



Европейская экономическая комиссия**Административный комитет
Конвенции МДП 1975 года****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 10 и 11 февраля 2016 года

Пункт 7 а) предварительной повестки дня

Пересмотр Конвенции:**Принятые предложения по поправкам
к Конвенции в ожидании их принятия****Принятые предложения по поправкам к Конвенции
в ожидании их принятия****Записка секретариата****I. Мандат и справочная информация**

1. На своей шестьдесят первой сессии Комитет принял предложение по поправке к статье 42-бис с пояснительной запиской 0.42-бис (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, пункт 9 и приложение I), а также предложение по новой конструкции транспортного средства и контейнера в соответствии с Конвенцией МДП (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, пункт 14). Для удобства ссылки секретариат объединил эти предложения в единый пакет, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/22, для принятия Комитетом на его шестьдесят второй сессии. Делегация Европейского союза проинформировала Комитет о том, что ЕС еще не завершил свою внутреннюю процедуру одобрения предложенных поправок, однако надеется сделать это до начала следующей сессии Комитета в феврале 2016 года. Кроме того, различные делегации указали на лингвистические несоответствия между текстом предложенной пояснительной записки к статье 42-бис на русском и английском языках и просили секретариат обеспечить согласование языковых версий до принятия пакета предложений. В этой связи секретариат также внес редакционное исправление в текст пояснительной записки 0.42-бис, исправив, в частности, «ИСМДП» на «Исполнительного комитета МДП» и исключив в тексте на английском языке артикль «the» на пятой строке после слова «allow». Комитет, возможно, также пожелает отметить, что после тщательного лингвистического анализа технических терминов, использованных на рисунках в тексте предложения по поправке, касающегося новой конструкции транспортного средства и контейнера, секретариат внес исправления в некоторые термины. Эти исправления носят чисто лингвистический характер и не затраги-



вают сущности предложения по поправке. Для удобства ссылки Комитет, возможно, пожелает ознакомиться с приведенной ниже таблицей.

2. Таким образом, секретариат подготовил настоящий новый документ¹.

Таблица терминов

<i>Рисунок №</i>	<i>До</i>	<i>После</i>
9.5 а)	Передняя угловая стойка	Угловая стойка
9.5 а)	Только направляющее устройство крепежной веревки	Направляющий элемент крепежной веревки
9.5 а)	Ось ротации (Rotation Axle)	Ось ротации (Rotation axis)
9.5 а)	Держатель направляющей трубы	Держатель трубы
9.5 а)	Конструктивно заблокированный винт (Constructionally screw)	Конструктивно заблокированный винт (Constructionally secured screw)
9.5 а)	Грузовой пол	Пол грузового отделения
9.5 б)	Передняя угловая стойка	Угловая стойка
9.5 б)	Только направляющее устройство крепежной веревки	Направляющий элемент крепежной веревки
10.1	Соединительный фланец с заблокированным болтом	Соединительный фланец

II. Рассмотрение Комитетом

3. Комитету предлагается официально принять эти предложения и дать указания секретариату по поводу того, можно ли их препроводить депозитарию сразу же после нынешней сессии Комитета либо их свести в более крупный пакет поправок и передать его в сроки, которые должны быть установлены Комитетом.

¹ Настоящий документ заменяет документ ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/22/Rev.1, указанный в проекте повестки дня сессии (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/128).

Приложение

Правовые поправки к тексту Конвенции

Административный комитет,

соглашаясь с тем, что национальные меры, имеющие целью обеспечить надлежащее применение процедуры МДП, допускаются в той степени, в какой они доводятся до сведения как можно скорее и по возможности до их вступления в силу, и обсуждены ИСМДП на предмет их соответствия Конвенции МДП,

признавая, что на ИСМДП возложена ответственность по надзору за применением Конвенции МДП и по содействию в урегулировании споров между Договаривающимися сторонами, объединениями, страховыми компаниями и международными организациями на основании статьи 10 приложения 8 к Конвенции,

понимая, что слово «незамедлительно» в статье 42-бис не дает достаточной ясности,

принял следующую поправку к приложению 6 к Конвенции в соответствии с положениями статьи 60 Конвенции:

Приложение 6, новая пояснительная записка 0.42-бис:

Добавить новую пояснительную записку к статье 42-бис *следующего содержания*

«Пояснительная записка к статье 42-бис:

0.42-бис Под термином "незамедлительно" в статье 42-бис подразумевается, что национальные меры, которые могут повлиять на применение Конвенции МДП и/или функционирование системы МДП, надлежит доводить до сведения Исполнительного комитета МДП (ИСМДП) в письменном виде как можно скорее и по возможности до их вступления в силу, с тем чтобы ИСМДП мог эффективно выполнять свои надзорные функции и свою обязанность по проверке соответствия таких мер положениям Конвенции МДП согласно предписаниям статьи 42-бис и своему кругу ведения, изложенному в приложении 8 к Конвенции МДП».

Административный комитет,

признавая, что для обеспечения перемещения грузов в рамках процедуры транзита МДП с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечения максимальной таможенной безопасности необходимо, чтобы грузы перемещались в надежных с точки зрения таможи транспортных средствах или контейнерах,

понимая, что транспортные средства и контейнеры с крытой брезентом раздвижной крышей представляют собой новый вид транспортного оборудования, способствующий повышению результативности и эффективности автомобильных перевозок,

будучи уверен в том, что внедрение новой конструкции транспортных средств и контейнеров с крытой брезентом раздвижной крышей или скользящими полами отвечает критериям надежности с точки зрения таможи и может быть включено в приложения 2 и 7 к Конвенции МДП,

принял в соответствии с положениями статьи 60 Конвенции следующие поправки к приложениям 2 и 7 к Конвенции:

Пункт 2 i) статьи 4 приложения 2

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«i) Скользящие по́лы, пол, двери и все другие составные части грузового отделения 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».

Пункт 2 iii) статьи 4 приложения 2

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«iii) Направляющий элемент скользящей по́лы, устройства натяжения скользящей по́лы 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 по́лы, устройства натяжения скользящей по́лы и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запираания запорных устройств исключался доступ в грузовое отделение без оставления видимых следов. Пример подобной системы конструкции изображен на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам».

Приложение 2, новая статья 5

После измененной статьи 4 *включить*

**«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 крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди грузового отделения, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. По всей длине грузового отделения с обеих сторон в кромку полы крыши заделывается 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 запираания запорных устройств исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов.

