



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом****Сто тридцать третья сессия**

Женева, 5–8 февраля 2012 года

Пункт 9 с) v) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной  
перевозке грузов с применением книжки МДП****(Конвенция МДП 1975 года) – Применение Конвенции:  
транспортные средства со скользящими полами****Транспортные средства со скользящими полами****Представлено Международной ассоциацией по производству  
автомобильных кузовов и прицепов****I. Введение**

1. На своей сто тридцать первой сессии Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2012/6, предоставленный Международной ассоциацией по производству автомобильных кузовов и прицепов (КПКП) и содержащий предложения по поправкам, нацеленные на включение в Конвенцию МДП новой конструкции транспортного средства со скользящими полами и обновление текста Конвенции МДП с учетом значительного технического прогресса. Ввиду сугубо технического характера данного вопроса WP.30 просила делегации обсудить эти предложения с национальными экспертами и соответствующим образом проинформировать Рабочую группу (ECE/TRANS/WP.30/262, пункт 34). На своей сто тридцать второй сессии Рабочая группа продолжила обсуждение базовых предложений по поправкам на основе пересмотренного документа КПКП (ECE/TRANS/WP.30/2012/6/Rev.1) и решила вернуться к этому вопросу на сто тридцать третьей сессии (ECE/TRANS/WP.30/264, пункт 37).

2. Настоящий документ содержит последний вариант предложений по поправкам КПКП, которые в настоящее время охватывают не только дорожные транспортные средства (приложение 2 к Конвенции МДП), но и контейнеры со скользящими полами (приложение 7). Изменения к существующему тексту Конвенции МДП выделены **жирным шрифтом**.

## II. Предложения по поправкам

3. Пункт 1 статьи 4 приложения 2 изменить следующим образом:

"Положения статей 1, 2 и 3 настоящих Правил распространяются на транспортные средства со скользящими полами в той мере, в которой они могут к ним применяться. Кроме того, эти транспортные средства должны соответствовать положениям **либо пункта 2, либо пункта 3** настоящей статьи".

4. В статью 4 приложения 2 включить пункт 3 следующего содержания:

**"3. Скользящие полы и скользящая крыша, пол, двери и все другие составные части грузового отделения должны отвечать либо требованиям, содержащимся в пунктах 6, 8, 9 и 11 статьи 3 настоящих Правил, либо требованиям, изложенным в подпунктах i)–vii) ниже:**

i) скользящие полы, скользящая крыша, пол, двери и все другие составные части грузового отделения должны соединяться таким образом, чтобы их нельзя было открыть или закрыть без оставления видимых следов;

ii) пола должна перекрывать сверху жесткие части крыши транспортного средства, за исключением тех случаев, когда система конструкции транспортного средства сама по себе препятствует доступу к грузовому отделению, по крайней мере на 1/4 фактического расстояния между центрами валиковой системы наматывания скользящих полов. Пола должна перекрывать снизу жесткие части транспортного средства, по крайней мере, на 50 мм. 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 транспортного средства;

iii) скользящая пола крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам транспортного средства, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. В кромку пола крыши заделывается предварительно напряженный стальной тросик 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. Эта система изображена на рис. 10.3, прилагаемом к настоящим Правилам;

iv) направляющий элемент скользящей пола 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 пола 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 и 10, прилагаемых к настоящим Правилам;

v) скользящая пола должна крепиться к жестким частям транспортного средства с помощью металлических колец, прикрепляемых к транспортному средству, и проушин по краям брезента, за исключением тех случаев, когда система конструкции транспортного средства сама по себе препятствует доступу к грузовому отделению. Расстояние по горизонтали между кольцами, которые используются для таможенных целей, на

жестких частях транспортного средства не должно превышать 200 мм. Вместе с тем это расстояние может быть большим, но не должно превышать 300 мм между кольцами с любой стороны стойки, если конструкция транспортного средства и брезента такова, что доступ в грузовое отделение полностью исключается. В любом случае должны соблюдаться условия, изложенные в подпункте ii) выше;

vi) расстояние между центрами валиковой системы наматывания не должно превышать 600 мм;

vii) виды креплений, используемых для крепления пол к жестким частям транспортного средства, должны отвечать требованиям, предусмотренным в пункте 9 статьи 3 настоящих Правил".

5. После рисунка 9 добавить следующие рисунки:

Рис. 10

На этом рисунке показаны пример транспортного средства и важные точки, указанные в пункте 3 статьи 4 приложения 2

