



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом**

**Сто двадцать восьмая сессия**

Женева, 7–10 июня 2011 года

Пункт 9 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**

### **Предложения по ведению кодовой системы для информирования о неисправностях в грузовых отделениях транспортных средств, используемых в режиме МДП**

#### **Записка секретариата**

## **I. Исходная информация**

1. На своей сто двадцать седьмой сессии Рабочая группа или WP.30 обсудила, в частности, предложения по внесению поправок в приложение 3 к Конвенции МДП, представленные Европейским союзом (ЕС) (ECE/TRANS/WP.30/2010/12), в целях решения практических проблем, связанных с использованием свидетельства о допущении в том случае, когда таможенные органы обнаруживают в допущенном к перевозке транспортном средстве серьезные неисправности и делают в этой связи соответствующую отметку в рубрике № 10 свидетельства о допущении. Поскольку место, предназначенное для внесения такого текста, в принципе ограничено, такая неисправность не всегда описывается надлежащим образом. Кроме того, для описания неисправности таможенные органы используют свой собственный национальный язык и вносят отметку от руки. В результате этого перевозчик или компетентные органы в другой Договаривающейся стороне могут оказаться не в состоянии прочитать сделанную отметку. В целях улучшения этой ситуации Европейский союз предлагает ввести единообразную систему кодов для указания неисправностей в свидетельстве о допущении.

2. WP.30 в принципе поддержала эти предложения и отметила, что содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.30/2010/12 перечень неисправностей, возможно, придется проверить на полноту и соответствие. Делегациям было предложено тщательно изучить этот перечень и направить свои замечания в секретариат до 15 марта 2011 года.

3. В настоящем документе секретариат приводит замечания, полученные до 15 марта 2011 года, для их рассмотрения Рабочей группой. Замечания были представлены правительствами Эстонии и Турции. Для удобства работы секретариат сгруппировал замечания в соответствии со схемой их изложения в документе Европейского союза. В целях удобства система кодов, предложенная в документе ECE/TRANS/WP.30/2010/12, приводится в приложении к настоящему документу.

## II. Замечания/вопросы

Пункт 11:

a) Почему нумерация кодов начинается с 02, а не с 01?

b) Коды 03–06 следует объединить в один код. Если точное местоположение неисправности уже указано и если есть указание на эту неисправность, то никакой трудности в ее обнаружении не будет. Соответствующий национальный компетентный орган примет в этом случае решение о том, каким образом устранить данную неисправность.

c) Код 08: то же, что и выше. Указание на ремень было бы достаточным. Таким образом, коды 07 и 08 можно было бы объединить в один код.

d) Код 17: что означает этот код? Означает ли он, что грузовое отделение можно открыть, не нарушив таможенных печатей и пломб, или что проушины, указанные в позиции 02, сломаны?

e) Код 18: то же, что и выше. Означает ли он, что опломбирование невозможно? Можно ли открыть клапан, стопорный кран и т.д., не нарушив таможенные печати и пломбы, или он означает что-то другое? Если в конечном итоге невозможно опломбировать грузовое отделение, то тогда свидетельство о допуске выдавать не следует вообще, и в этом случае необходимо использовать код 20.

f) Код 20: необходимость обновления свидетельства следует уточнить. Означает ли это, что бумага, на которой напечатано свидетельство о допуске, просто истрепана, или что срок действия свидетельства истек, что предполагает необходимость его обновления?

g) Код 21: этот код неясен. Означает ли он, что к свидетельству о допуске соответствуют фотографии не прилагаются?

h) Код 24: следует рассмотреть возможность сокращения числа кодов, относящихся к брезенту (коды 22–24).

i) Что следует делать в том случае, когда какая-либо неисправность не охватывается ни одним из других кодов? Код 28 не дает возможности уточнить характер неисправности.

j) К указанному перечню кодов предлагаются следующие поправки:

i) любая неисправность снаружи тягача, прицепа или полуприцепа;

- ii) несоответствие между информацией, указанной в свидетельстве о допущении (цвет, краска, название компании и т.д.), и тем, как это выглядит на транспортном средстве;
- iii) снижение прочности стойки, поддерживающей брезент, или прогиб/искривление в результате дорожно-транспортного происшествия или неправильной загрузки груза;
- iv) неисправность валика для сворачивания скользящих пол брезента.

