



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****134-я сессия**

Женева, 11–14 июня 2013 года

Пункт 8 b) ii) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке грузов
с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года):****пересмотр Конвенции – предложения по поправкам****к Конвенции: транспортные средства со скользящими полами****Транспортные средства со скользящими полами****Записка секретариата****I. Введение**

1. На своих 131-й, 132-й и 133-й сессиях Рабочая группа (WP.30) рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6 и его пересмотренные варианты, представленные Международной ассоциацией изготовителей автомобильных кузовов и прицепов (МАИАКП) и содержащие предложения по поправкам для включения в Конвенцию МДП новой конструкции транспортного средства и контейнера. На 133-й сессии Рабочая группа с удовлетворением отметила демонстрационный показ полуприцепа со скользящими полами и скользящей крышей, организованный МАИАКП на территории Организации Объединенных Наций в Женеве. WP.30 пришла к выводу о том, что его конструкция в целом является надежной с таможенной точки зрения и что эта новая конструкция транспортных средств и контейнеров со скользящей крышей может быть включена в приложения 2 и 7 к Конвенции при условии внесения нескольких исправлений. В то же время, по мнению Рабочей группы, существует возможность для дальнейшего совершенствования представленных МАИАКП базовых

предложений по поправкам (ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.2), в частности с учетом того обстоятельства, что статья 4 приложения 2 и статья 5 части I приложения 7 содержат весьма похожие положения. В адрес секретариата, МАИАКП и других заинтересованных делегаций была обращена просьба о сотрудничестве в ходе работы над данным вопросом, с тем чтобы исправленные предложения по поправкам могли быть представлены на нынешней сессии (ECE/TRANS/WP.30/266, пункт 35).

2. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с этой просьбой и содержит пересмотренный вариант предложений по поправкам. Предлагаемые изменения к существующему тексту Конвенции выделены **жирным шрифтом** или **зачеркиванием**.

II. Предложения по поправкам

3. Подпункт i) пункта 2 статьи 4 приложения 2 изменить следующим образом:

i) Скользящие полы, пол, двери и все другие составные части грузового отделения должны соединяться ~~таким образом, чтобы их нельзя было открыть или закрыть~~ **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.**

4. Подпункт iii) пункта 2 статьи 4 приложения 2 изменить следующим образом:

iii) Направляющий элемент скользящей **покрышки**, **устройства натяжения скользящей покрышки** 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 **покрышки**, **устройства натяжения скользящей покрышки** и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов. Данная система изображена на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам.

5. В приложении 2 после статьи 4 включить новую статью 5 следующего содержания:

Статья 5

Транспортные средства со скользящей крышей

1. Положения статей 1, 2, 3 и 4 настоящих Правил распространяются на транспортные средства со скользящей крышей в той мере, в которой они могут к ним применяться. Кроме того, эти транспортные средства должны соответствовать положениям настоящей статьи.

2. Скользящая крыша должна отвечать требованиям, изложенным в подпунктах i)–iv) ниже.

- i) Скользящая 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) Скользящая попла крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам транспортного средства, с тем чтобы попла крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. В кромку попла крыши заделывается предварительно напряженный стальной трос таким образом, чтобы его нельзя было вытащить и снова вставить без оставления видимых следов. Попла крыши должна быть надежно прикреплена к салазкам таким образом, чтобы ее нельзя было снять и снова закрепить без оставления видимых следов. Когда грузовое отделение закрыто и опечатано для таможенных целей, горизонтальный зазор между скользящей крышей и верхним поясом грузового отделения в любом месте не должен превышать 10 мм по перпендикуляру к продольной оси транспортного средства. Данная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам.
- iii) Расстояние между соединительными фланцами не должно превышать 200 мм.
- iv) Направляющий элемент скользящей крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытую и опечатанную таможенными пломбами крышу нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент скользящей крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы при закрытой крыше исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов. Подобная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам.

6. Изменить рис. 9 следующим образом:

Рис. 9
Образец конструкции контейнера транспортного средства со скользящими полами

