



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/1998/14
11 August 1998

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Девяносто первая сессия, 21-23 октября 1998 года,
пункт 4 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

Передано Чешской Республикой

А. ВВЕДЕНИЕ

1. В целом Рабочая группа считает, что критерии допуска автомобилей с тентом для использования в режиме МДП определяются не только возможностью доступа к грузовому отделению, но и соответствием характера конструкции этого отделения Конвенции МДП 1975 года.
2. Впервые вопрос о транспортных средствах с тентом был рассмотрен Рабочей группой в сентябре 1989 года. В ходе этого рассмотрения Рабочая группа приняла толкование пункта 2 статьи 3 и пункта 6 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, в соответствии с которым и в том

и в другом случае речь должна идти о "брезенте", под которым подразумевается только одна пола брезента, исключив тем самым все транспортные средства или контейнеры с тентом, закрываемые полами брезента по обоим бортам.

3. Вопрос о транспортных средствах с тентом был рассмотрен Рабочей группой еще раз в октябре 1995 года и феврале 1996 года на основе документа, подготовленного Соединенным Королевством (TRANS/WP.30/R.166). Представители тщательно проанализировали этот вопрос и предложили два возможных толкования. Мнение Соединенного Королевства, которое поддерживает Чешская Республика, заключается в том, что в пункте 2 статьи 3 и пункте 6 статьи 3 речь идет только об одной поле брезента, поскольку каждая пола конструктивно не связана с другими, и в этой связи требования данных статей применяются в равной степени к каждой поле.

в. ПРЕДЛАГАЕМОЕ ИЗМЕНЕНИЕ

4. В адрес чешской таможенной администрации поступила просьба от одной из чешских транспортных компаний на предмет допуска к эксплуатации автотранспортного средства, грузовое отделение которого оснащено новым и модифицированным тентом.

5. На рисунках, приведенных в добавлении 1 к настоящему документу (только на английском языке), дается описание транспортного средства с модифицированным тентом.

6. Материал брезента соответствует условиям, изложенным в пункте 2 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку он представляет собой достаточно прочную, нерастяжимую ткань с пластиковым покрытием.

7. Нижний край полы брезента крепится к автотранспортному средству в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте а) пункта 6 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку в этом случае используются металлические кольца и проушины. Требования пункта 8 статьи 3 приложения 2 к Конвенции также выполняются, поскольку расстояние между кольцами и расстояние между проушинами не превышает 200 мм. Требования пункта 9 или статьи 3 приложения 2 к Конвенции также выполняются, поскольку в данном случае используется стальной трос.

8. Верхний край полы брезента крепится к автотранспортному средству в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте б) пункта 6 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку пола брезента наглухо крепится к кузову автотранспортного средства. Выполняются в этом случае и требования пояснительной записки 2.3.6 б), поскольку эта пола брезента наглухо крепится к кузову транспортного средства, а сам брезент удерживается на месте с помощью металлической ленты, прикрепляемой к кузову автотранспортного средства с помощью крепежных деталей, удовлетворяющих требованиям подпункта а) пояснительной записки 2.2.1 приложения 6. Сам брезент и пола брезента закреплены в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте а) пункта 6

статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку в данном случае используются металлические кольца и проушины. Выполняются в этом случае и положения пункта 8 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку расстояние между кольцами и расстояние между проушинами не превышает 200 мм. Кроме того, выполняется и пункт 9 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку здесь предусматривается использование ремня. Этот ремень удовлетворяет требованиям, изложенным в пункте 11 а) iii) с точки зрения материала, размеров и формы.

9. Концы брезента крепятся к металлическим штангам. Для наворачивания брезента на металлические штанги используется храповой механизм, который позволяет туго натянуть брезент. Эта конструкция не соответствует требованиям статьи 3 приложения 2 к Конвенции. В этой связи здесь также используется пола брезента. Эта пола приваривается к брезенту в соответствии с требованиями пункта 4 статьи 3 приложения 2 к Конвенции. Пола брезента крепится к кузову транспортного средства в соответствии с положениями, содержащимися в подпункте а) пункта 6 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку здесь используются металлические кольца и проушины. Выполняется здесь и положение пункта 8 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку расстояние между кольцами и расстояние между проушинами не превышает 200 мм. Кроме того, выполняются условия пункта 9 статьи 3 приложения 2 к Конвенции, поскольку в этом случае используется ремень. Этот ремень соответствует требованиям, содержащимся в пункте 11 а) iii) в том, что касается материалов, размеров и формы. Крепление ремней соответствует требованиям, изложенным в пояснительной записке 2.3.11 а)-2 и с комментариями к этой записке.

с. МНЕНИЕ ЧЕШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

10. Технические эксперты Чешской Республики рассмотрели эту модификацию автотранспортного средства с тентом и пришли к заключению, что она удовлетворяет требуемым критериям допуска к эксплуатации в режиме МДП, т.е. грузовое отделение удовлетворяет всем требованиям приложения 2 к Конвенции.

11. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть этот вид конструкции транспортных средств с тентом на предмет их соответствия требованиям Конвенции.