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

Приложение 2, рисунок 9

Нынешний рисунок 9 *заменить* следующим рисунком:

**«Рисунок 9
ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
СО СКОльзяЩИМИ ПОлами»**

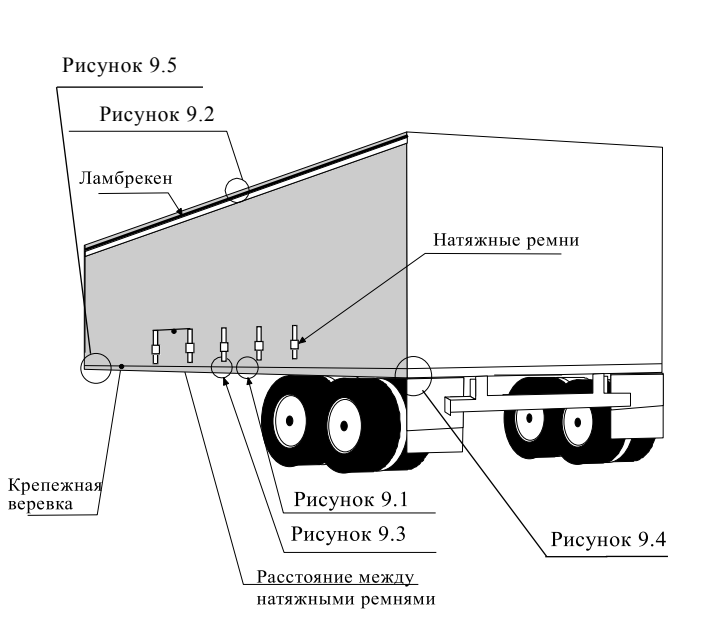
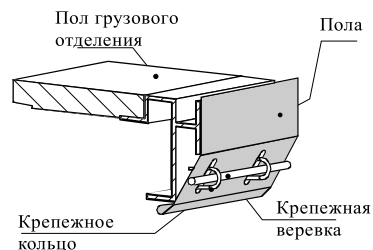
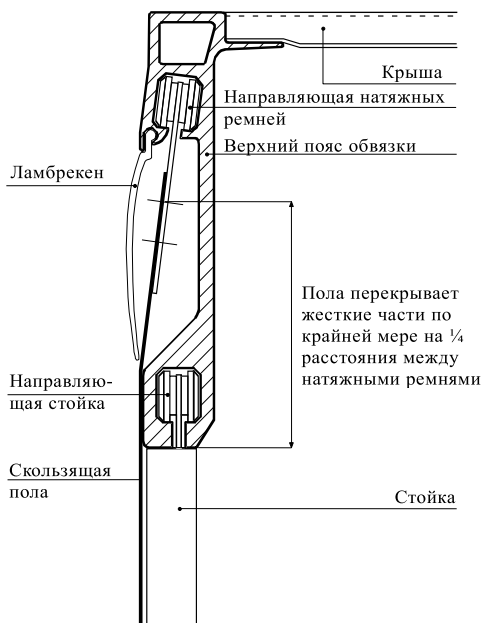


Рисунок 9.1



**Рисунок 9.2
НАПРАВЛЯЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ
И ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ
ПОлы – ВЕРХ**



**Рисунок 9.3
ПЕРЕКРЫТИЕ СКОльзяЩЕЙ
ПОлы – НИЗ**

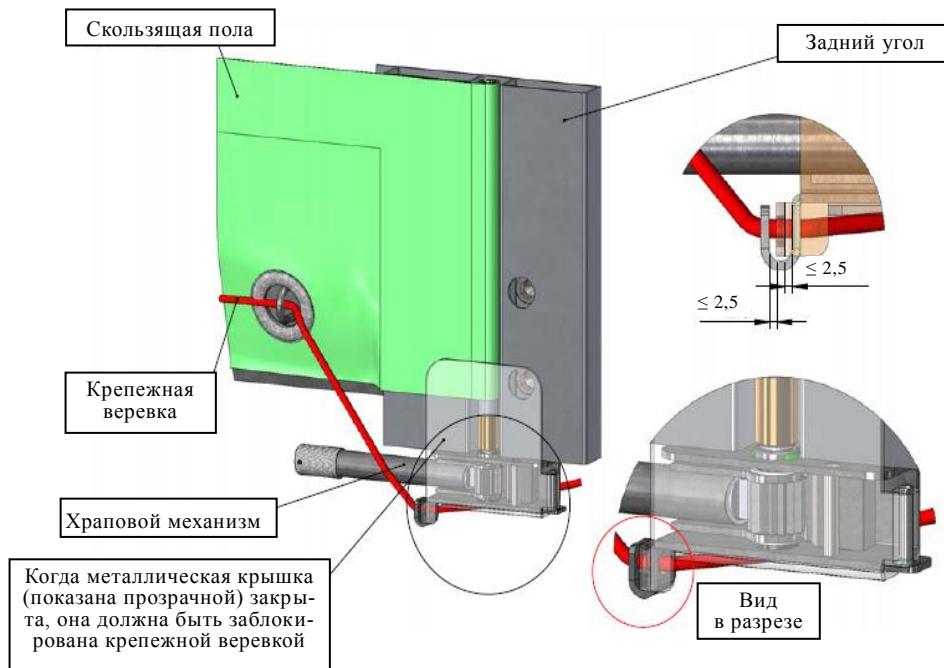


Рисунок 9 (продолжение)

