



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто двадцать шестая сессия

Женева, 28 сентября – 1 октября 2010 года

Пункт 9 с) vii) предварительной повестки дня

Таможенная конвенция о международной перевозке
грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП
1975 года) – применение Конвенции: прочие вопросы

Предложение по изменению Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП 1975 года)

Предложение по введению кодовой системы для информирования о неисправностях в грузовых отделениях транспортных средств, используемых для процедуры МДП

Передано Европейским союзом

I. Введение

1. Один из принципов режима таможенного транзита МДП состоит в том, что грузы должны перевозиться в грузовых отделениях, сконструированных таким образом, чтобы исключить возможность доступа к содержимому запломбированной части без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения и повреждения таможенных печатей и пломб.

2. Этот принцип закреплен в статье 12 Конвенции МДП, в которой предусматривается, что каждое дорожное транспортное средство должно отвечать в отношении своей конструкции и своего оборудования условиям, приведенным в приложении 2 к Конвенции МДП, и должно быть допущено к перевозке в соответствии с процедурой, предусмотренной в приложении 3 к Конвенции МДП. Если эти условия выполнены, компетентные национальные органы выдают для такого дорожного транспортного средства свидетельство о допущении (соответствующее образцу, приведенному в приложении 4). В принципе такое свиде-

тельство должно признаваться во всех Договаривающихся сторонах Конвенции МДП.

3. В статье 14 Конвенции МДП оговаривается, что каждая Договаривающаяся сторона оставляет за собой право не признавать действительность допущения в том случае, если дорожное транспортное средство (или контейнер) не отвечает требованиям, и что перед новым использованием данного дорожного транспортного средства для перевозки грузов под таможенными пломбами и печатями оно должно быть либо приведено в первоначальное состояние, либо быть вновь подвергнуто процедуре допущения.

4. Процедура внесения отметок в свидетельство о допущении (приложение 3, пункт 19) предусматривает, что, если в допущенном транспортном средстве, перевозящем грузы с применением книжки МДП, обнаружены серьезные неисправности, компетентные органы Договаривающейся стороны могут либо запретить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП, либо разрешить его дальнейшее следование по своей территории, приняв необходимые меры по контролю. В соответствии с пунктом 20 приложения 3 таможенные органы делают соответствующую отметку в рубрике 10 свидетельства о допущении. После приведения транспортного средства в результате ремонта в состояние, удовлетворяющее условиям допущения, оно должно быть представлено компетентным органам Договаривающейся стороны, которые возобновляют действительность свидетельства путем внесения в рубрику 11 отметки, аннулирующей предыдущие отметки, сделанные в рубрике 10.

II. Существующие трудности

5. В настоящее время в правилах не определены какая-либо единообразная система или коды для внесения отметок о неисправности в свидетельство о допущении. На практике сотрудники таможенных органов используют свой национальный язык и от руки делают отметку о неисправности. Из-за ограниченности места, предназначенного для текста, неисправность не всегда описывается надлежащим образом.

6. Накопленный опыт показывает, что когда транспортное средство вновь подвергается процедуре допущения в иной Договаривающейся стороне, чем там, где была установлена неисправность, то компетентные органы этой Договаривающейся стороны или перевозчик не всегда могут понять из описания, к какой части или месту в грузовом отделении относится данная неисправность.

III. Возможное решение

7. Эту проблему можно было бы эффективно решить, если вместо отметок о неисправностях, которые делаются от руки, использовать общие коды, указывающие на точное местонахождение и вид неисправности, которая была зафиксирована в свидетельстве о допущении. Такая система кодов, в случае ее введения в Конвенцию, должна признаваться во всех Договаривающихся сторонах.

8. Это позволило бы упростить процедуры торговли и унифицировать процесс информирования перевозчиков, таможенных органов в различных Договаривающихся сторонах и других органах, участвующих в системе МДП, о любых неисправностях транспортных средств.

