



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2002/5
11 December 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Сотая сессия, 12-15 февраля 2002 года,
пункт 7 с) ix) повестки дня)

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

Применение Конвенции

Предложения по поправкам, касающимся технических положений Конвенции

**Проект предложения по внесению поправки в пояснительную
записку 2.2.1 b) к приложению 6**

Конструкция грузовых отделений (двери и прочие системы закрывания)

**Представлено Координационным комитетом по производству
автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП)**

* * *

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. В пояснительных записках 2.2.1 b) к статье 2 приложения 2 к Конвенции МДП 1975 года (включая пояснительные записки и комментарии) содержатся требования, которые должны соблюдаться при использовании дверей и всех прочих систем закрывания, на которые могут быть наложены таможенные печати и пломбы. Однако в случае изотермического кузова разрешается использовать альтернативные системы креплений на основании следующего текста подпункта 2.2.1 b) c):

"с) В порядке исключения, если транспортные средства имеют изотермические грузовые отделения, приспособления для установки таможенных печатей и пломб, петли и другие детали, снятие которых дало бы доступ внутрь грузового отделения или в другие места, пригодные для сокрытия грузов, могут крепиться к дверям таких грузовых отделений с помощью следующих систем:

i) Ввертных болтов или шурупов, которые вставляются снаружи, но которые в других отношениях не удовлетворяют требованиям подпункта а) приведенной выше пояснительной записки 2.2.1 а) при условии, что:

стержни ввертных болтов или ввертных шурупов крепятся к листу с резьбовыми отверстиями или подобному приспособлению, расположенному внутри наружной панели или наружных панелей двери, и

головки соответствующего количества ввертных болтов или ввертных шурупов привариваются к устройству для наложения таможенных пломб, к петлям и т.д. таким образом, что они полностью деформируются и что ввертные болты или шурупы невозможно удалить без оставления видимых следов (см. рис. 1 приложения б)".

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПОПРАВКЕ

2. ККПКП предлагает внести следующую поправку в последний пункт пояснительной записки 2.2.1 b) c) i) к статье 2 приложения 2:

"...головки соответствующего количества ввертных болтов или ввертных шурупов привариваются к устройству для наложения таможенных пломб, к петлям и т.д. таким образом, **что сварка производится по окружности минимум на 90°** и что ввертные болты или шурупы невозможно удалить без оставления видимых следов (см. рис. 1 приложения 6)".

Примечание: см. прилагаемый пересмотренный рисунок.

3. ККПКП придерживается того мнения, что для ввертных болтов или ввертных шурупов, которые вставляются снаружи, независимо от того, полностью ли они деформированы или привариваются только на 90° по окружности головки болта или шурупа, уровень надежности транспортного средства в таможенном отношении не снижается. Фактически ККПКП мог бы с полным основанием утверждать, что когда головка болта или шурупа полностью деформирована, то легче скрыть поддельную головку (головку без стержня), в то время как поддельная головка, приваренная только на 90°, "приподнимается" с неприваренного края. В любом случае во избежание оставления видимых следов потребовалось бы дополнительное приваривание устройства для установки частей в их первоначальное положение после любого вмешательства.

4. Кроме того, в случаях действительной необходимости удаления, например после повреждения по причине аварии, приваривание головки болта или ввертного шурупа на 90° позволяет более оперативно произвести ремонт.