Рисунок 9.4

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

а) Блокировка храповика



б) Блокировка храпового механизма

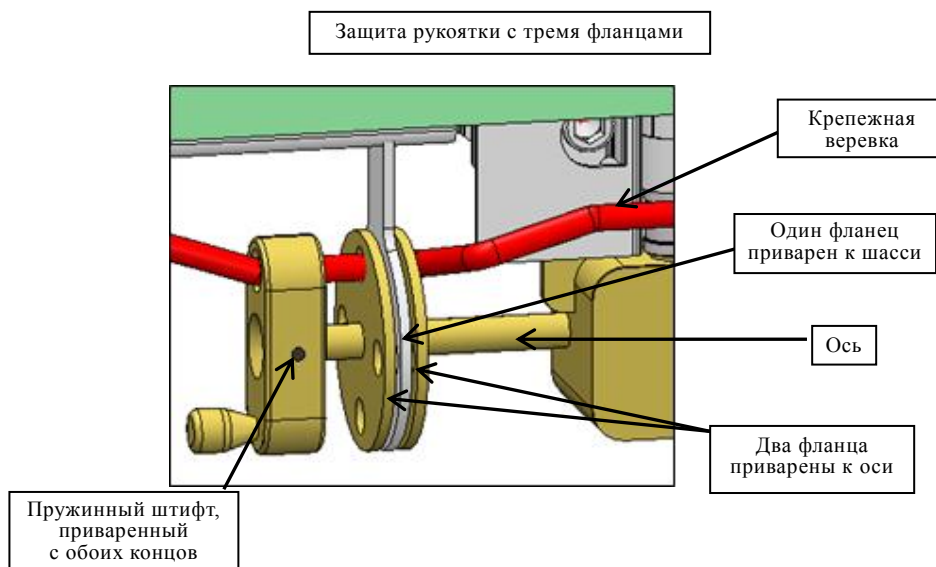
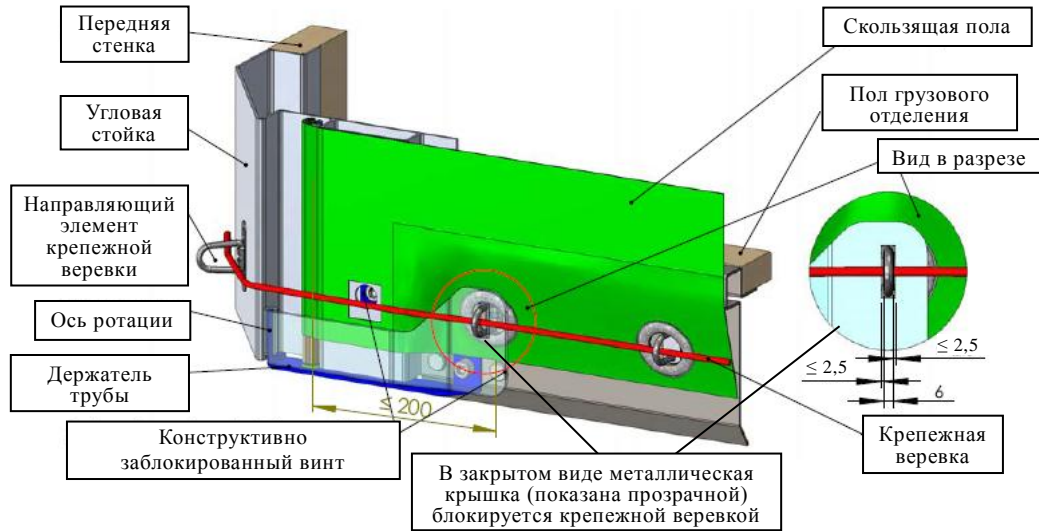


Рисунок 9 (продолжение)

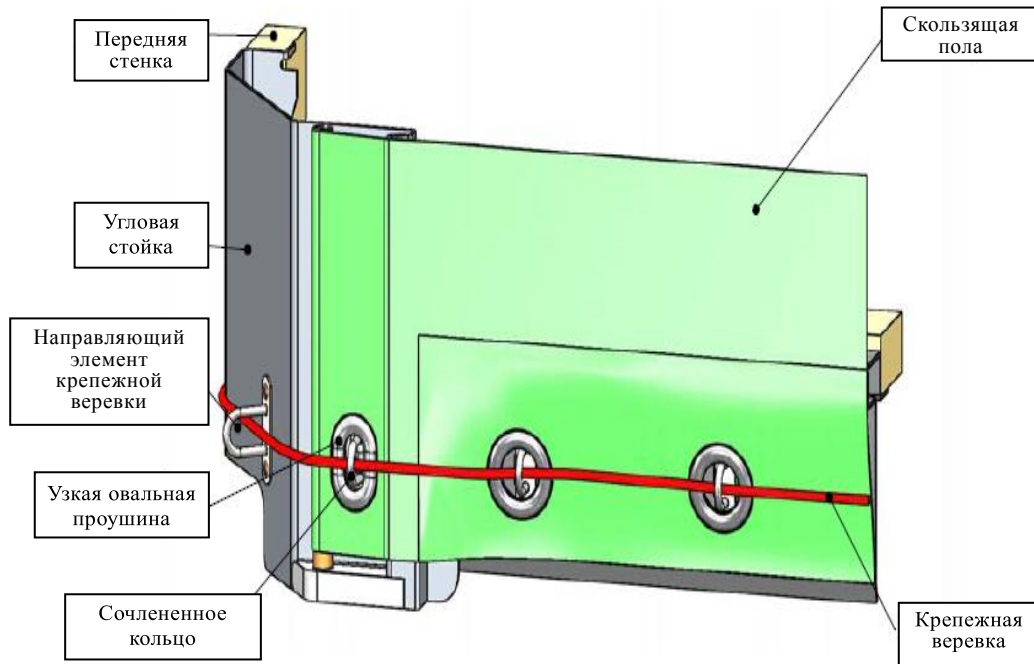
Рисунок 9.5

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 трубы



»

Приложение 2, новый рисунок 10

После нового рисунка 9 включить

«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.

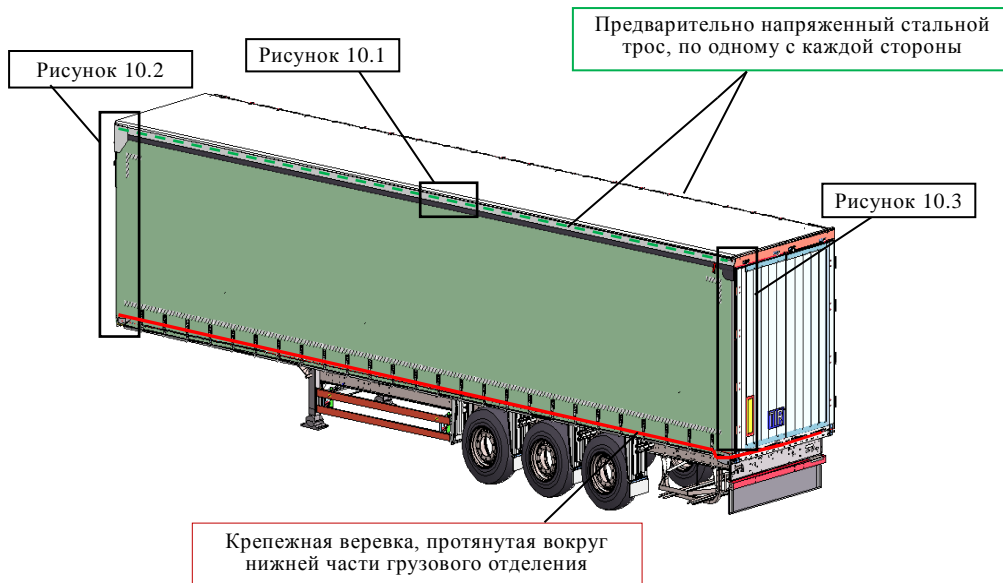


Рисунок 10.1

Два предварительно напряженных стальных троса, заделанных в кромку, 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 салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным предварительно напряженным стальным тросом выше верхнего пояса.