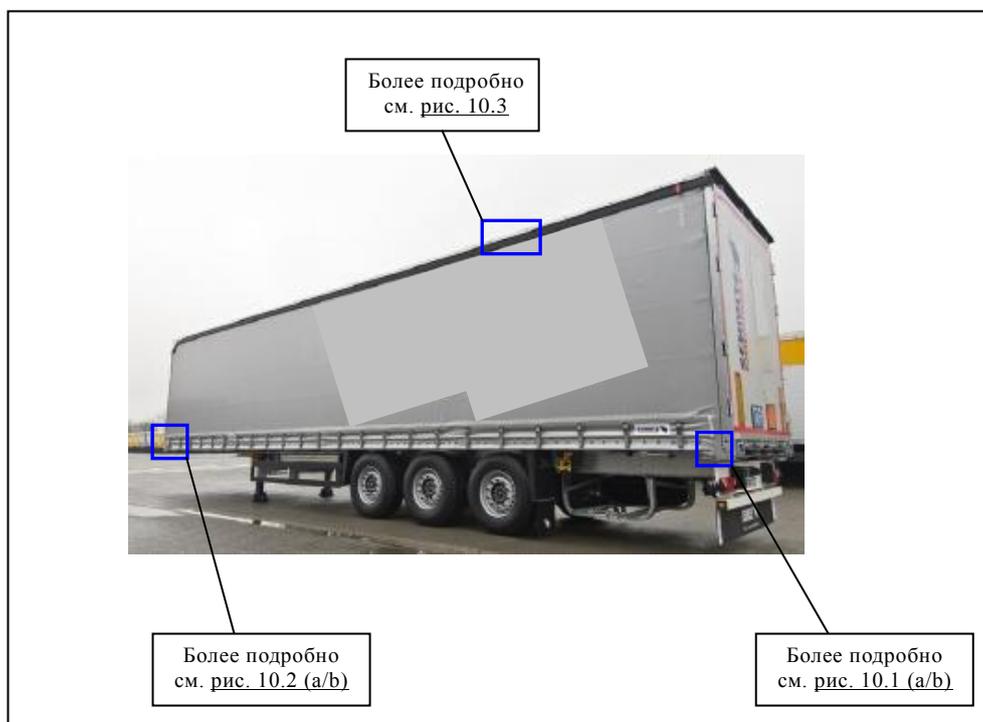
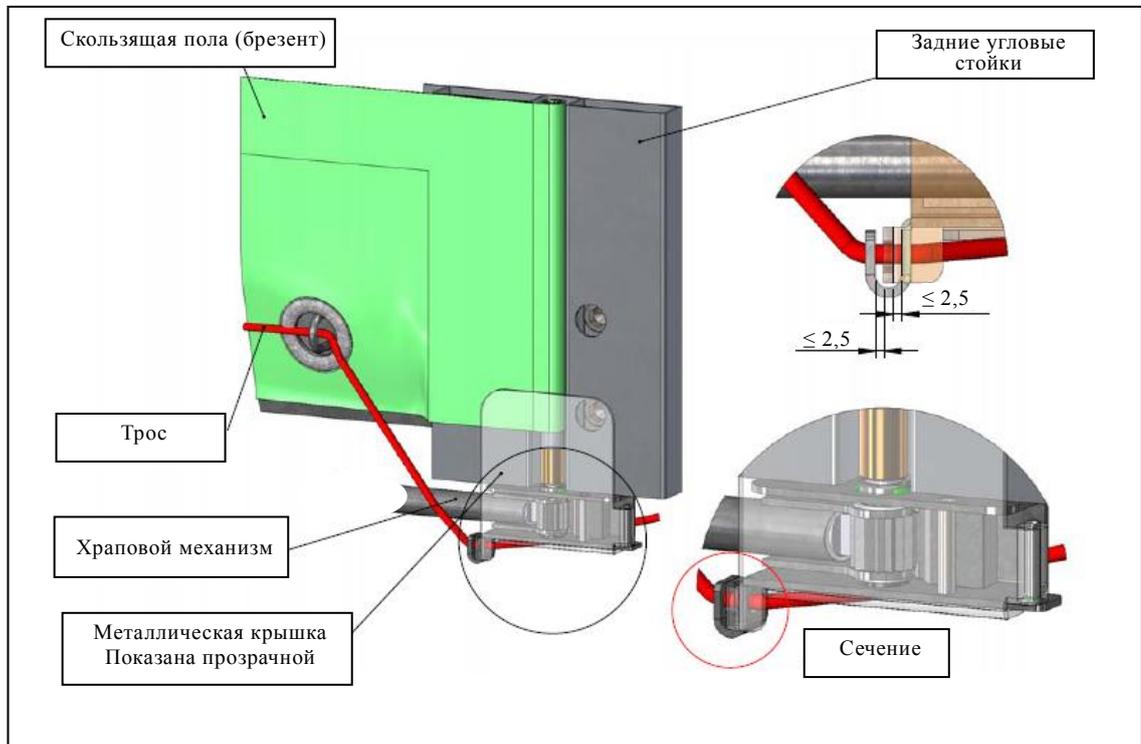


