



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/2007/22
16 July 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

Сто семнадцатая сессия
Женева, 24-28 сентября 2007 года
Пункт 8 с) iii) предварительной повестки дня

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

Применение Конвенции

Допущение и контроль грузовых отделений МПД

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

В настоящем документе приводятся дополнительные страницы для включения в пособие по вопросам допущения транспортных средств и грузовых единиц МДП, которое было подготовлено Программой Европейского союза по оказанию помощи в таможенных вопросах Сербии (УОПТН) (ECE/TRANS/WP.30/2006/16). Стр. 2-5 следует включить в конце главы 3 "Транспортные средства со скользящими полами" пособия под номерами 76-бис, 76-тер, 76-кварта и 76-квинквес, соответственно. Стр. 6 следует включить в главу 4 "Автоцистерны" пособия в качестве новой стр. 80-бис.

Тот же тип системы "быстрого разблокирования", что и на предыдущей странице, и предлагается тем же изготовителем. Поворотная запорная планка блокируется тросом МДП, что должно исключать возможность пользоваться ручкой и разблокировать натяжной стержень. Однако запорная планка монтируется на раме шасси с помощью стандартной гайки – которая никак не заблокирована. Достаточно лишь несколько минут, чтобы снять гайку и освободить ручку.



Запорная планка заблокирована тросом МДП.



Внутренняя часть рамы шасси – гайка запорной планки НЕ заблокирована.



При помощи 19-миллиметрового торцевого ключа можно легко снять гайку и запорную планку – теперь ручка разблокирована и ею можно пользоваться.



На современных прицепах со скользящими болами большинство изготовителей устанавливают систему, позволяющую открывать крышу. Это дает возможность разблокировать запирающую систему и сдвинуть почти всю крышу от заднего конца прицепа к переднему. Обычно такая система называется "ОТКРЫВАЮЩАЯСЯ КРЫША".

Для того чтобы открыть и сдвинуть крышу, нужно поднять верхнюю поперечную балку. Это возможно лишь в том случае, если открыты обе задние двери, поскольку запирающие стержни и приспособления для блокировки кулачков служат надежной запирающей системой для верхней поперечной балки. У заднего края открываемой крыши имеется также свой запирающий механизм внутри грузового отделения, и он как таковой считается надежным.

Однако в верхней передней части таких прицепов уровень защиты НЕ всегда отвечает требованиям МДП.

Ниже показан современный прицеп, оснащенный такой системой "открываемой крыши".



А: Теперь можно сдвинуть крышу к передней части прицепа – весь верх будет открыт.



В: Данный конкретный прицеп оснащен двумя поворотными запирающими механизмами – по одному с каждой стороны. На рынке можно найти различные запирающие механизмы – и каждый отдельный изготовитель имеет свои предпочтения.



С: Разблокировать оба запирающих механизма и сдвинуть или поднять поперечную балку.

Важно, чтобы в верхней передней части прицепов, оснащенных системой "открывающейся крыши", брезент был закреплен в соответствии с требованиями МДП. Наиболее надежной является система, состоящая из колец МДП, прикрепленных к жесткой части прицепа, и усиленных проушин по краю брезента – через кольца МДП пропускается крепежный трос или ремень.

Ниже показаны две наиболее распространенные системы - обе они обеспечивают уровень надежности, требуемый для целей допущения в рамках МДП.



А: Металлические кольца МДП прикреплены к жесткой части прицепа, и по краю брезента предусмотрены усиленные проушины. Верхняя часть брезента закрепляется и удерживается при помощи троса МДП. Эта система требует использования довольно длинного троса МДП – приблизительно на 7 м длиннее по сравнению со стандартным тросом МДП.



В: Металлические кольца МДП прикреплены к жесткой части прицепа, и по краю брезента предусмотрены усиленные проушины. Верхняя часть брезента закрепляется и удерживается при помощи ремня, изготовленного из материала и имеющего размеры, предписанные в Конвенции МДП. Нижняя часть ремня будет закреплена тросом МДП. Для этой системы требуется трос МДП обычной длины.

Ниже показаны два примера крепления брезента в верхней передней части прицепов с "открывающейся крышей", когда требования МДП не соблюдены.