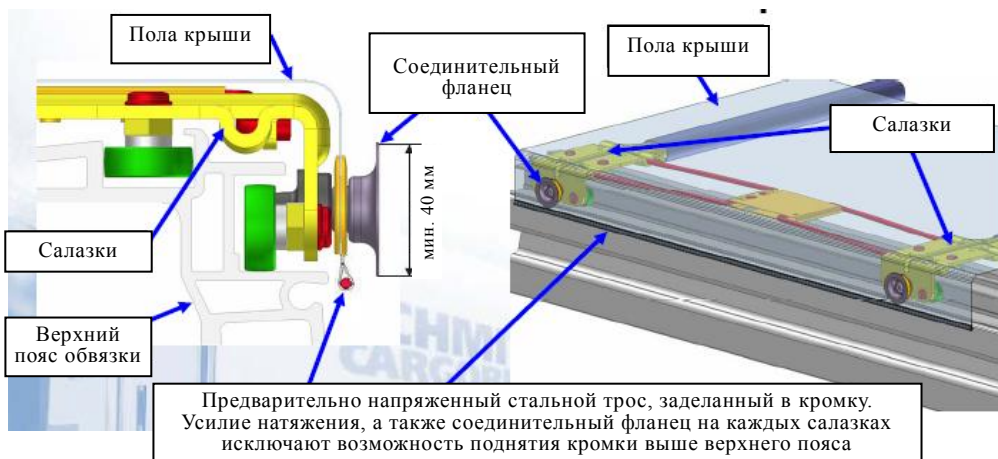


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.2

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

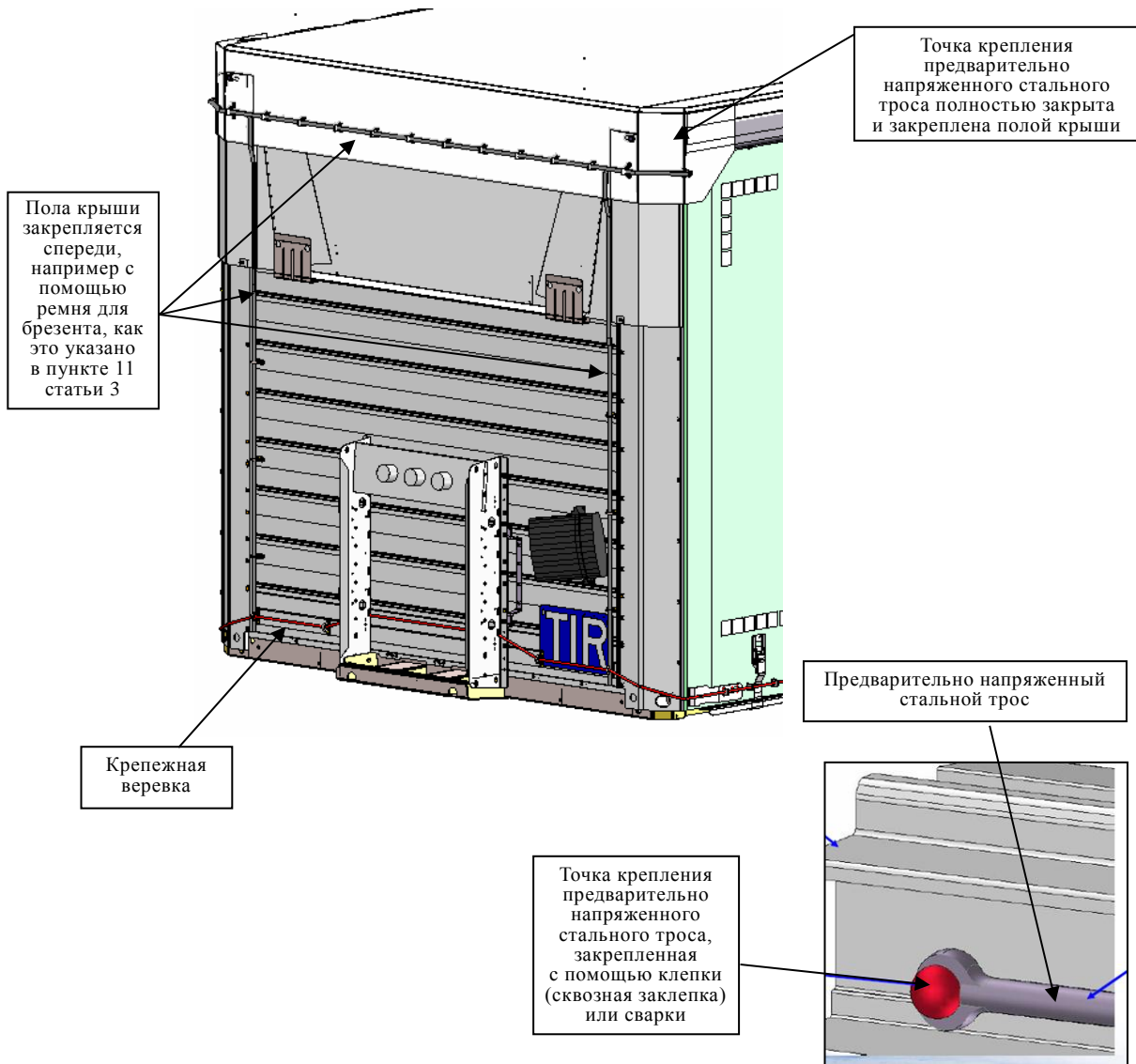
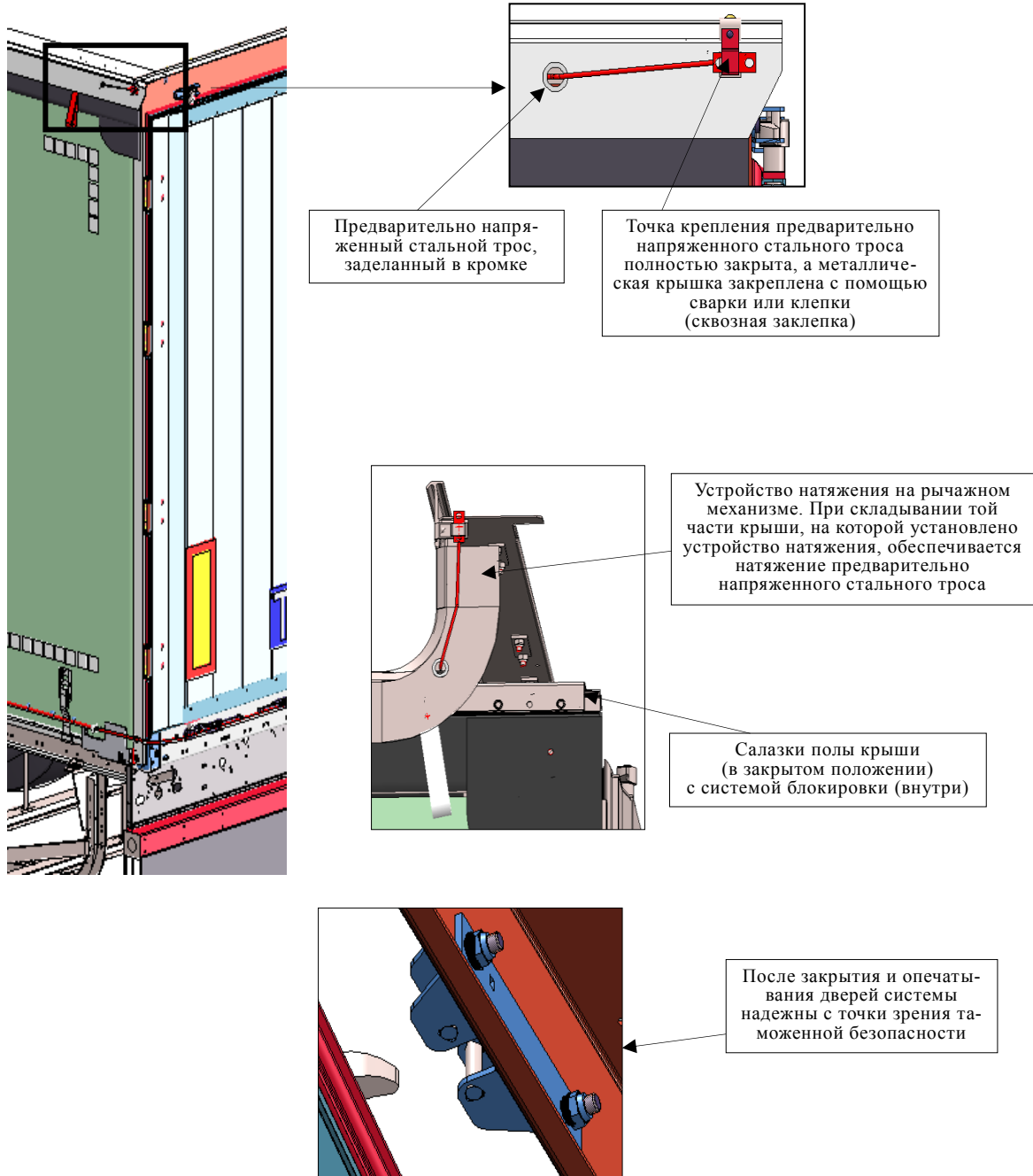