Рис. 10.1

Для натяжения брезента 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



## b) Блокировка храпового механизма

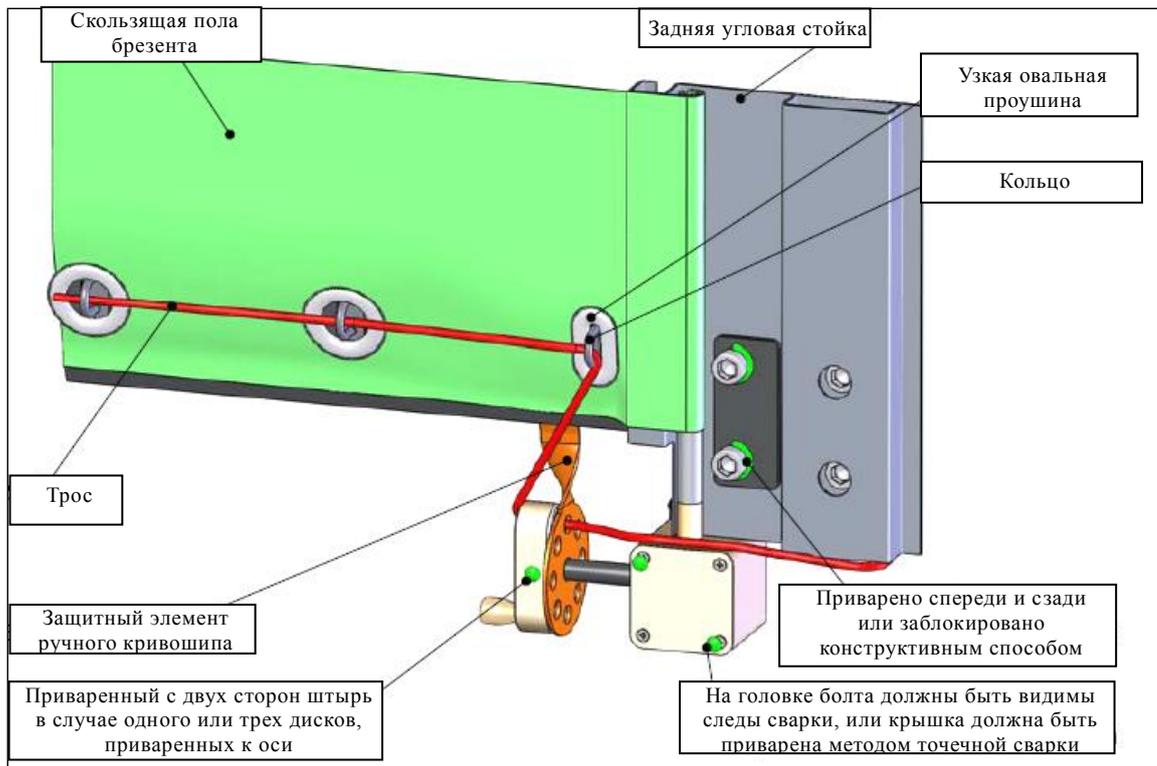
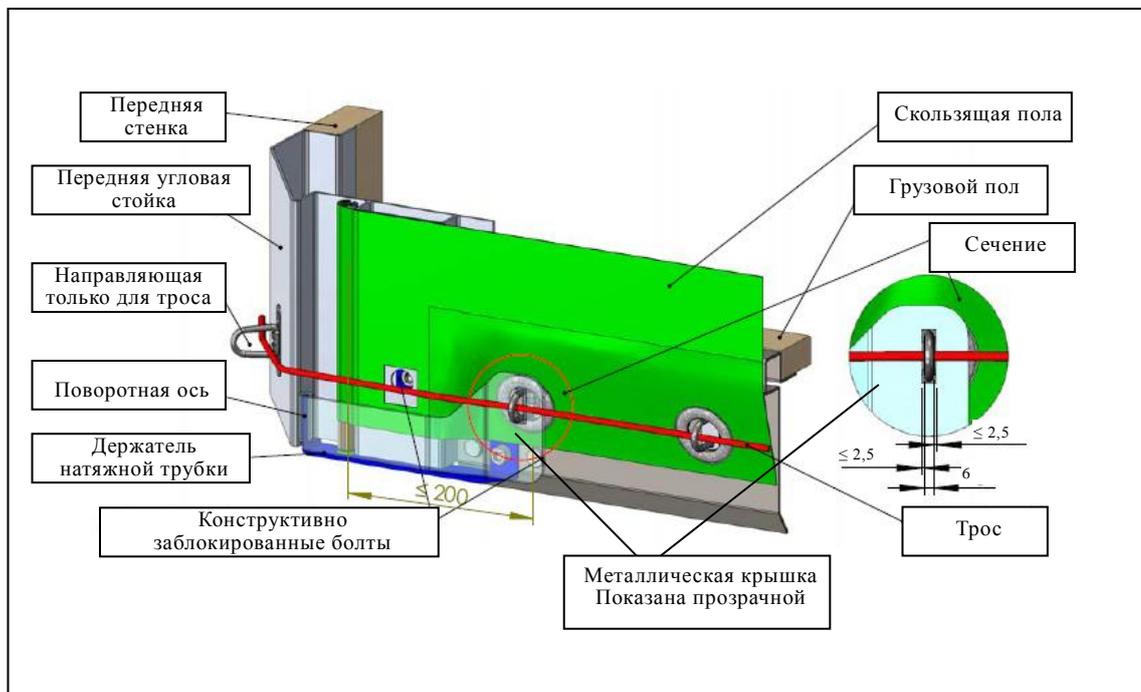