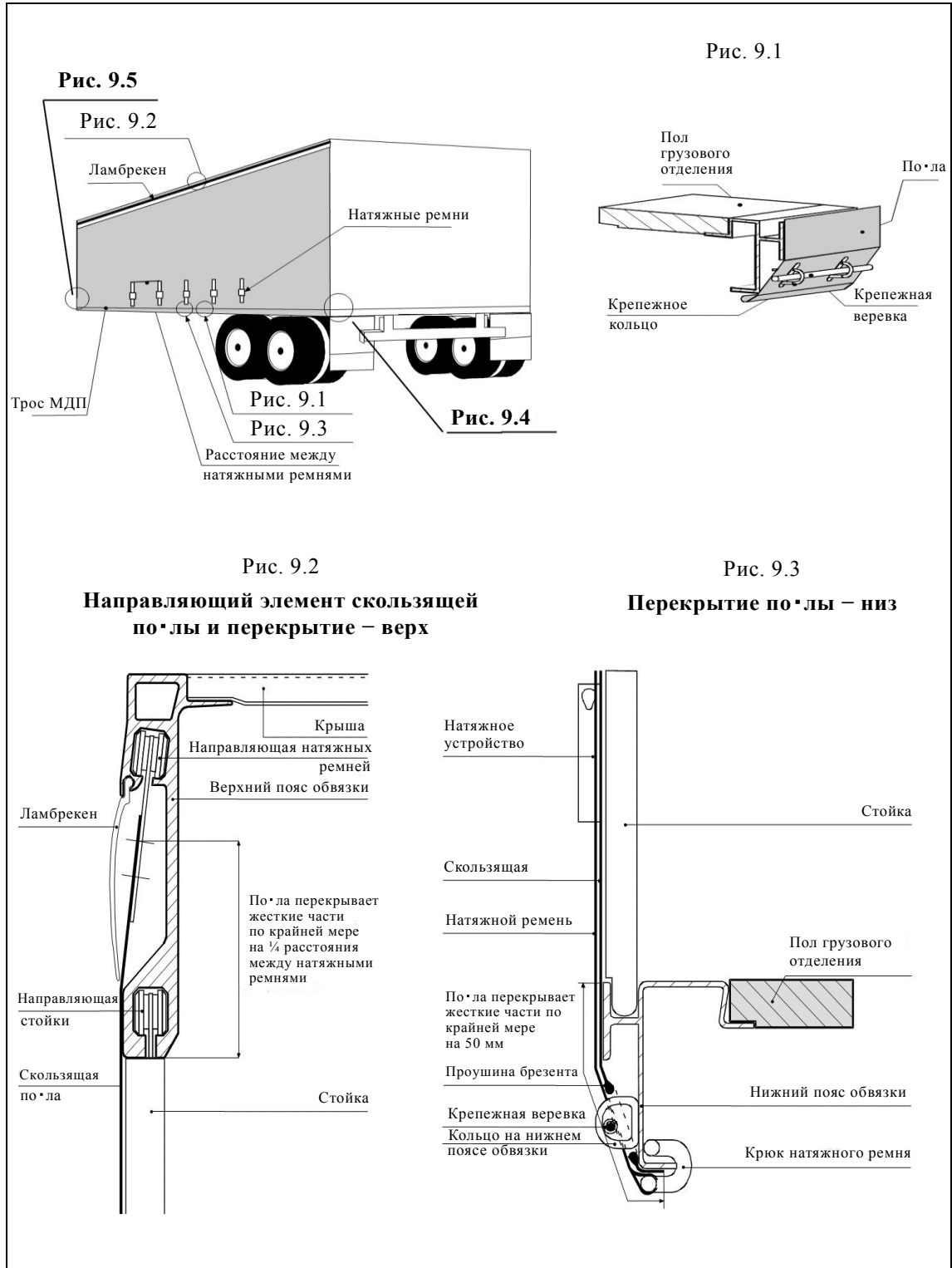
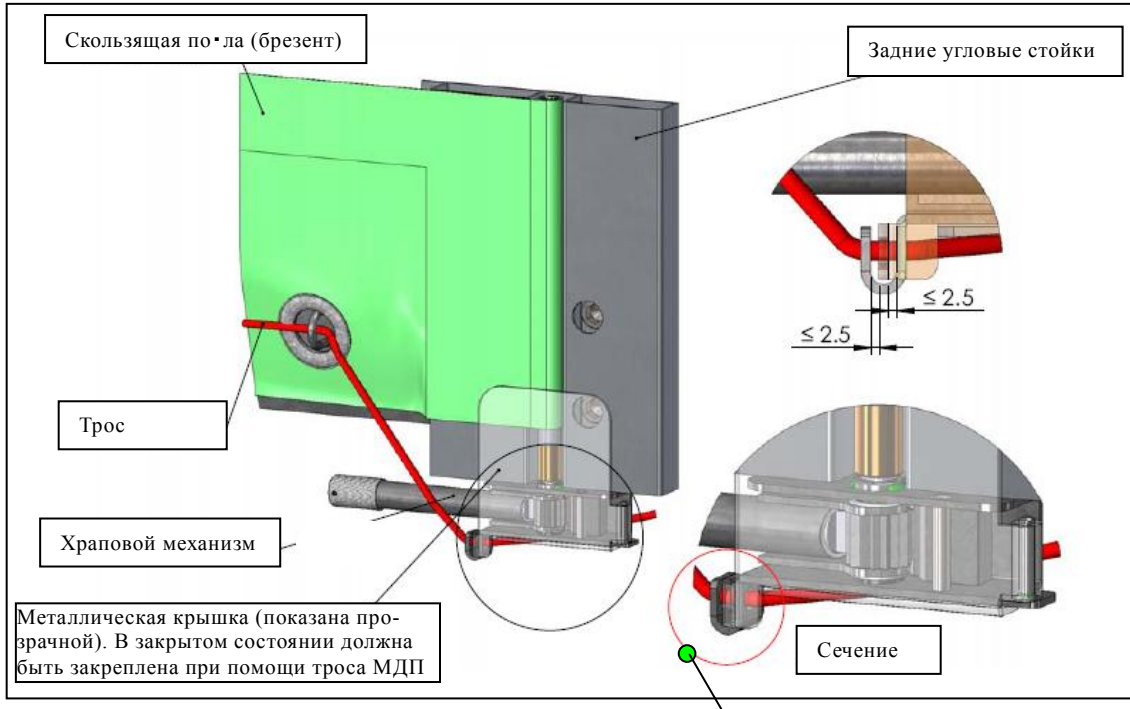


