



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2000/10
15 December 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Девяносто четвертая сессия, 21-25 февраля 2000 года,
пункт 7 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

Представлено правительством Швеции

A. РЕЗЮМЕ

1. Внесение поправки в пункт 11 и включение нового пункта 12 в статью 3 приложения 2 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), касающихся допущения транспортных средств с тентом.

B. ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ РЕШЕНИЕ

2. Внесение поправки в пункт 11 и включение пункта 12 в статью 3 приложения 2.

C. ДОКУМЕНТЫ, ИМЕЮЩИЕ ОТНОШЕНИЕ К ЭТОМУ ВОПРОСУ

3. TRANS/WP.30/R.31: Пригодность грузовых отделений со скользящими брезентовыми полами (представлен правительством Бельгии); TRANS/WP.30/R.166: Допущение автомобилей с тентом (представлен правительством Соединенного Королевства);

TRANS/WP.30/1998/14 и Add.1: Пригодность транспортных средств с тентом (представлен правительством Чешской Республики); TRANS/WP.30/1999/15: Пригодность транспортных средств с тентом (записка секретариата).

D. ВВЕДЕНИЕ

4. В целях обеспечения условий для бесперебойного функционирования рыночных механизмов во всемирных масштабах без создания технических барьеров для торговли в результате использования разных предписаний для транспортных средств, предназначенных для транспортировки грузов под таможенными пломбами и печатями, необходимо согласовать технические требования к таким транспортным средствам. Именно такого согласования позволяют добиться предлагаемые поправки к приложению 2 к Конвенции, изложенные в настоящем документе и предусматривающие технические требования к транспортным средствам с тентом, для того чтобы такие транспортные средства можно было использовать для осуществления операций МДП, а также других операций под таможенным контролем.

E. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПОПРАВКЕ К КОНВЕНЦИИ

Приложение 2, статья 3, пункт 11 а) (Справочник МДП 1999 года, стр. 116)

Включить после последнего предложения пункта 11 а) новое предложение следующего содержания:

"Откидная пола не требуется также для конструкций транспортных средств с тентом".

Приложение 2, статья 3, пункт 12 (Справочник МДП 1999 года, стр. 117)

Включить новый пункт 12 следующего содержания:

"12. Транспортные средства со скользящим брезентом

Скользящий брезент, пол, двери и все другие составные части грузового отделения должны удовлетворять либо требованиям, содержащимся в пунктах 6, 8, 9 и 11 статьи 3 приложения 2 (в соответствующих случаях), либо требованиям, изложенным в подпунктах i)-vi) ниже (в соответствующих случаях).

Скользящий брезент, пол, двери и все другие составные части грузового отделения должны соединяться таким образом, чтобы их нельзя было открыть или закрыть без оставления видимых следов.

Брезент должен перекрывать жесткие части транспортного средства по крайней мере на 50 мм. Когда грузовое отделение закрыто и опечатано для таможенных целей, горизонтальное отверстие между брезентом и жесткими частями грузового отделения в любом месте не должно превышать 10 мм.

Направляющий элемент скользящего брезента и другие перемещающиеся части должны соединяться таким образом, чтобы закрытые и опечатанные таможенными пломбами двери и другие перемещающиеся части нельзя было открыть или закрыть снаружи без оставления видимых следов. Направляющий элемент скользящего брезента и другие перемещающиеся части должны соединяться таким образом, чтобы была исключена возможность доступа в грузовое отделение без оставления видимых следов.

Расстояние между натяжными ремнями по горизонтали не должно превышать 200 мм. Однако это расстояние может быть большим, но не превышать 300 мм, между натяжными ремнями с любой стороны стойки, если конструкция транспортного средства и брезента такова, что она полностью исключает доступ в грузовое отделение. В любом случае должны соблюдаться условия, изложенные ниже в подпункте ii).

Расстояние между кольцами на жестких частях транспортного средства, которые используются для таможенных целей, не должно превышать 550 мм.

Виды креплений, используемые для прикрепления брезента к жестким частям транспортного средства, должны отвечать требованиям, предусмотренным в пункте 9 статьи 3 приложения 2".

Г. ОБОСНОВАНИЕ

5. Среди членов Рабочей группы было достигнуто общее согласие относительно того, что критериями для допущения транспортных средств с тентом для использования в рамках режима МДП являются не только возможность доступа в грузовое отделение, но также соответствие характера конструкции положениям Конвенции МДП.

Г. НАДЕЖНОСТЬ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ТЕНТОМ

6. Несмотря на формулировку пунктов 2 и 3 статьи 31 и пункта 6 приложения 2 к Конвенции, в целом было признано, что эти транспортные средства не могут удовлетворять требованиям Конвенции по причине той легкости, с какой грузы могут быть помещены в грузовое отделение под тентом. По существу только конструкция тента позволяет предупредить это, поскольку крыша, пол, передняя стойка и задние двери могут отвечать требованиям только при условии использования надлежащих крепежных приспособлений.

Н. СУЩЕСТВУЮЩАЯ КОНСТРУКЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С ТЕНТОМ

7. Ниже приводится описание конструкции обычного тента.

а) Тент изготовлен из цельного куска твердого гнущегося материала. Вдоль верхней кромки через регулярные промежутки прикреплены ролики или ползуны, которые перемещаются вдоль канавки, встроенной в верхнем боковом направляющем рельсе. Верхний направляющий рельс опирается на боковую стойку, установленную в передней и задней частях грузового отделения.

b) Оба конца тента крепятся к металлическим стержням. С одного конца тента металлический стержень вставляется в гнезда, расположенные внутри U-образного элемента боковых стоек. Затем тент перемещается к другой боковой стойке, и металлический стержень вставляется в гнездо. После этого для закручивания тента вокруг металлического стержня используется храповый механизм, что позволяет натянуть тент. Это надежно блокирует переднюю и заднюю части тента, однако при этом по-прежнему существует возможность доступа вдоль верхней и нижней частей тента.