Рис. 10.2

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

## a) Металлическая крышка



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

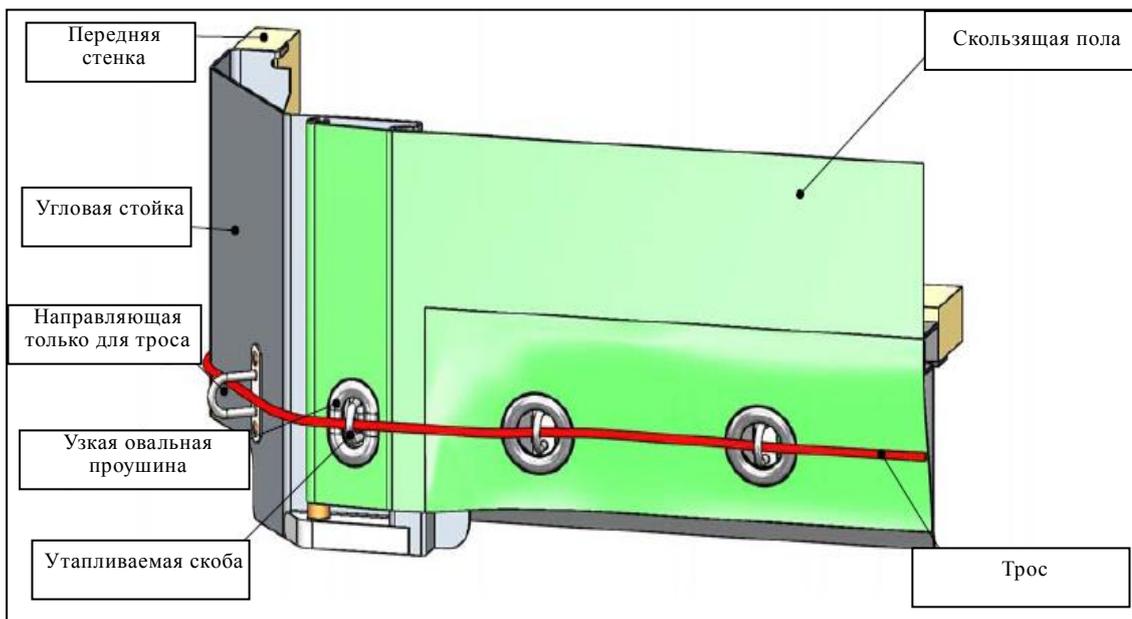
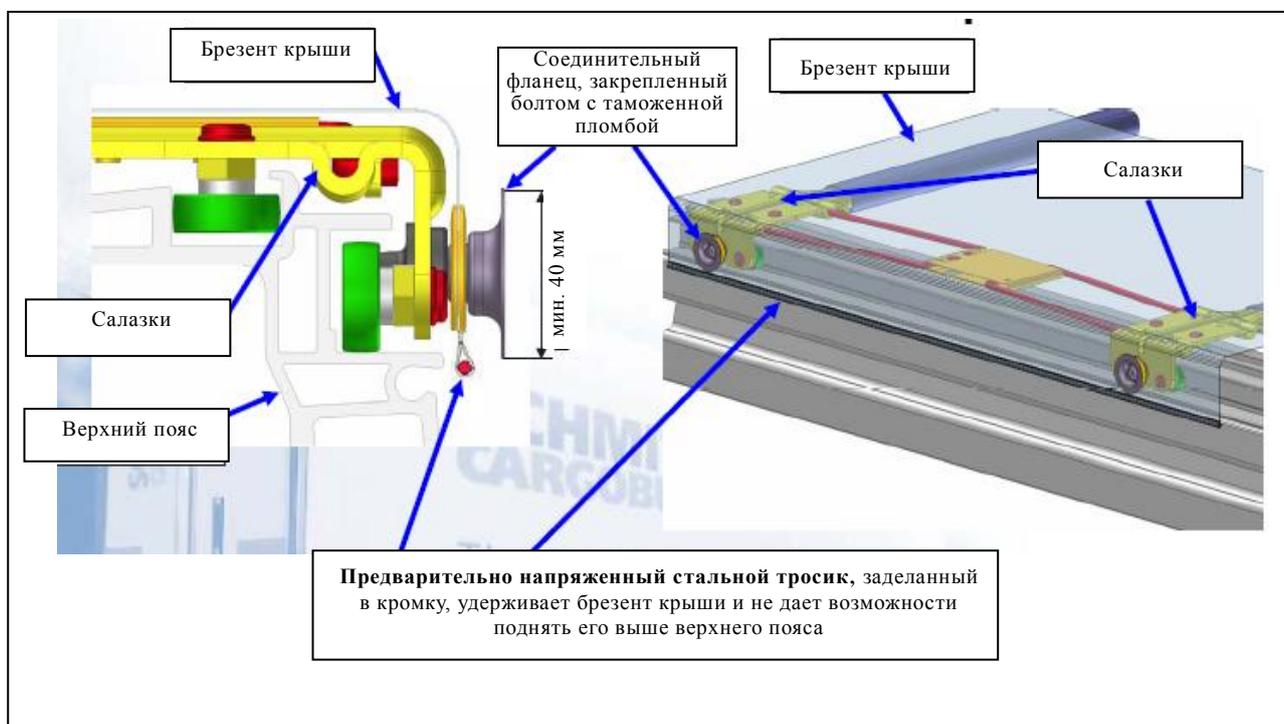