Рис. 9.4

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

а) Блокировка храповика



б) Блокировка храпового механизма

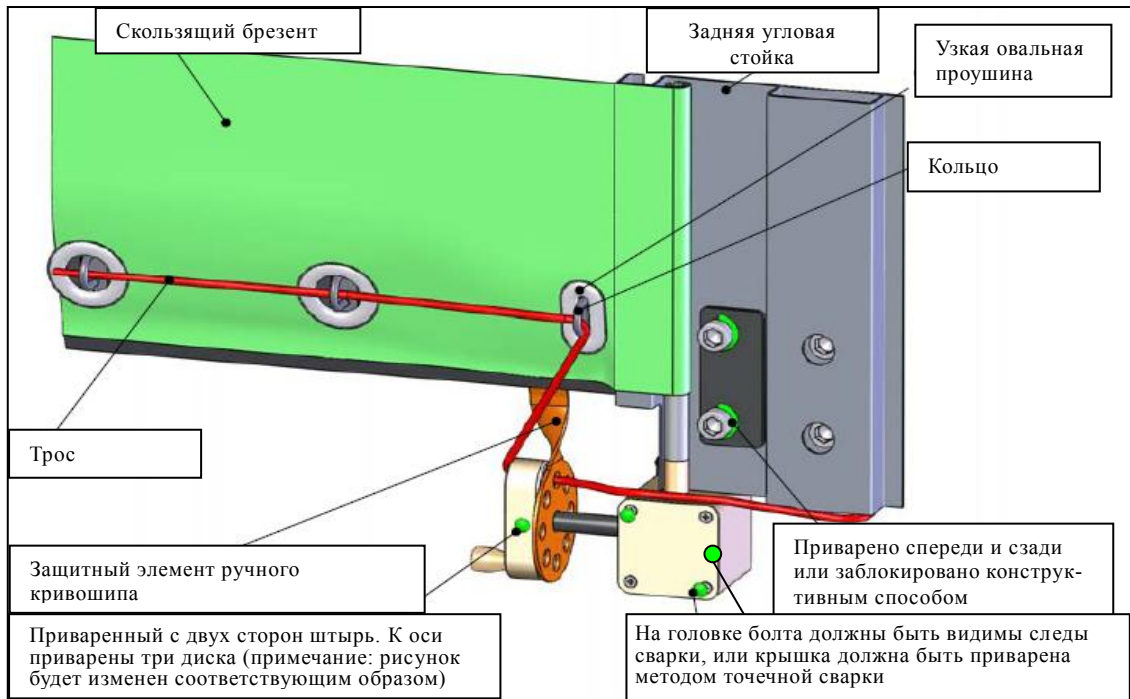
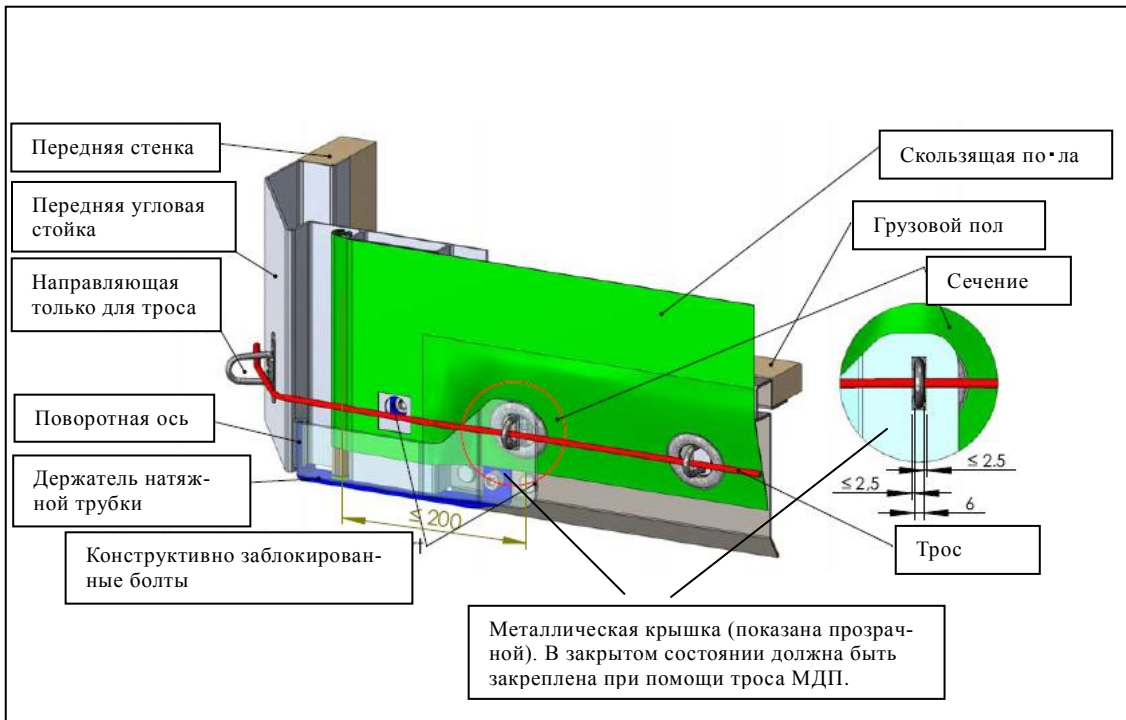