Рисунок 10 (продолжение)

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.



»

Подпункт 2 i) статьи 5 части I приложения 7

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«i) Скользящие по́лы, пол, двери и все другие составные части контейнера 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».

Подпункт 2 iii) статьи 5 части I приложения 7

Существующий текст *заменить* следующим текстом:

«iii) Направляющий элемент скользящей по́лы, устройства натяжения скользящей по́лы 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 по́лы, устройства натяжения скользящей по́лы и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запираания запорных устройств исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов. Пример подобной системы конструкции изображен на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам».

Приложение 7, часть I, новая статья 6

После измененной статьи 5 *включить*

**«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 крыши перекрывает жесткую часть крыши спереди грузового отделения, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. По всей длине контейнера с обеих сторон в кромку полы крыши заделывается 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

закреть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент раздвижной крыши, устройства натяжения раздвижной крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы после запираения запорных устройств исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов.

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

Приложение 7, часть I, рисунок 9

Нынешний рисунок 9 заменить следующим рисунком:

«Рисунок 9»

ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА СО СКОЛЬЯЩИМИ ПОЛАМИ

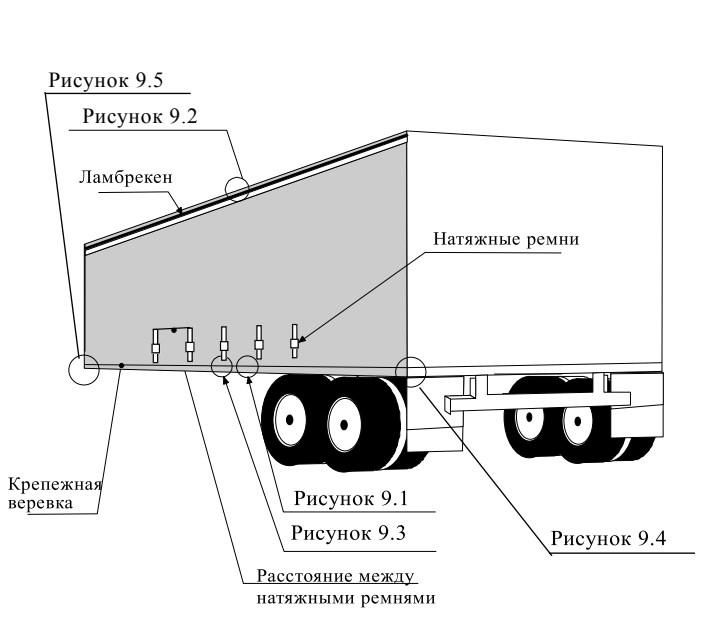


Рисунок 9.1

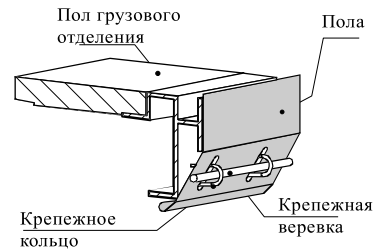


Рисунок 9.2
НАПРАВЛЯЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ
И ПЕРЕКРЫТИЕ СКОЛЬЯЩЕЙ
ПОЛЫ – ВЕРХ