Рис. 10.3

Таможенная безопасность скользящей крыши гарантируется в случае блокировки предварительно напряженного стального тросика, заделанного в кромку. Этот стальной тросик блокируется спереди и сзади транспортного средства. Усилие натяжения, а также соединительный фланец на каждой салазке исключают возможность поднять кромку с заделанным стальным тросом выше верхнего пояса



6. Пункт 1 статьи 5 части I приложения 7 изменить следующим образом:

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

7. В статью 5 части I приложения 7 включить пункт 3 следующего содержания:

**"3. Скользящие полы, скользящая крыша, пол, двери и все другие составные части контейнера должны отвечать либо требованиям, содержащимся в пунктах 6, 8, 9 и 11 статьи 4 настоящих Правил, либо требованиям, изложенным в подпунктах i)–vii) ниже:**

i) скользящие полы, скользящая крыша, пол, двери и все другие составные части контейнера должны соединяться таким образом, чтобы их нельзя было открыть или закрыть без оставления видимых следов;

ii) пола должна перекрывать сверху жесткие части крыши контейнера, за исключением тех случаев, когда система конструкции контейнера сама по себе препятствует доступу к контейнеру, по крайней мере на 1/4 фактического расстояния между центрами валиковой системы наматывания скользящих пол. Пола должна перекрывать снизу жесткие части контейнера по крайней мере на 50 мм. Когда контейнер закрыт и опечатан для таможенных целей, горизонтальный зазор между полкой и жесткими частями контейнера в любом месте не должен превышать 10 мм по перпендикуляру к продольной оси контейнера;

iii) скользящая пола крыши должна перекрывать жесткую часть крыши по бокам контейнера, с тем чтобы полу крыши нельзя было стянуть через верхний край верхнего пояса. В кромку полы крыши заделывается предварительно напряженный стальной тросик 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. Эта система изображена на рис. 10.3, прилагаемом к настоящим Правилам;

iv) направляющий элемент скользящей полы 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 полы 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 и 10, прилагаемых к настоящим Правилам;

v) скользящая пола должна крепиться к жестким частям контейнера с помощью металлических колец, прикрепляемых к контейнеру, и проушин по краям брезента, за исключением тех случаев, когда система конструкции контейнера сама по себе препятствует доступу к контейнеру. Расстояние по горизонтали между кольцами, которые используются для таможенных целей, на жестких частях контейнера не должно превышать 200 мм. Вместе с тем это расстояние может быть большим, но не должно превышать 300 мм между кольцами с любой стороны стойки, если конструкция контейнера и брезента такова, что доступ в контейнер полностью

исключается. В любом случае должны соблюдаться условия, изложенные в подпункте ii) выше;

vi) расстояние между центрами валиковой системы наматывания не должно превышать 600 мм;

vii) виды креплений, используемых для крепления пол к жестким частям контейнера, должны отвечать требованиям, предусмотренным в пункте 9 статьи 4 настоящих Правил".

8. После рисунка 9 добавить следующие рисунки:

Рис. 10

На этом рисунке показаны пример контейнера и важные точки, указанные в пункте 3 статьи 5 части I приложения 7