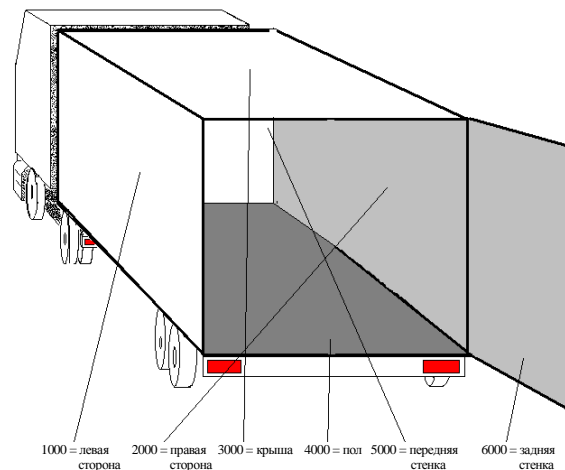
IV. Кодовая система, используемая для внесения отметок о неисправностях в свидетельство о допусчении

9. Предлагаемая единообразная система может состоять из четырехзначных (4) кодов.

10. Для кодового обозначения грузовое отделение может быть разделено на четыре отдельных части: левая сторона, правая сторона, пол, потолок, передняя стенка и задняя стенка. Кроме того, грузовое отделение может быть разделено на три отдельные части в продольном направлении (направлении движения): передняя часть, центральная часть, задняя часть. По всей видимости, нет необходимости разделять переднюю стенку и заднюю стенку на отдельные части, поскольку площадь досмотра довольно мала.

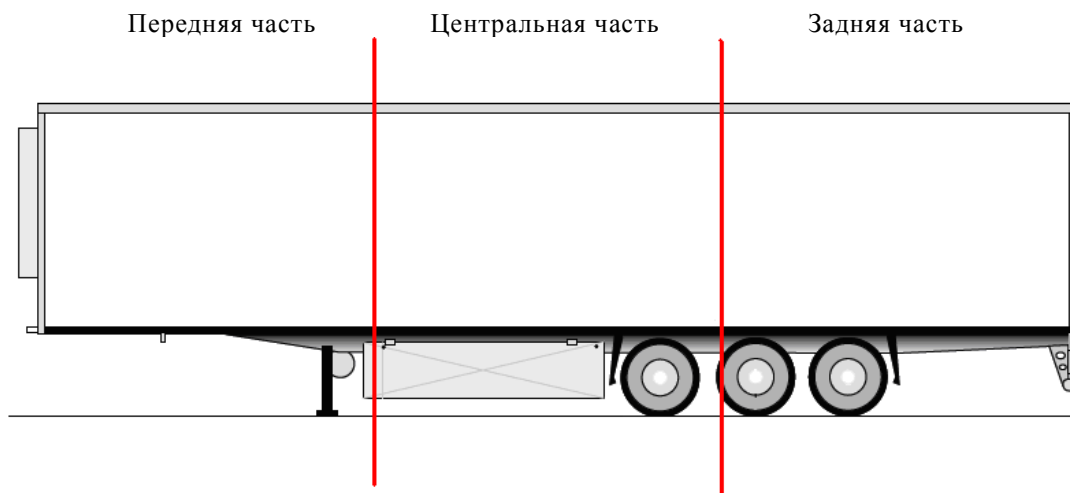
A. Первая цифра указывает на соответствующую часть грузового отделения

- 1000 левая сторона
- 2000 правая сторона
- 3000 крыша
- 4000 пол
- 5000 передняя стенка
- 6000 задняя стенка
- 7000 данная неисправность относится к грузовому отделению в целом (например, отсутствует табличка МДП).



II. Вторая цифра указывает на соответствующую часть в продольном направлении

- 0100 Передняя часть (например, 1100 = левая сторона спереди)
- 0200 Центральная часть
- 0300 Задняя часть



III. Последние две цифры указывают на саму неисправность

11. Ниже перечислены наиболее распространенные неисправности, выявленные на практике:

- 02 Наконечник пломбирочной проволоки подлежит замене
- 03 Слишком большое расстояние между крепежными кольцами/проушинами
- 04 Отсутствует усиление крепежных колец/необходимо наложить заплату
- 05 Крепежное кольцо подлежит закреплению изнутри
- 06 Крепежное кольцо подлежит замене
- 07 Ремень подлежит замене
- 08 Крепление ремня подлежит ремонту
- 09 Отсутствует крепежное кольцо/проушина
- 10 Неправильный тип проушины на стойке
- 11 Пол подлежит закреплению изнутри
- 12 Отверстие
- 13 Скользящая полá, недостаточно закреплена направляющая стойка
- 14 Скользящая полá, недостаточное крепление
- 15 Недостаточно закреплены ремень/петля/подлежит закреплению
- 16 Недостаточно закреплено запирающее устройство/подлежит закреплению
- 17 Опломбирование невозможно
- 18 Стопорный кран/клапан/фланец/крышка люка (опломбирование невозможно)
- 19 Вентиляционные отверстия и дренажное устройство не закреплены