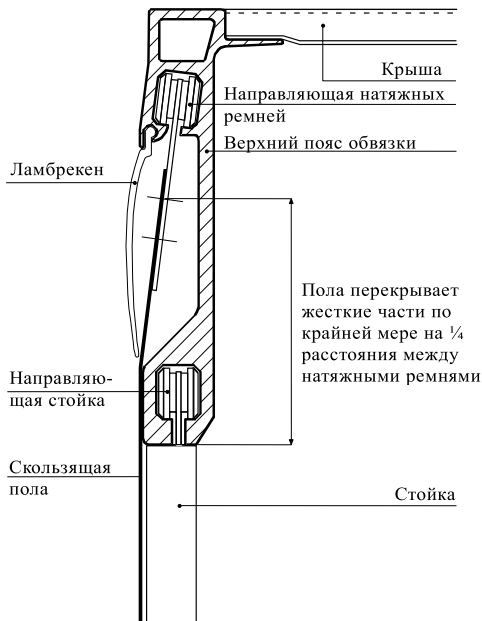


Рисунок 9.3
ПЕРЕКРЫТИЕ СКОЛЬЯЩЕЙ
ПОЛЫ – НИЗ

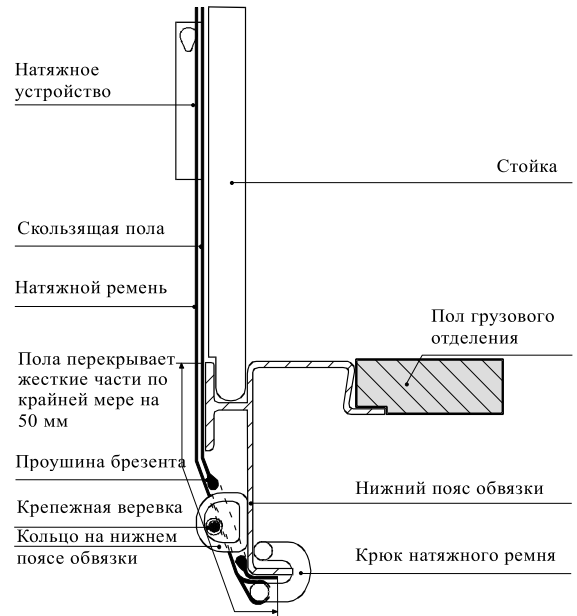
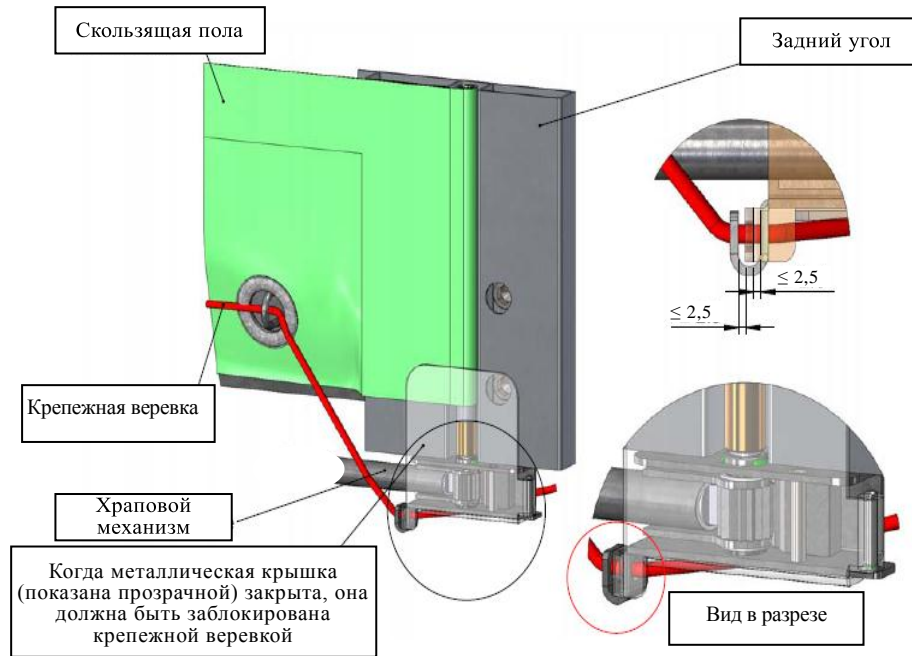


Рисунок 9 (продолжение)

Рисунок 9.4

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

а) Блокировка храповика



б) Блокировка храпового механизма

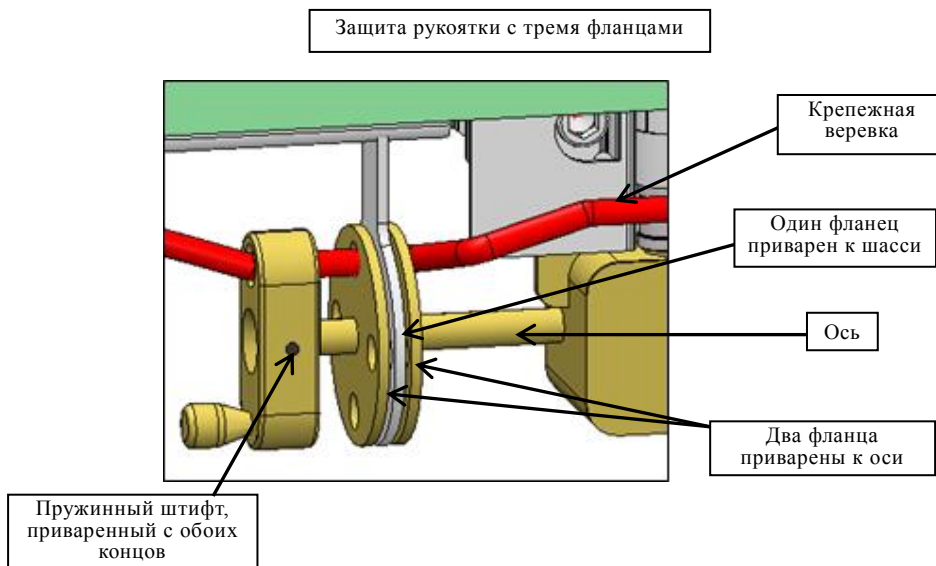
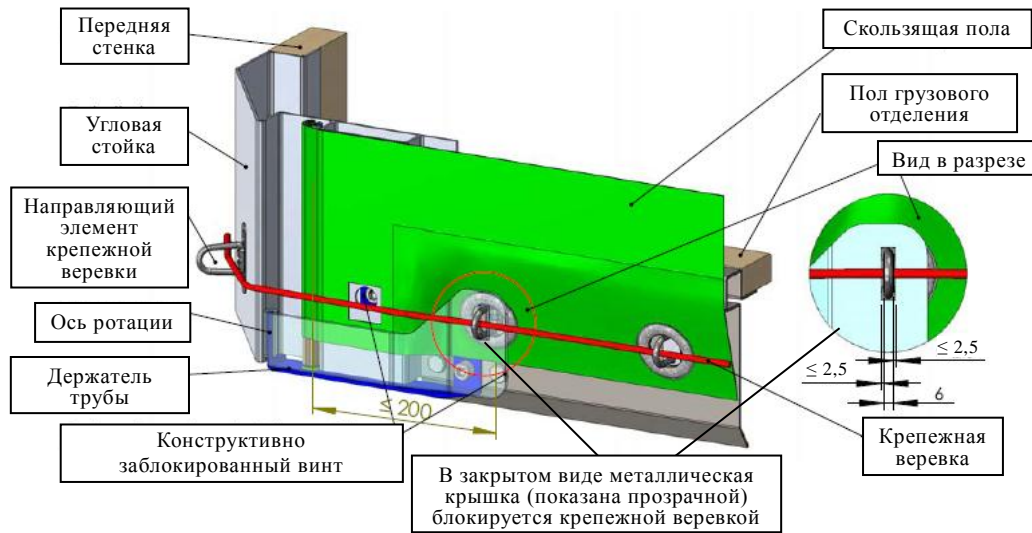


Рисунок 9 (продолжение)