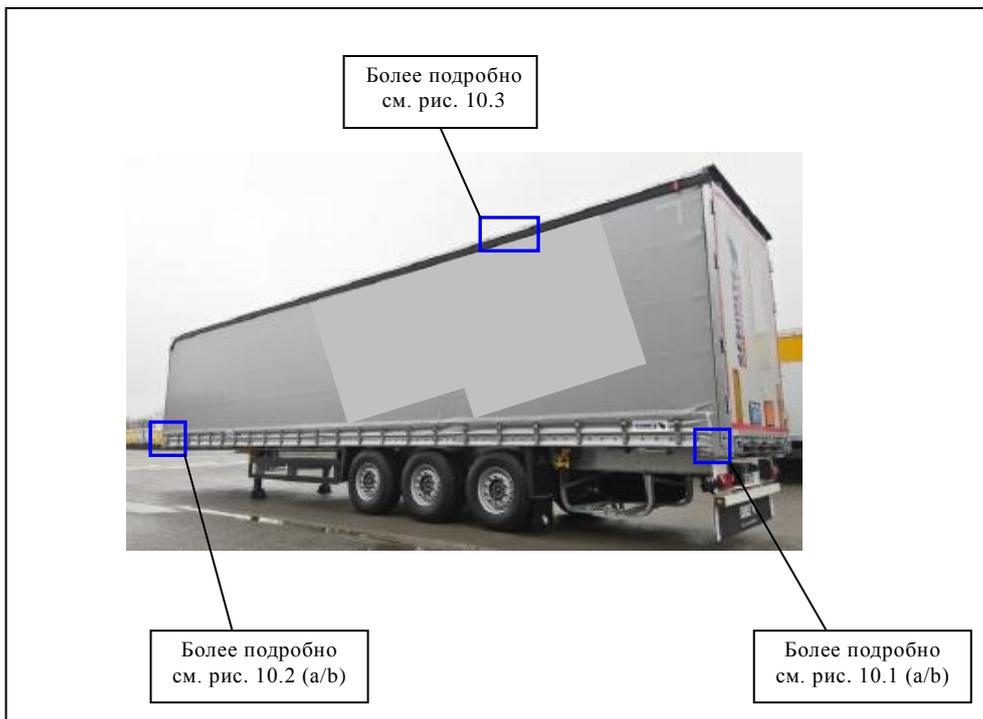
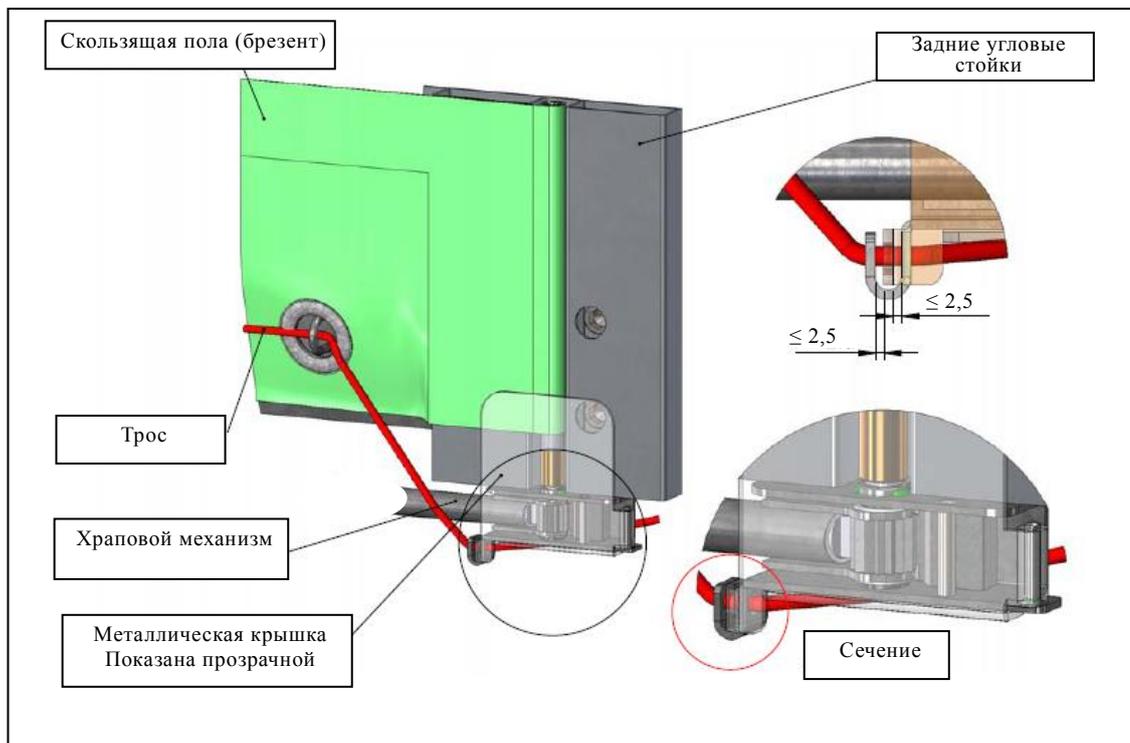


