

TIR EXECUTIVE BOARD (TIRExB)
COMMISSION DE CONTROLE TIR (TIRExB)
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ МДП (ИСМДП)



GENERAL
Informal document No. 11 (2008)
30 October 2008

ENGLISH ONLY

**ADMINISTRATIVE COMMITTEE
FOR THE TIR CONVENTION, 1975**

TIR Executive Board (TIRExB)

(Thirty-eighth session, 3 and 4 December 2008,
agenda item 6)

APPROVAL OF A SPECIFIC CONSTRUCTION OF ROAD VEHICLES

Transmitted by the State Customs Committee of the Republic of Belarus

Note: The TIR secretariat reproduces below the communication transmitted by the State Customs Committee of the Republic of Belarus, together with a non-official translation.

* * *



**ДЗЯРЖАЎНЫ
МЫТНЫ КАМІТЭТ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

*вул. Мазілеўская, 45/1, 220007, г. Мінск
тэл. 218-90-00, факс 218-91-97, 218-91-94
e-mail: odo@gtk.belpak.minsk.by*

*06.10.2008 № 02/10764-40TK
На № Б/Н ад 24.04.2008*

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТАМОЖЕННЫЙ КОМИТЕТ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*ул. Могилевская, 45/1, 220007, г. Минск
тел. 218-90-00, факс 218-91-97, 218-91-94
e-mail: odo@gtk.belpak.minsk.by*

Господину К.Глухенькому,
Секретарю МДП
ЕЭК ООН
Факс: 4122 917 06 14

Уважаемый господин Глухенький,

Рассмотрев проекты документов по допущению к перевозкам под таможенными пломбами и печатями платформы с грузовым отсеком, сообщаем следующее.

ГТК Республики Беларусь благодарит Секретариат и ИС МДП за внимание к указанному вопросу и подготовку проектов документов, фиксирующих позицию, в соответствии с которой транспортное средство, представляющее собой открытую платформу, имеющую грузовой отсек, не подлежит допущению, несмотря на то, что оно содержит грузовой отсек, который может опечатываться. При этом, по мнению Секретариата, для подобных конструкций не может использоваться две книжки МДП.

Вместе с тем, по мнению таможенных экспертов, поддержанному национальной ассоциацией БАМАП, предлагается дополнительно рассмотреть данный вопрос с учетом следующих моментов.

Во-первых, общим принципом Конвенции МДП является то, что грузы, перевозимые по процедуре МДП, должны транспортироваться в опечатанных, а значит допущенных транспортных средствах.

Во-вторых, исключением указанному является перевозка тяжеловесных или громоздких грузов, которые могут, исходя из положений статьи 29 (пункт 2) перевозиться с помощью неопечатанных транспортных средств. Как правило, это открытие платформы. Следует отметить, что конструкции с закрытым грузовым отсеком на момент принятия конвенции не производились, в ином случае в конвенции были бы зафиксированы особенности перевозки грузов с использованием открытых платформ, имеющих закрытый грузовой отсек.

В третьих, допущение платформы с грузовым отсеком совершенно не препятствует перевозке на ней тяжеловесных или громоздких грузов. Такой подход при перевозке смешанных грузов дает возможность перевозить в опечатанном таможенными пломбами грузовом отсеке платформы грузы, которые по своим габаритам туда вмещаются и которые по различным причинам должны находиться в закрытом пространстве с ограниченным доступом, что обеспечивает их сохранность в широком понимании слова. Кроме того, такое допущение позволяет перевозить в грузовом отсеке платформы обычные грузы с соблюдением процедуры МДП (с наложением таможенных пломб) и в том случае, когда на платформе не перевозятся крупногабаритные грузы.


Исходя из положений статьи 1 Приложения 2 к Конвенции МДП, закрепившей основные принципы, которым должны соответствовать транспортные средства, а также положения статьи 2 указанного приложения, в которой зафиксированы технические требования в отношении конструкций грузовых отделений, транспортное средство (открытая платформа с грузовым отсеком) может быть допущена к перевозке под таможенными пломбами и печатями, если она соответствует требованиям Конвенции МДП.