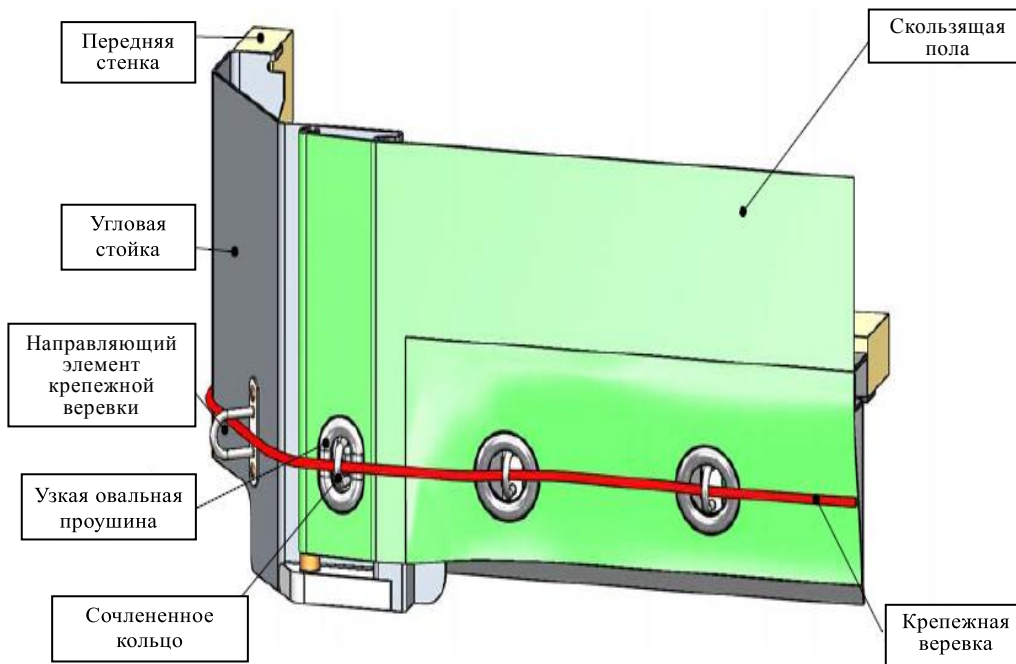
Рисунок 9.5

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 трубы



»

Приложение 7, часть I, рисунок 10

После рисунка 9 вставить

«Рисунок 10 ОБРАЗЕЦ КОНСТРУКЦИИ КОНТЕЙНЕРА С ПОКРЫТОЙ БРЕЗЕНТОМ РАЗДВИЖНОЙ КРЫШЕЙ»

На этом рисунке приведены образец контейнера и важные требования, описанные в статье 6 настоящих Правил.

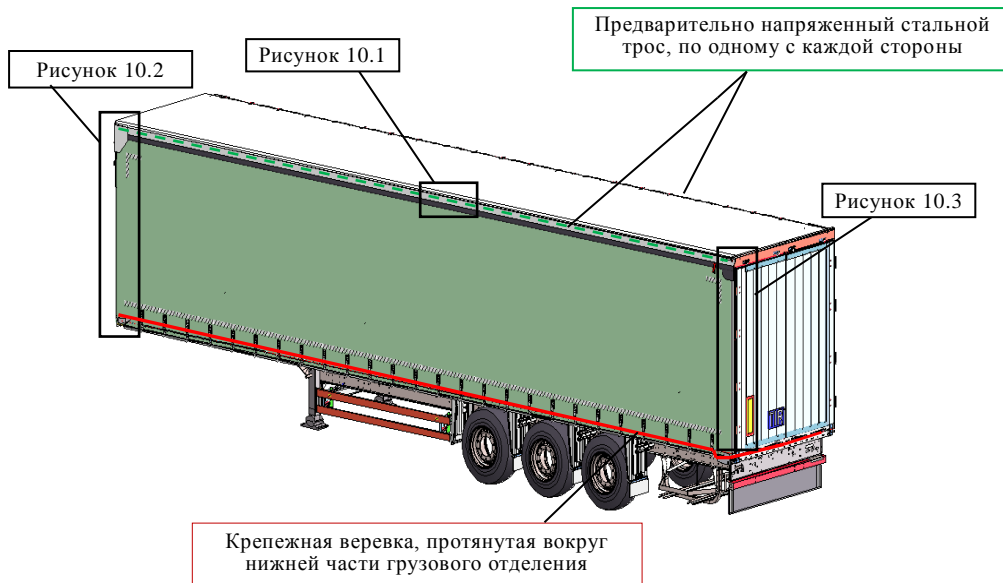


Рисунок 10.1

Два предварительно напряженных стальных троса, заделанных в кромку, крепятся с обеих сторон контейнера. 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 салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным предварительно напряженным стальным тросом выше верхнего пояса.

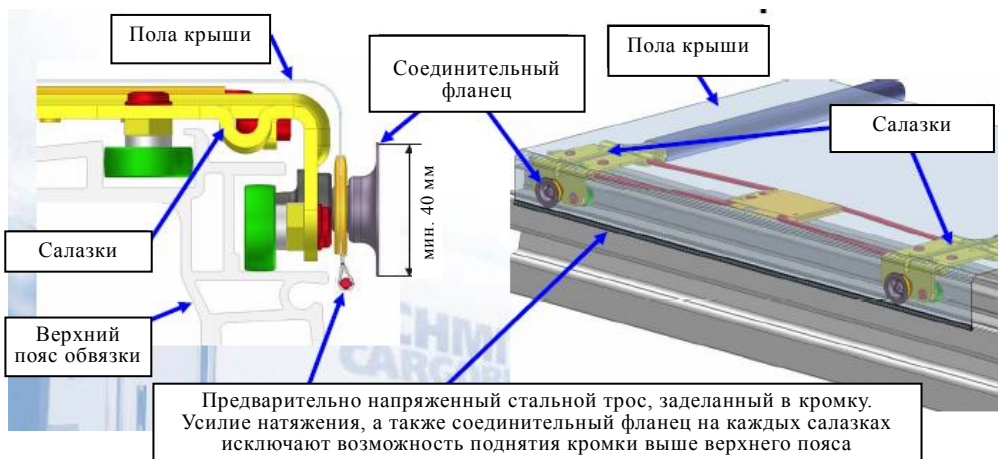


Рисунок 10 (продолжение)