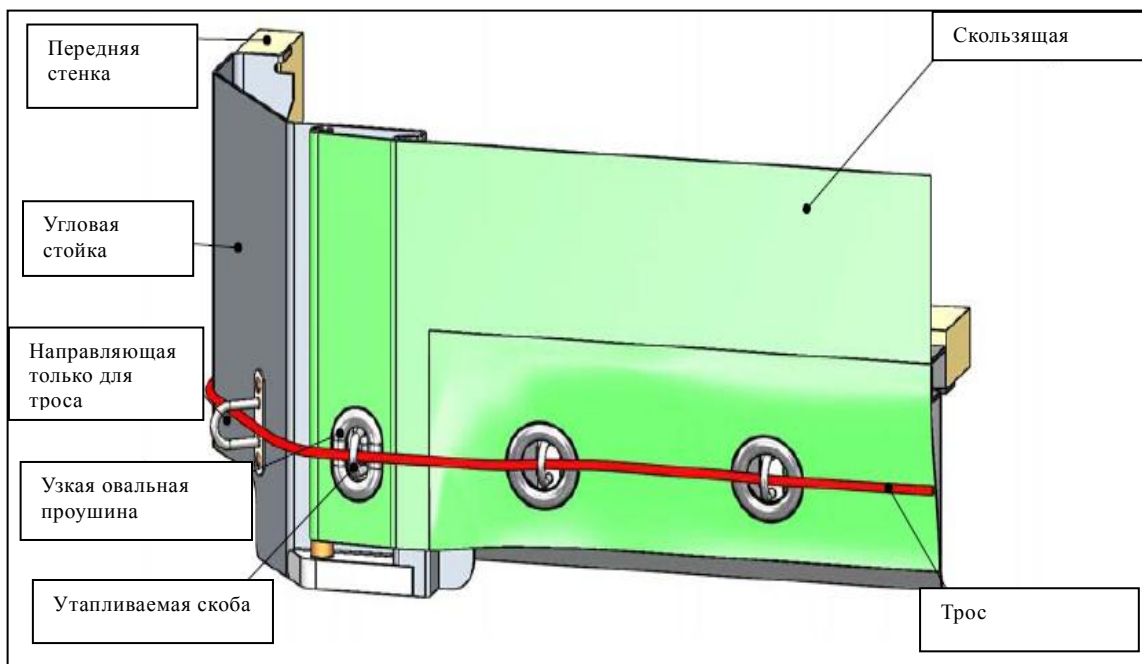
Рис. 9.5

Для крепления брезента с другой стороны (обычно спереди транспортного средства) можно использовать следующие системы а) или б).

а) Металлическая крышка



б) Узкая овальная проушина: система, препятствующая подъему натяжной трубки



7. После рис. 9 добавить новый рис. 10:

Рис. 10

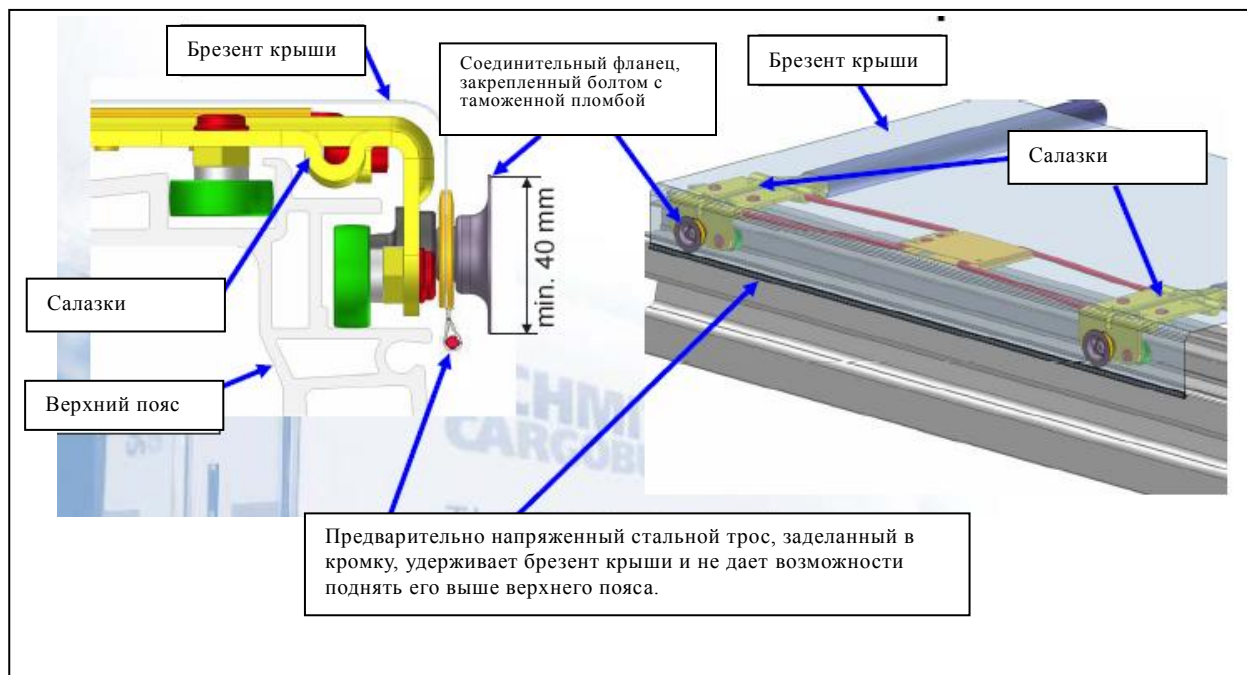
Образец конструкции транспортного средства со скользящей крышей

На этом рисунке показан образец транспортного средства и важные точки, описанные в статье 5 приложения 2.



Рис. 10.1

Таможенная безопасность скользящей крыши гарантируется в случае блокировки предварительно напряженного стального троса, заделанного в кромке. Этот стальной трос блокируется спереди и сзади контейнера. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждой салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным стальным тросом выше верхнего пояса.



8. Подпункт ii) пункта 1 статьи 5 части I приложения 7 изменить следующим образом:

i) Скользящие пóлы, пол, двери и все другие составные части крыши грузового отделения должны соединяться ~~таким образом, чтобы их нельзя было открыть или закрыть 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.~~

9. Подпункт iii) пункта 2 статьи 5 приложения 7 изменить следующим образом:

iii) Направляющий элемент скользящей пóлы, **устройства натяжения скользящей пóлы** 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 пóлы, **устройства натяжения скользящей пóлы** и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы исключалась возможность доступа в контейнер без оставления видимых следов. Данная система изображена на рис. 9, прилагаемом к настоящим Правилам.