- 20 Свидетельство о допущении подлежит обновлению
- 21 Транспортное средство невозможно идентифицировать с помощью свидетельства о допущении
- 22 Брезент подлежит ремонту с внутренней стороны/требуется соответствующий ремонт
- 23 Недостаточный перехлест брезентовых пол
- 24 Брезент подлежит надлежащему закреплению
- 25 Крепежное кольцо закреплено не наглухо
- 26 Использована неразрешенная "глухая" заклепка
- 27 Вербка, применяемая для таможенных целей, повреждена/протерлась/слишком коротка/слишком длинна
- 28 Прочие неисправности



V. Пример свидетельства о допущении

12. В приложении I содержится пример свидетельства о допущении, где от руки указаны неисправности с использованием нынешней практики, а ниже продемонстрировано, как те же самые неисправности могут быть указаны с помощью кодовой системы. Этот пример свидетельствует о том, что место, зарезервированное для отметок о неисправностях в рубрике № 10, недостаточно в том случае, если у транспортного средства имеется несколько неисправностей (влияющих на надежность опломбирования либо требуется подробное (техническое) описание неисправности). Кроме того, место, предназначенное для таможенной печати, не всегда соответствует размеру печати, а почерк не всегда удобочитаем, даже если речь идет об одной и той же Договаривающейся стороне, где проводится повторное допущение транспортного средства и где была выявлена неисправность.

VI. Правовые поправки

13. Необходимо будет определить правовую основу для кодовой системы, используемой для обозначения неисправностей.

14. В ожидании внесения правовых поправок целесообразно рассмотреть возможность включения кодовой системы в раздел "оптимальной практики". Это позволило бы найти временное решение проблемы, пока не будут соблюдены и завершены все необходимые юридические процедуры.

15. Вместе с тем предложение по внесению правовых поправок затронет пункт 20 приложения 3 к Конвенции МДП, который предлагается изменить следующим образом:

"Приложение 3

Процедура допущения дорожных транспортных средств, отвечающих техническим требованиям, предусмотренных правилами, приведенными в приложении 2

(...)

Процедура внесения отметок в свидетельство о допущении

(...)

20. В каждом из этих случаев таможенные органы делают соответствующую отметку в рубрике 10 свидетельства о допущении транспортного средства **с использованием кодов, перечисленных в добавлении**¹. После приведения транспортного средства в результате ремонта в состояние, удовлетворяющее условиям допущения, оно должно быть представлено компетентным органам Договаривающейся стороны, которые возобновляют действительность свидетельства путем внесения в рубрику 11 отметки, аннулирующей предыдущие отметки. Никакое транспортное средство, в рубрику 10 свидетельства которого внесена отметка в соответствии с упомянутыми положениями, не может вновь использоваться для перевозки грузов с применением книжки МДП до тех пор, пока не будет произведен соответствующий ремонт и пока отметки в рубрике 10 не будут аннулированы, как указано выше.

(...)

Добавление

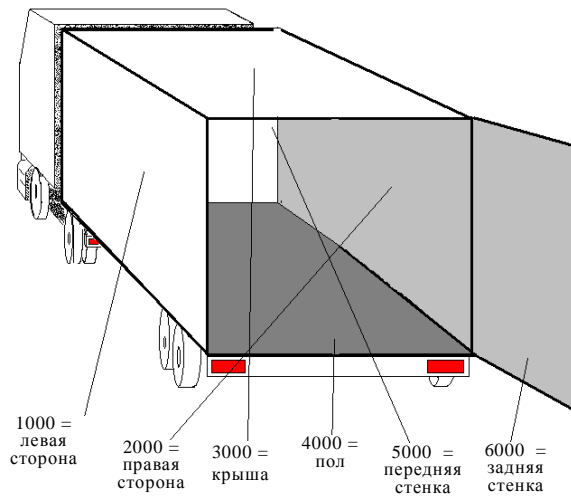
Перечень кодов для внесения отметок о неисправностях в свидетельство о допущении:

I. Первая цифра указывает на соответствующую часть грузового отделения

- 1000 левая сторона
- 2000 правая сторона
- 3000 крыша
- 4000 пол

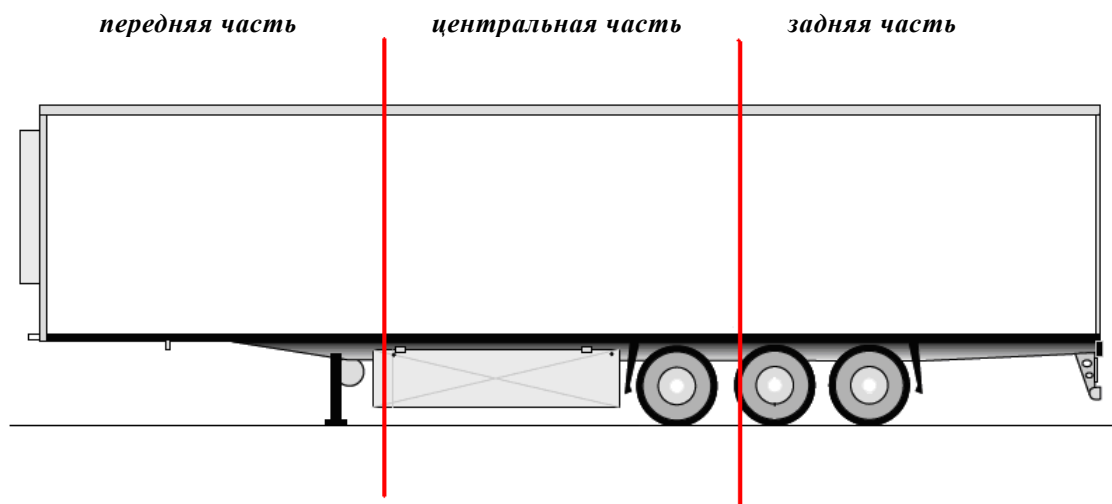
¹ Изменения, указывающие на включение нового текста, выделены **жирным шрифтом**.

- 5000 передняя стенка
- 6000 задняя стенка
- 7000 данная неисправность относится к грузовому отделению в целом (например, отсутствует табличка МДП).



II. Вторая цифра указывает на соответствующую часть в продольном направлении

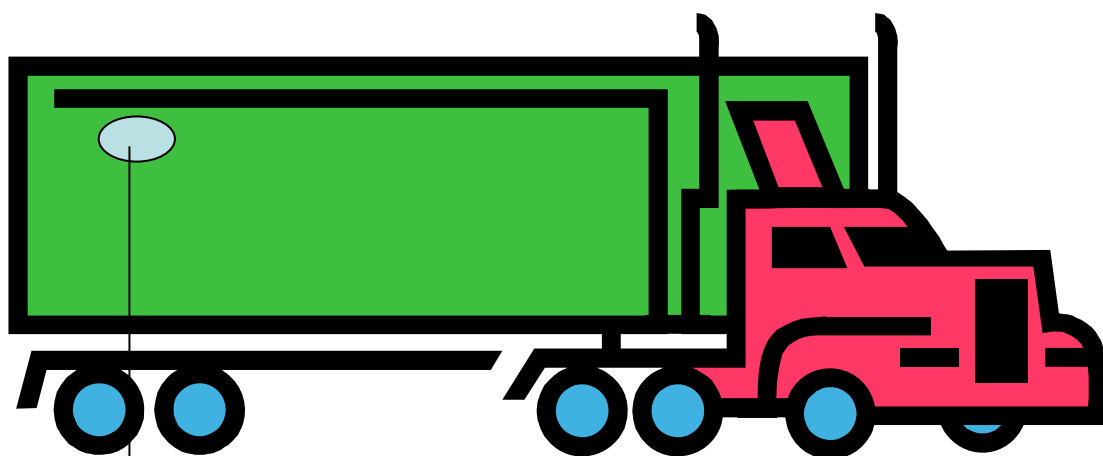
- 0100 Передняя часть (например 1100 = левая сторона спереди)
- 0200 Центральная часть
- 0300 Задняя часть



III. Последние две цифры указывают на саму неисправность

Ниже перечислены наиболее распространенные неисправности, выявленные на практике:

