комментарию для включения в Справочник МДП при том понимании, что такой общий комментарий необязательно содержит достаточно подробное техническое описание, для того чтобы его можно было использовать в качестве четких рекомендаций для национальных сертификационных органов по данному вопросу.

9. При рассмотрении проблемы пригодности транспортных средств с тентом необходимо будет учитывать три перечисленных ниже аспекта.

а) Консультации с представителями транспортной отрасли показали, что в ряде европейских стран для транспортировки под таможенными пломбами и печатями в рамках Конвенции, по всей видимости, уже было допущено значительное количество транспортных средств, имеющих грузовые отделения с тентом.

б) В Европе существуют разные типы транспортных средств с тентом с различными техническими характеристиками и различными уровнями надежности с таможенной точки зрения, которые трудно дифференцировать между собой.

с) Хотя в некоторых странах грузовые отделения с тентом допущены к транспортировке под таможенными пломбами и печатями, в других странах национальные таможенные органы полностью запрещают использование любых типов грузовых отделений с тентом и считают соответствующие свидетельства о допущении, выданные компетентными органами в других странах, недействительными.

10. Таким образом, по всей видимости, существует явная необходимость разъяснить вопрос о пригодности в рамках Конвенции такого специального грузового отделения, который в силу своих технических характеристик обеспечивает эффективность процедур загрузки и разгрузки.

11. В связи с проводившимся ранее обсуждением этого вопроса в рамках Рабочей группы секретариат полагает, что соответствующие положения статьи 3 приложения 2 к Конвенции, касающиеся "брезента", необязательно следует толковать как исключаящие возможность использования нескольких брезентовых пол при условии соблюдения основных принципов статьи 1 приложения 2 к Конвенции, связанных с надежностью в таможенном отношении и наложением таможенных пломб и печатей. Следует иметь в виду, что положения статьи 3 приложения 3 к Конвенции готовились в то время, когда современные конструкции грузовых отделений, состоящие из нескольких брезентовых пол, как это имеет место в случае грузовых отделений с тентом, либо не существовали, либо их использование считалось невыгодным для транспортной отрасли.

12. Ввиду существования нескольких типов грузовых отделений с тентом, между которыми трудно проводить различие и технические характеристики которых постоянно улучшаются, по всей видимости, подробное изучение этого вопроса целесообразно оставить на усмотрение компетентных национальных сертификационных органов, которые, возможно, в каждом отдельном случае должны сами определять пригодность таких конструкций для использования в рамках Конвенции. Кроме того, поскольку положения Конвенции, особенно положения технических приложений к ней, по своему характеру должны быть как можно более общими и таким образом гибкими, секретариат придерживается того мнения, что отдельные типы грузовых отделений с тентом, которые считаются надежными в таможенном отношении, не следует предписывать в Конвенции, причем их полное описание не может быть даже включено в Справочник МДП.

13. По этим причинам секретариат предлагает следующий общий комментарий для включения в Справочник МДП. Его цель заключается в том, чтобы предложить общие рекомендации для сертификационных органов по вопросу пригодности в рамках Конвенции грузовых отделений с тентом и обеспечить бесперебойное функционирование режима МДП во всех договаривающихся сторонах:

"Комментарий

Пригодность грузовых отделений с тентом

В ходе допущения грузовых отделений с тентом особое внимание следует уделять соблюдению положений статьи 3 приложения 2, и в частности, пунктам 6, 8 и 9, в связи со статьей 1 приложения 2 к Конвенции. В частности, рекомендуется обращать внимание на следующие элементы грузовых отделений с тентом:

а) подвеска брезентовых пол на направляющем рельсе, прикрепленном к прочной крыше, и ее усиление; б) натяжной механизм скользящих пол и наложение на него таможенных печатей и пломб; и с) крепление пол к передней или задней стенке прочного грузового отделения.

Транспортные средства, допущенные компетентными органами договаривающихся сторон и отвечающие положениям Конвенции, в частности положениям, содержащимся в статье 1 приложения 2 и пунктах 6, 8 и 9 статьи 3, должны в принципе приниматься всеми другими договаривающимися сторонами".

14. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть этот проект комментария в целях его одобрения и передачи Административному комитету МДП на утверждение.