10. В приложении 7 после статьи 5 добавить новую статью 6 следующего содержания:

Статья 6

Контейнеры со скользящей крышей

1. Положения статей 1, 2, 3, 4 и 5 настоящих Правил распространяются на контейнеры со скользящей крышей в той мере, в которой они могут к ним применяться. Кроме того, эти контейнеры должны соответствовать положениям настоящей статьи.

2. Скользящая крыша должна отвечать требованиям, изложенным в подпунктах i)–iv) ниже.

i) Скользящая 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) Скользящая попла крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам контейнера, с тем чтобы попла крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. В кромку попла крыши заделывается предварительно напряженный стальной трос таким образом, чтобы его нельзя было вытащить и снова вставить без оставления видимых следов. Попла крыши должна быть надежно прикреплена к салазкам таким образом, чтобы ее нельзя было снять и снова закрепить без оставления видимых следов. Когда грузовое отделение закрыто и опечатано для таможенных целей, горизонтальный зазор между полой и жесткими частями грузового отделения в любом месте не должен превышать 10 мм по перпендикуляру к продольной оси контейнера. Данная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам.

iii) Расстояние между соединительными фланцами не должно превышать 200 мм.

iv) Направляющий элемент скользящей крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы закрытую и опечатанную таможенными пломбами крышу нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент скользящей крыши и другие подвижные части должны соединяться таким образом, чтобы при закрытой крыше исключалась возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов. Подобная система изображена на рис. 10, прилагаемом к настоящим Правилам.

11. Изменить рис. 9 к части I приложения 7.

Рис. 9

Образец конструкции контейнера со скользящими полами

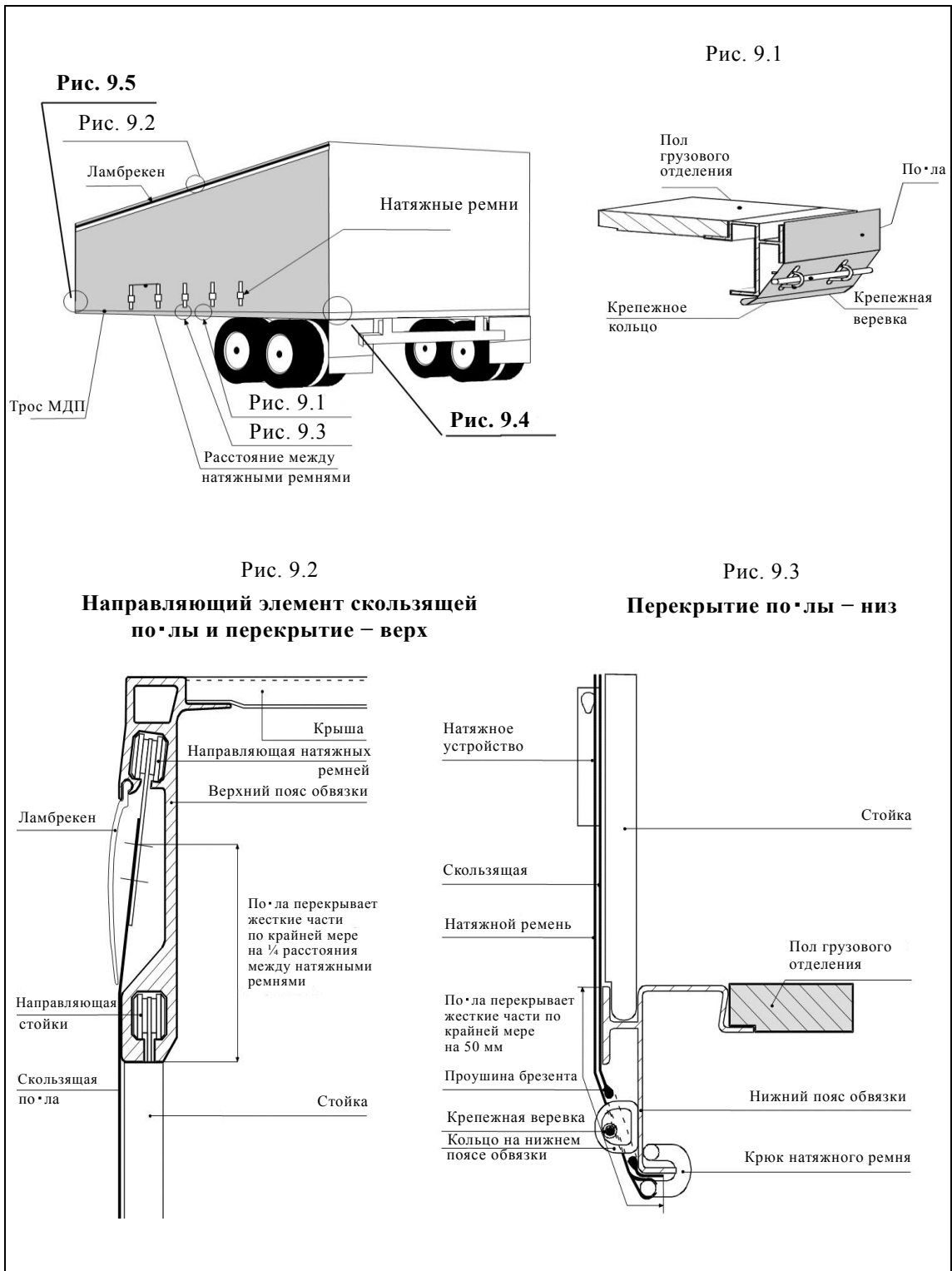
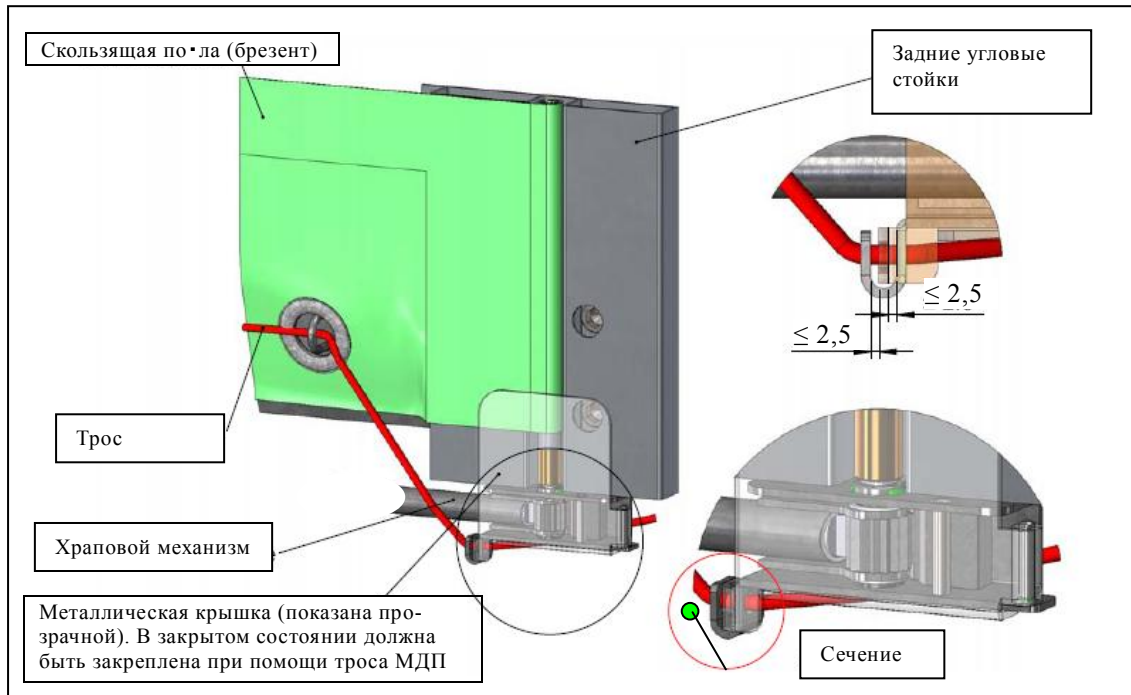