## Приложение

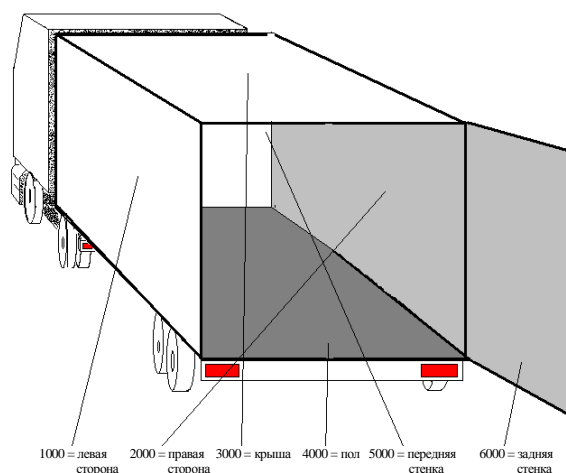
### Кодовая система, используемая для внесения отметок о неисправностях в свидетельство о допусчении

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

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.

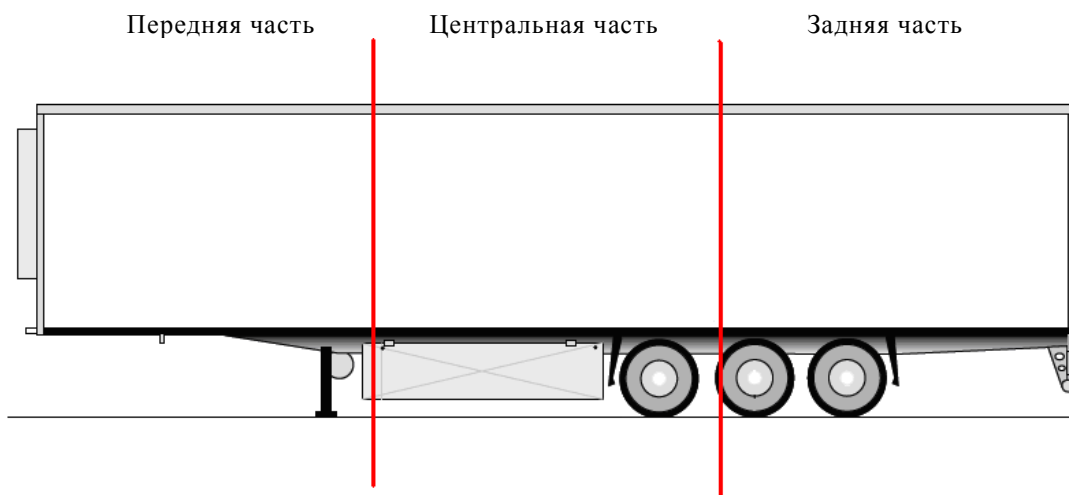
#### А. Первая цифра указывает на соответствующую часть грузового отделения

- 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).



## В. Вторая цифра указывает на соответствующую часть в продольном направлении

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

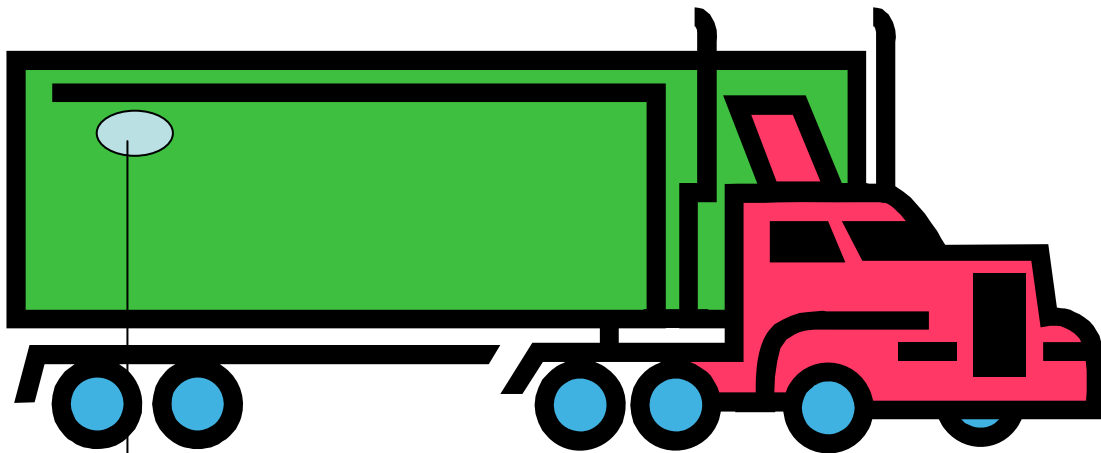


## С. Последние две цифры указывают на саму неисправность

11. 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