- 02 Наконечник пломбировочной проволоки подлежит замене
- 03 Слишком большое расстояние между крепежными кольцами/проушинами
- 04 Отсутствует усиление крепежных колец/необходимо наложить заплату
- 05 Крепежное кольцо подлежит закреплению изнутри
- 06 Крепежное кольцо подлежит замене
- 07 Ремень подлежит замене
- 08 Крепление ремня подлежит ремонту
- 09 Отсутствует крепежное кольцо/проушина
- 10 Неправильный тип проушины на стойке
- 11 Пол подлежит закреплению изнутри
- 12 Отверстие
- 13 Скользящая полá, недостаточно закреплена направляющая стойка
- 14 Скользящая полá, недостаточное крепление
- 15 Недостаточно закреплены ремень/петля/подлежит закреплению
- 16 Недостаточно закреплено запирающее устройство/подлежит закреплению
- 17 Опломбирование невозможно
- 18 Стопорный кран/клапан/фланец/крышка люка (опломбирование невозможно)
- 19 Вентиляционные отверстия и дренажное устройство не закреплены
- 20 Свидетельство о допущении подлежит обновлению
- 21 Транспортное средство невозможно идентифицировать с помощью свидетельства о допущении
- 22 Брезент подлежит ремонту с внутренней стороны/требуется соответствующий ремонт
- 23 Недостаточный перехлест брезентовых пол
- 24 Брезент подлежит надлежащему закреплению
- 25 Крепежное кольцо закреплено не наглухо
- 26 Использована неразрешенная "глухая" заклепка
- 27 Веревка, применяемая для таможенных целей, повреждена/протерлась/слишком коротка/слишком длинна
- 28 Прочие неисправности



2312 = "Отверстие в задней части полуприцепа с правой стороны"

Приложение I

Образец свидетельства о допущении дорожного транспортного средства

I. Нынешняя практика

Maantiekulkuneuvon hyväksymistodistuksen malli (jatkuu)

HUOMAUTUKSIA (varattu toimivaltaisten viranomaisten käyttöön)		Hyväksymistodistus nro	
10. Havaitut puutteet LASTIVAKSIKON ETUPÄÄSSÄ LATTIAMÄÄRIT IRTI, KIRJUTETTAVIA ASIAKUNNOISESTI		11. Puutteet korjattu PUUTTEET KORJATTU	
Viranomainen TULLI KUUSANEN	Leima NUIJAMA 02-03-2009	Viranomainen TULLI KUUSANEN	Leima NUIJAMA 22-04-2009
Allekirjoitus		Allekirjoitus	
10. Havaitut puutteet TIIE-VÄISERIN PÄÄ UUSITTAVA. OIKEALLA KESEKOLA RÄUGAS LÄVKESSÄ IRTI EDESSÄ KULMA HILJUA UUSITTAVA ASIAKUNNOISESTI		11. Puutteet korjattu OK	
Viranomainen TULLI KUUSANEN	Leima LAPPEENRANTA 6007-10-22	Viranomainen TULLI KUUSANEN	Leima LAPPEENRANTA 6007-05-22
Allekirjoitus		Allekirjoitus	
10. Havaitut puutteet		11. Puutteet korjattu	
Viranomainen	Leima	Viranomainen	Leima
Allekirjoitus		Allekirjoitus	
12. Muut huomautukset			

Katso sivulla 4 olevaa kohtaa "Tärkeä huomautus".
[sivu 3]

II. Использование кодовой системы

Maantiekulkuneuvon hyväksymistodistuksen malli (jatkuu)

HUOMAUTUKSIA (varattu toimivaltaisten viranomaisten käyttöön)		Hyväksymistodistus nro	
10. Havaitut puutteet 4111		11. Puutteet korjattu OK!	
Viranomaisen TULLI	Leima LAPPEENRANTA TULLI 02-03-2009 NUIJAMAA	Viranomaisen TULLI	Leima LAPPEENRANTA TULLI 22-04-2009 NUIJAMAA
Allekirjoitus PETER OIKKONEN		Allekirjoitus PETER OIKKONEN	
10. Havaitut puutteet 6002 2209 5007		11. Puutteet korjattu OK!	
Viranomaisen TULLI	Leima LAPPEENRANTA TULLI 22-04-2009 NUIJAMAA	Viranomaisen TULLI	Leima LAPPEENRANTA TULLI 22-04-2009 NUIJAMAA
Allekirjoitus PETER OIKKONEN		Allekirjoitus PETER OIKKONEN	
10. Havaitut puutteet		11. Puutteet korjattu	
Viranomaisen	Leima	Viranomaisen	Leima
Allekirjoitus		Allekirjoitus	
12. Muut huomautukset			

Katso sivulla 4 olevaa kohtaa "Tärkeä huomautus".
[sivu 3]