Рис. 9.4

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

а) Блокировка храповика



б) Блокировка храпового механизма

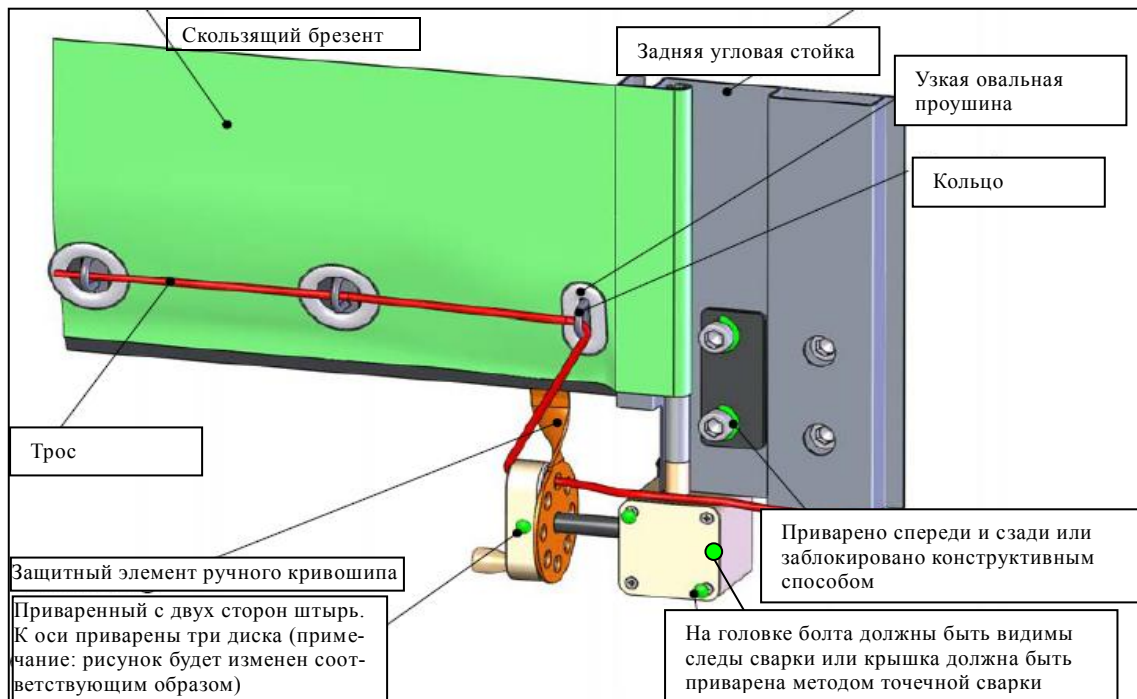
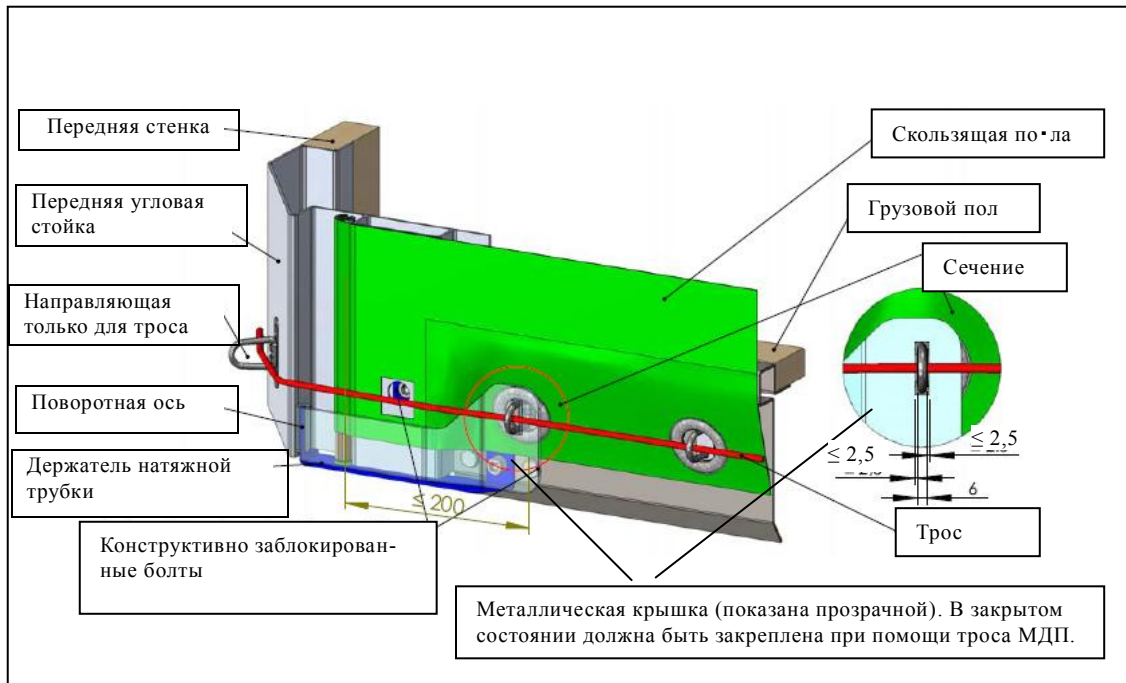


