

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) Женева, 14.11.1975 г.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention) (Женева, 14 ноября 1975 г.)

Полный текст Конвенции здесь

- Глава I. Общие положения
- Глава II. Выдача книжек МДП. Ответственность гарантийных объединений
- Глава III. Перевозка грузов с применением книжки МДП
- Глава IV. Нарушение положений конвенции
- Глава V. Пояснительные записки
- Глава VI. Различные постановления
- Глава VII. Заключительные положения
- Приложение 1. Образец книжки МДП, правила пользования книжкой МДП, отрывной листок
- Приложение 2. Правила, касающиеся технических условий, применимых к дорожным транспортным средствам, которые могут допускаться к международным перевозкам под таможенными печатями и пломбами
- Приложение 3. Процедура допущения дорожных транспортных средств, отвечающих техническим требованиям, предусмотренных правилами, приведенными в Приложении 2
- Приложение 4. Образец свидетельства о допущении дорожного транспортного средства
- Приложение 5. Таблички TIR
- Приложение 6. Пояснительные записки
- Приложение 7. Приложения, касающиеся допущения контейнеров
- Приложение 8. Состав и правила процедуры административного комитета

Договаривающиеся Стороны, желая содействовать облегчению международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами, считая, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между ними, высказываясь в пользу упрощения и гармонизации административных, в частности пограничных, формальностей в области международных перевозок, согласились о нижеследующем:

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

а) Определения Статья 1

При применении настоящей Конвенции:

а. термин "**операция МДП**" означает перевозку грузов от таможи места отправления до таможи места назначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в настоящей Конвенции;

б. термин "**ввозные или вывозные пошлины и сборы**" означает таможенные пошлины и все другие пошлины, налоги, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов, но исключая суммы и сборы, ограниченные по величине до приблизительной стоимости оказанных услуг;

с. термин "**дорожное транспортное средство**" означает не только механическое дорожное транспортное средство, но также любой прицеп или полуприцеп, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;

д. термин "**состав транспортных средств**" означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

е. термин "**контейнер**" означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или другое подобное приспособление);

і. представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;

іі. имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;

iii. специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;

iv. сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности с одного вида транспорта на другой;

v. сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;

vi. имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра.

"Съемные кузова" рассматриваются как контейнеры;

f. термин **"таможня места отправления"** означает любую таможню Договаривающейся Стороны, где для всего груза или части его начинается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

g. термин **"таможня места назначения"** означает любую таможню Договаривающейся Стороны, где для всего груза или части его заканчивается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

h. термин **"промежуточная таможня"** означает любую таможню Договаривающейся Стороны, через которую дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер ввозится или вывозится в ходе операции МДП;

i. термин **"лицо"** означает как физическое, так и юридическое лицо;

j. термин **"тяжеловесные и громоздкие грузы"** означает любой тяжелый или громоздкий предмет, который из-за своего веса, размеров или характера обычно не перевозится в закрытом дорожном транспортном средстве или в закрытом контейнере;

k. термин **"гарантийное объединение"** означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся Стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП.

б) Область применения

Статья 2

Настоящая Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из Договаривающихся Сторон до таможни места назначения другой Договаривающейся Стороны или той же самой Договаривающейся Стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится **автомобильным транспортом**.

Статья 3

Положения настоящей Конвенции применяются при условии, что:

a. перевозки производятся

i. в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке с соблюдением условий, указанных в главе III а); или

ii. в других дорожных транспортных средствах, других составах транспортных средств или других контейнерах при соблюдении условий, указанных в главе III с);

b. перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно положениям статьи 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящей Конвенции.

с) Основные положения

Статья 4

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях.

Статья 5

1. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможнях.

2. Однако с целью предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможнях досмотр грузов.

Глава II. ВЫДАЧА КНИЖЕК МДП. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГАРАНТИЙНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся Сторон может, установив для этого известные гарантии и на известных условиях, предоставлять некоторым объединениям право выдавать непосредственно или при посредстве объединений, являющихся их корреспондентами, книжки МДП и предоставлять гарантии.

2. Объединение может быть признано в данной стране только при условии, что предоставленная им гарантия покрывает также ответственность, принятую им на себя в этой стране в связи с операциями, производимыми с применением книжек МДП, выданных иностранными объединениями, входящими в международную организацию, в состав которой входит и данное объединение.