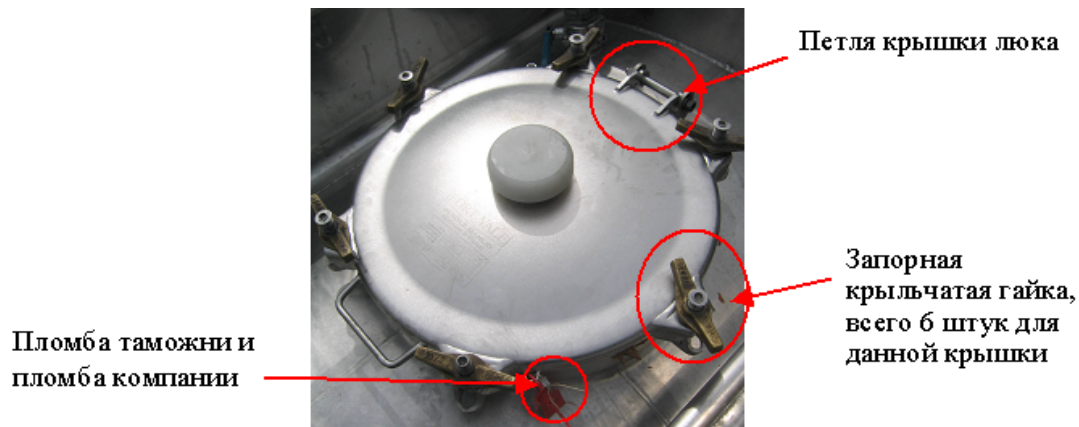


Брезент закреплен алюминиевым профилем со "взрывными заклепками" – примерно 15 заклепок. Хорошо известно, что "взрывные заклепки" легко поддаются удалению и замене. Очевидно, что этот профиль можно снять и затем поднять брезент – при этом открывается значительный доступ к грузовому отделению.

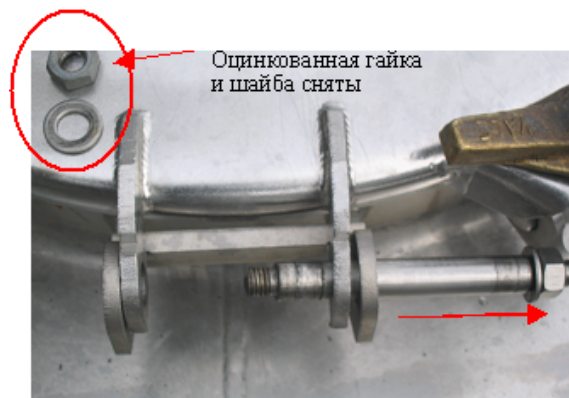
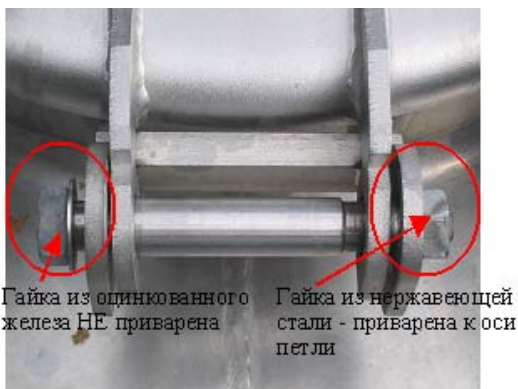


Брезент закреплен при помощи нейлонового троса – по одному на каждом углу. На каждом конце предусмотрен крюк с предохранителем/карабин – для крепления к кольцу МДП. Очевидно, что такие тросы вообще не обеспечивают никакой надежности – доступ к грузовому отделению можно получить всего за несколько минут.

Ниже приведен пример автоцистерны для перевозки жидких пищевых продуктов. Гайки, крепящие ось петли крышки люка, явно снимались.



Крышка люка – нержавеющая сталь, печатывающее устройство приварено, и поставлены две пломбы: пломба таможни и пломба компании. На первый взгляд, все правильно и надежно.



На ВСЕХ петлях крышек люков одна из приваренных гаек из нержавеющей стали была снята и заменена на обычную оцинкованную железную гайку. Сделано умышленно для облегчения незаконного доступа к отсеку.

Оцинкованная гайка и шайба легко снимаются – остается лишь вынуть ось петли из проушин.



Полный доступ к отсеку и грузу