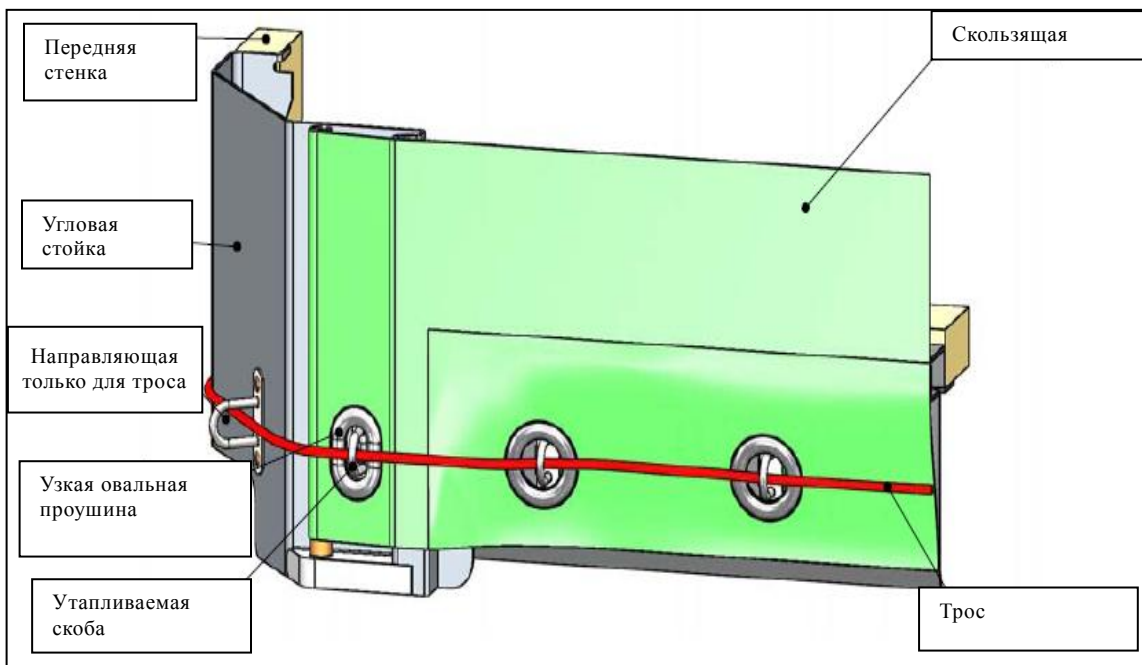
Рис. 9.5

Для крепления брезента с другой стороны (обычно спереди контейнера) можно использовать следующие системы а) или б).

а) Металлическая крышка



б) Узкая овальная проушина: система, препятствующая подъему натяжной трубки



12. После рис. 9 добавить новый рис. 10:

Рис. 10

Образец конструкции контейнера со скользящей крышей

На этом рисунке показаны образец контейнера и важные точки, списанные в статье 6 части I приложения 7.