Статья 7

Бланки книжек МДП, направляемые гарантийным объединениям иностранными гарантийными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями, освобождаются

от уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов и не подвергаются при ввозе и вывозе каким бы то ни было запрещениям или ограничениям.

Статья 8

1. Гарантийное объединение берет на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется уплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности совместно с лицами, с которых причитаются эти суммы.

2. В тех случаях, когда законами и правилами той или иной Договаривающейся Стороны не предусматривается уплата ввозных или вывозных пошлин и сборов, как предусмотрено выше в пункте 1, гарантийное объединение обязуется на подобных же условиях уплатить сумму, равную сумме ввозных или вывозных пошлин и сборов и любых процентов за просрочку.

3. Каждая Договаривающаяся Сторона должна устанавливать максимальный размер сумм, уплаты которых по одной книжке МДП можно требовать от гарантийного объединения на основе положений вышеприведенных пунктов 1 и 2.

4. Гарантийное объединение становится ответственным по отношению к компетентным органам страны, в которой расположена таможенная места отправления, с момента принятия книжки МДП данной таможенной для оформления. В следующих странах, по территории которых продолжается перевозка грузов с соблюдением процедуры МДП, эта ответственность начинается с момента ввоза грузов или, если операция МДП приостанавливается в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 статьи 26, с момента принятия книжки МДП для оформления таможенной, в которой операция МДП возобновляется.

5. Гарантийное объединение несет ответственность не только за грузы, перечисленные в книжке МДП, но также за любые грузы, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере. Объединение не несет ответственности ни за какие иные грузы.

6. В целях определения сумм пошлин и сборов, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, данные, касающиеся грузов, вписанные в книжку МДП, будут признаваться действительными, поскольку не будет доказано противное.

7. Когда наступает срок платежа сумм, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты этих сумм у лица или лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению.

Статья 9

1. Гарантийное объединение устанавливает срок действия книжки МДП, указывая дату его окончания, после которой книжка не может быть представлена в таможенную места отправления для ее таможенного оформления.

2. Если книжка была принята для оформления таможенной места отправления в последний день срока ее действия или до этой даты, как это предусмотрено в пункте 1 настоящей статьи, книжка действительна до завершения операции МДП в таможенном месте назначения.

Статья 10

1. Таможенное оформление книжки МДП может быть произведено с оговорками или без оговорок; если сделаны оговорки, то они должны относиться к фактам, связанным с самой операцией МДП. Эти факты должны быть отмечены в книжке МДП.

2. Если таможенные органы той или иной страны оформили книжку МДП без оговорок, они не могут больше требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, за исключением случаев, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом.

Статья 11

1. В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговорками, компетентные органы не будут иметь права требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, если в продолжение годичного срока, считая с даты принятия книжки МДП для оформления этими органами, они не уведомили письменно гарантийное объединение об отказе в таможенном оформлении или об оформлении с оговоркой. Это положение применяется также в случае таможенного оформления, полученного противозаконным или обманным образом, однако в таком случае срок устанавливается в два года.

2. Требование об уплате сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, препровождается гарантийному объединению не ранее, чем через три месяца со дня уведомления этого объединения об отказе в таможенном оформлении книжки, о ее оформлении с оговоркой или об оформлении, полученном противозаконным или обманным образом, и не позднее, чем через два года, считая с того же самого дня. Однако, что касается дел, переданных на рассмотрение суда в течение указанного выше двухлетнего срока, требование об уплате препровождается в течение одного года со дня вступления в силу судебного решения.

3. Для уплаты требуемых сумм гарантийное объединение располагает трехмесячным сроком, считая с даты направленного ему требования об уплате. Уплаченные суммы будут возвращены объединению, если в течение двух лет, следующих за датой предъявленного ему требования об уплате, таможенным органам

будут представлены убедительные доказательства того, что в отношении данной перевозки не произошло никаких нарушений.

Глава III. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

а) Допущение к перевозке транспортных средств и контейнеров

Статья 12

Для того чтобы подпадать под действие положений разделов а) и б) настоящей главы, каждое дорожное транспортное средство должно отвечать в отношении своей конструкции и своего оборудования условиям, приведенным в приложении 2 к настоящей Конвенции, и должно быть допущено к перевозке в соответствии с процедурой, предусмотренной в приложении 3 к настоящей Конвенции. Свидетельство о допущении должно соответствовать образцу, приведенному в приложении 4.