Рисунок 10.2

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

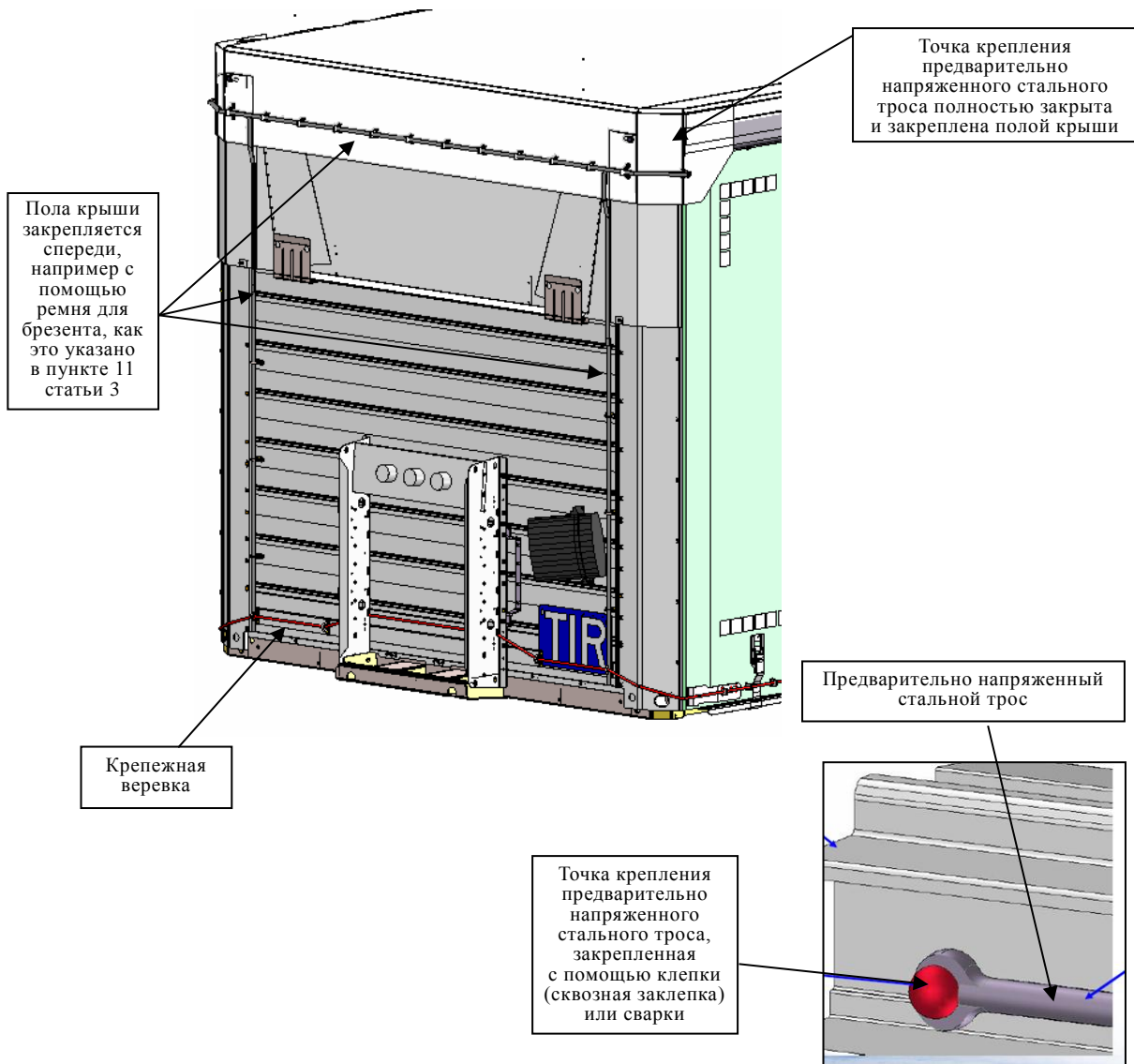
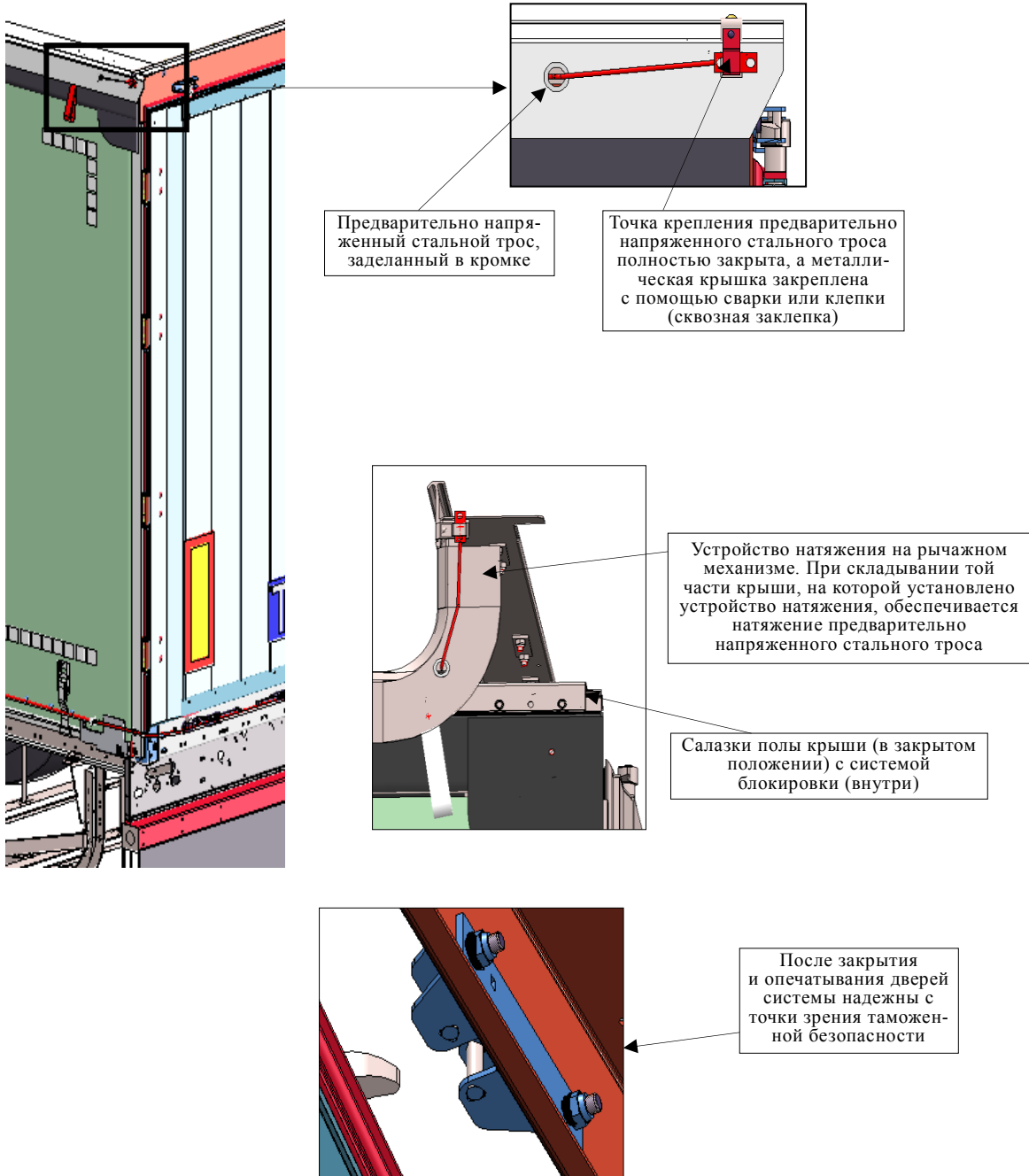


Рисунок 10 (продолжение)

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.



»