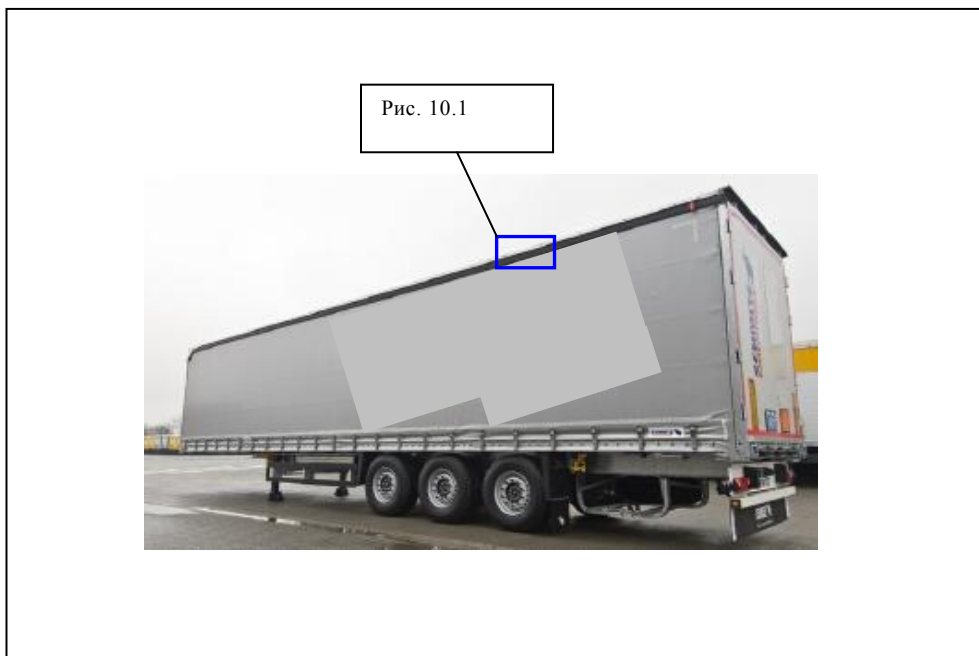
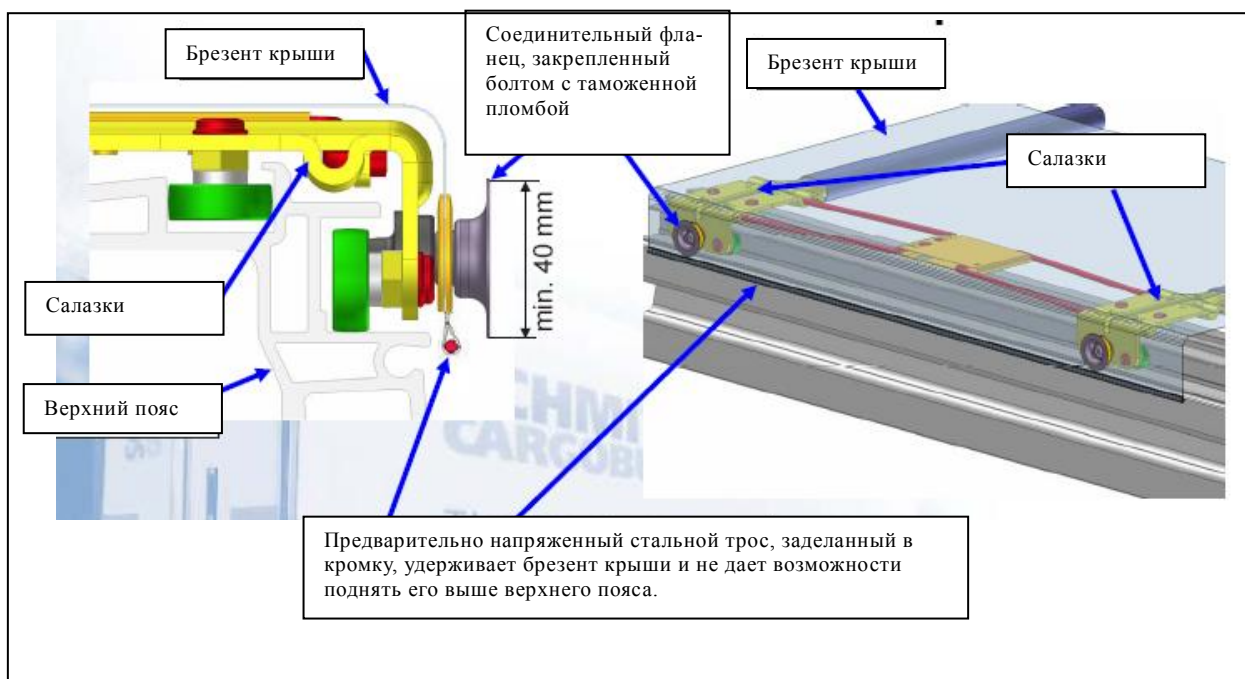


Рис. 10.1
Образец конструкции со скользящей крышей

Таможенная безопасность скользящей крыши гарантируется в случае блокировки предварительно напряженного стального троса, заделанного в кромку. Этот стальной трос блокируется спереди и сзади контейнера. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждой салазке исключают возможность поднятия кромки с заделанным стальным тросом выше верхнего пояса.



III. Обоснование

13. С тех пор как в Конвенцию МДП были включены транспортные средства и контейнеры со скользящими полами, был достигнут существенный технический прогресс. В настоящее время разработка транспортных средств и контейнеров со скользящими полами и скользящей крышей ведется таким образом, чтобы они были абсолютно надежными в таможенном отношении. В поправках к приложениям 2 и 7, а также на приведенных выше рисунках содержится подробная информация о таком транспортном средстве и контейнере, позволяющая таможенным служащим легко распознавать те транспортные средства, на которые могут быть наложены таможенные печати и пломбы для перевозки в режиме МДП.