Рис. 10.1

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

а) Блокировка храповика



**б) Блокировка храпового механизма**

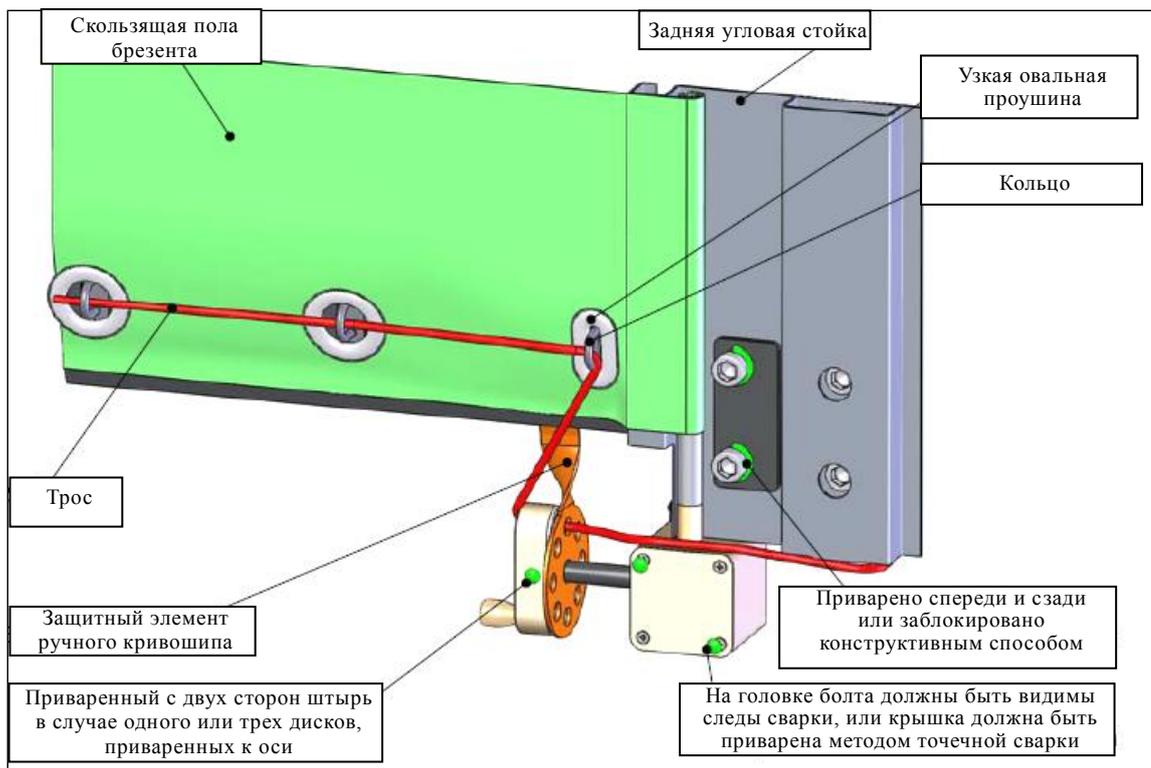
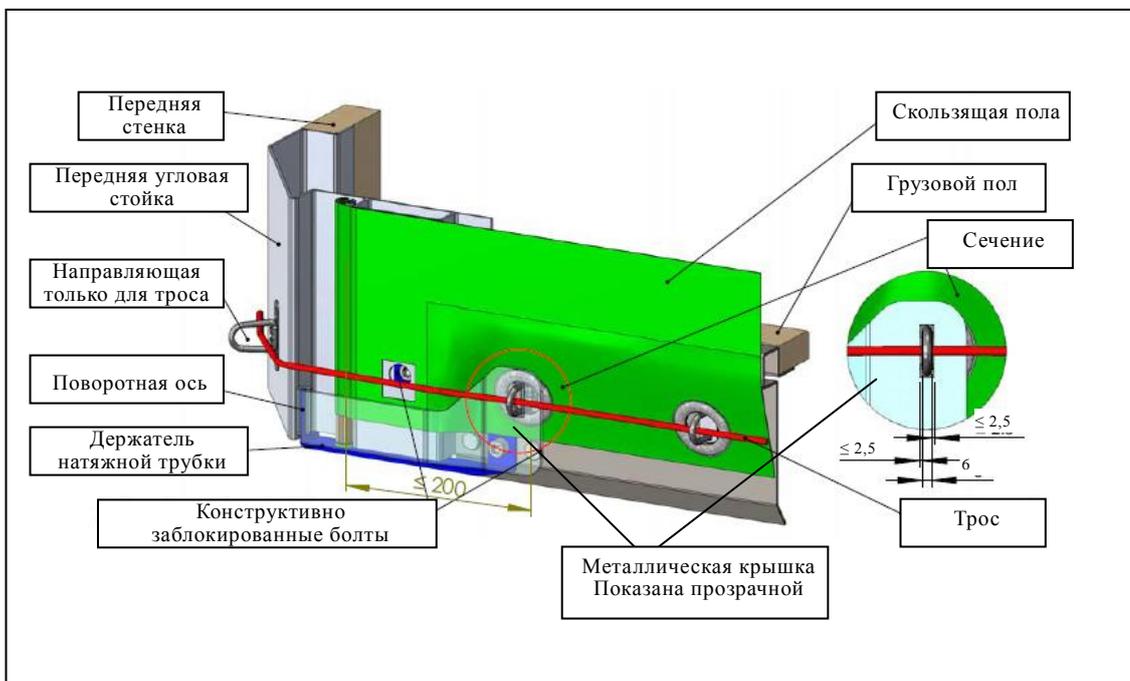