Что же касается количества книжек МДП, которое может использоваться в данной ситуации, то Конвенция МДП (комментарии к статьям 17 и 32) не только позволяет, но и предписывает оформлять две книжки МДП (одну на тяжеловесный или громоздкий груз, перевозящийся на открытой платформе, и вторую - на груз, перевозящийся в закрытом грузовом отсеке) в случае перевозки смешанных грузов.

Поскольку предварительный обмен мнениями по данному вопросу в ходе семинара по допущению, который проходил под эгидой ЕЭК ООН, показал наличие разных подходов к данному вопросу, видится целесообразным дополнительно рассмотреть вопрос о допущении открытых платформ, имеющих грузовой отсек, с учетом приведенной в данном письме аргументации и, возможно, с проведением более широкой дискуссии.

С уважением,

Заместитель начальника
Управления организации таможенного контроля
ГТК Республики Беларусь



Н.П.Рынкевич

Non-official translation

From: Mr. N. RYNKEVICH
Deputy Chief of the Department
of Customs Control,
State Customs Committee of the
Republic of Belarus

To: Mr. K. Glukhenkiy
UNECE TIR Secretary

Minsk, 6 October 2008

Re: Approval of a specific construction of road vehicles

Dear Mr. Glukhenkiy,

Having considered the draft documents on the approval for transport under Customs seals and stamps of platforms with load compartment, we would like to inform you as follows.

The State Customs Committee of the Republic of Belarus (SCC) is grateful to the TIRExB secretariat for its interest in this matter and for the preparation of a draft document according to which vehicles with an open platform in combination with a load compartment should not be accepted in spite of the fact that the vehicle has a load compartment that may be sealed. Therefore, according to the secretariat, two TIR Carnets may not be used for such constructions.

At the same time, in the view of Customs experts supported by the BAMAP Association, this issue should be further studied taking into account the following.

First of all, the general principle of the TIR Convention says that the goods carried under the TIR procedure should be transported in sealed, that is approved, transport vehicles.

Secondly, an exception may be allowed with regard to the transport of heavy or bulky goods that **may**, in accordance with article 29, para. 2, be carried by means of non-sealed vehicles. As a rule, these are open platforms. It should be noted that at the time of adoption of the Convention, constructions with closed load compartments were not produced, otherwise the Convention would have provisions on this particular transport of goods with the use of open platforms having closed load compartment.

Thirdly, the approval of a platform with load compartment does not prevent the carriage on the platform of heavy or bulky goods. Such an approach to the transport of mixed cargoes allows to carry in the platform's load compartment under Customs seals the goods that fit the compartment and that, for one reason or the other, must be transported in a closed space with limited access to ensure its security in the broad meaning of this term. In addition, such an approval allows that goods be carried in the load compartment of the platform under the TIR procedure (under Customs seal) even if no bulky cargoes are carried on the platform.

Given the provisions of Article 1 of Annex 2 to the TIR Convention containing basic principles to be complied with by transport vehicles as well as the provisions of Article 2 of the above-mentioned Annex , laying down technical requirements for the **structure of load compartments**, the vehicle (an open platform with load compartment) may be approved for the transport under Customs seals and stamps if it complies with relevant requirements of the TIR Convention.

As to the number of TIR Carnets that may be used on this occasion, the TIR Convention (see comments to Articles 17 and 32) not only provides for but prescribes that two TIR Carnets shall be made out (one in respect of heavy or bulky goods carried on an open platform and another one in respect of the goods carried in closed load compartment) in case of transport of mixed cargo.

Since the preliminary exchange of views on this issue, which that took place in the course of the Seminar held under the auspices of the UNECE, revealed different approaches to the matter, we find it expedient that the question of approval of open platforms with load compartment should be further studied, taking into account the arguments brought forward in this letter and, possibly, in a larger discussion forum.

Best regards,