Рис. 10.2

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

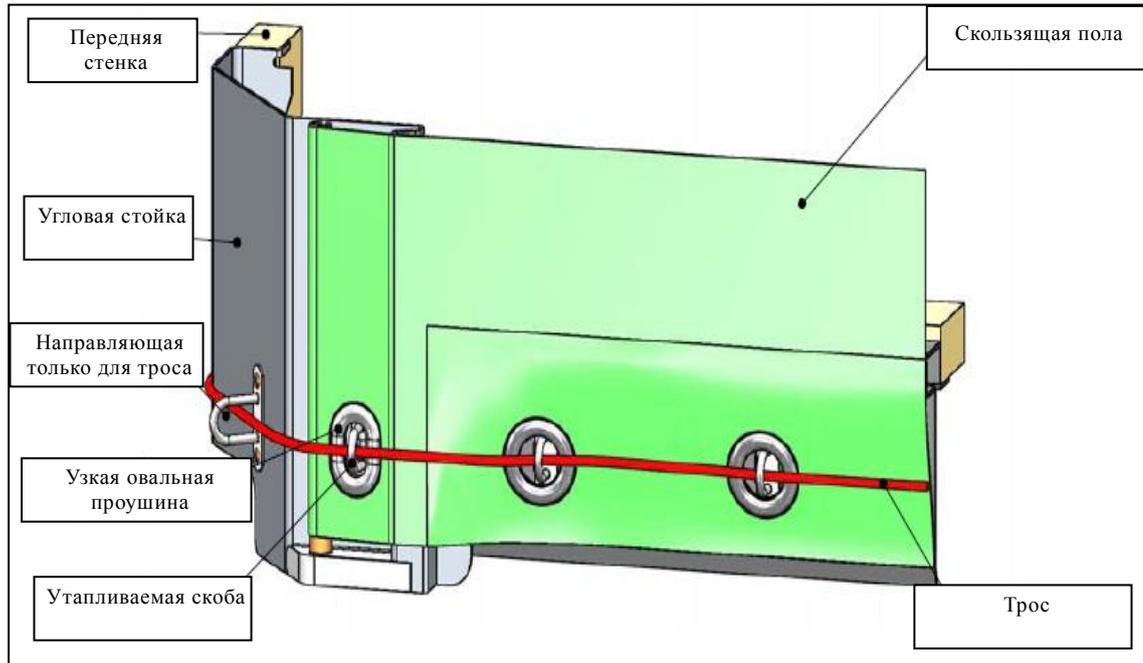
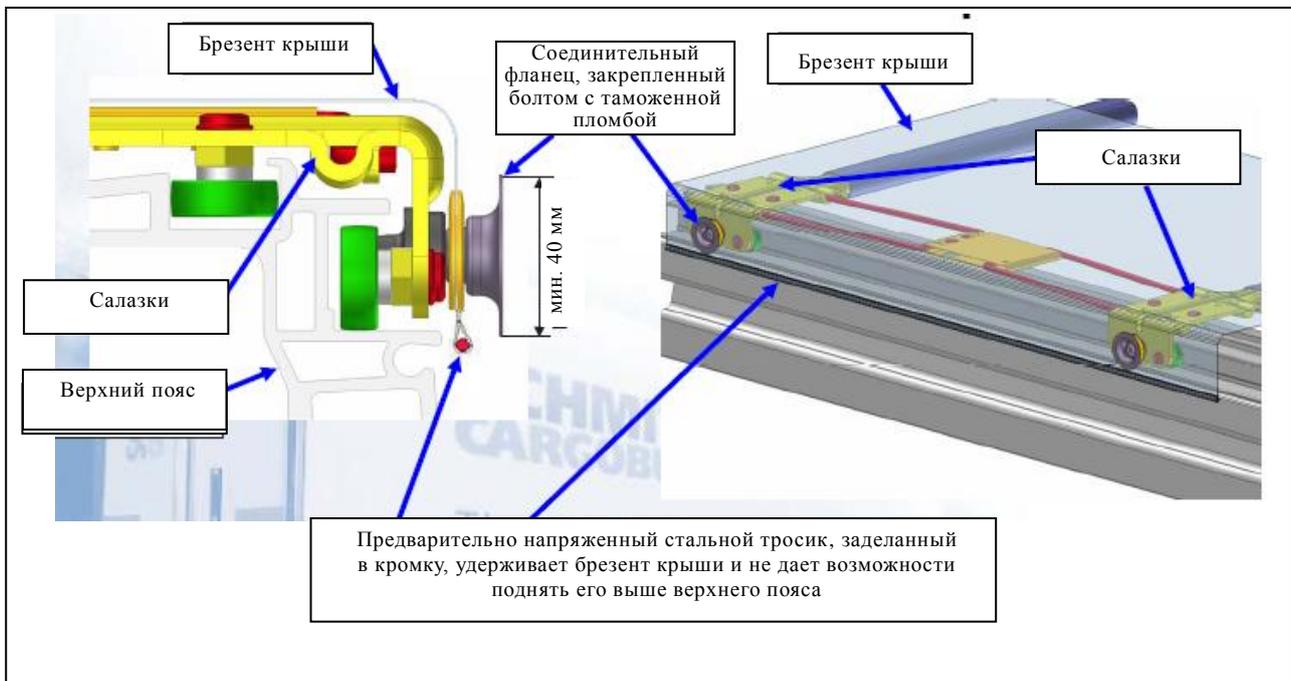


Рис. 10.3

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



### III. Обоснование

9. С тех пор, как в Справочник 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 осуществляется таким образом, чтобы они были абсолютно надежными с точки зрения таможи. В поправках к статье 4 приложения 2 и к статье 5 приложения 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.

---