Статья 13

1. Для того чтобы подпадать под действие положений разделов а) и б) настоящей главы, контейнеры должны быть сконструированы в соответствии с условиями, определенными в части I приложения 7, и должны быть допущены к перевозке в соответствии с процедурой, установленной в части II этого же приложения.

2. Контейнеры, допущенные к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1956 года, вытекающими из нее соглашениями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций, Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 года, или любыми международными актами, которые могут заменить или изменить эту последнюю Конвенцию, рассматриваются как соответствующие положениям вышеприведенного пункта 1 и должны приниматься к перевозке с соблюдением процедуры МДП без нового допущения.

Статья 14

1. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительность допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, которые не отвечают условиям, изложенным выше в статьях 12 и 13. Тем не менее Договаривающимся Сторонам не следует задерживать перевозку, когда обнаруженные неисправности незначительны и не создают возможностей для контрабанды.

2. Перед новым использованием для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами любое дорожное транспортное средство или контейнер, не удовлетворяющие более условиям, которые послужили основанием для их допущения, должны быть либо приведены в первоначальное состояние, либо быть вновь подвергнуты процедуре допущения.

б) Процедура перевозки с применением книжки МДП

Статья 15

1. При временном ввозе дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа. Для дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера никаких гарантий не требуется.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не препятствуют Договаривающейся Стороне требовать выполнения в таможене места назначения формальностей, предусматриваемых ее национальными предписаниями, для обеспечения того, чтобы после окончания операции МДП дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер были вывезены.

Статья 16

Когда операция МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью "TIR", отвечающие требованиям, приведенным в приложении 5 к настоящей Конвенции; одна табличка помещается спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств. Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны, и должны быть съемными.

Статья 17

1. На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако, единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера.

2. Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки. Она должна содержать по меньшей мере такое число отрывных листков для принятия книжки к таможенному оформлению и для ее оформления, какое необходимо для осуществления данной перевозки.

Статья 18

Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения; однако, за исключением случаев особого на то разрешения заинтересованных Договаривающейся Стороны или Договаривающихся Сторон,

а. таможен места отправления должны находиться только в одной стране;

- b. таможенные места назначения должны находиться не более чем в двух странах;
- c. общее число таможенных мест отправления и назначения не должно превышать четырех.

Статья 19

Грузы и дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер должны предъявляться в таможенные места отправления вместе с книжкой МДП. Таможенные органы страны отправления должны принимать необходимые меры для того, чтобы удостовериться в точности грузового манифеста и для наложения таможенных печатей и пломб или для контроля таможенных печатей и пломб, наложенных под ответственность упомянутых таможенных органов должным образом уполномоченными лицами.

Статья 20

Таможенные органы могут установить для перевозок, производимых по территории их страны, определенный срок перевозки и требовать, чтобы дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер следовали по предписанному маршруту.

Статья 21

В каждой промежуточной таможне и в таможенных местах назначения дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер предъявляются для контроля таможенным органам с содержащимся в них грузом и с относящейся к перевозимому грузу книжкой МДП.

Статья 22

1. За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами в соответствии с положением, содержащимся в пункте 2 статьи 5, сотрудники промежуточных таможен каждой из Договаривающихся Сторон признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других Договаривающихся Сторон, при условии, что они не повреждены. Однако эти сотрудники могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные печати и пломбы.

2. Признанные Договаривающимися Сторонами таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы.

Статья 23

Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождалась за счет перевозчиков;

производить в пути проверку и досмотр груза дорожных транспортных средств, состав транспортных средств или контейнеров.

Статья 24

Если таможенные органы производят в пути или в промежуточной таможне досмотр груза в дорожном транспортном средстве, составе транспортных средств или контейнере, они должны сделать отметку о наложенных новых печатях и пломбах и о характере выполненного контроля на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 25

Если таможенные пломбы и печати повреждены в пути в условиях иных, чем те, которые предусмотрены в статьях 24 и 35, или если груз погиб или был поврежден, но не были повреждены пломбы или печати, надлежит придерживаться порядка, установленного в приложении 1 к настоящей Конвенции в отношении использования книжки МДП, без ущерба для возможности применения положений национального законодательства и, кроме того, должен быть заполнен протокол, содержащийся в книжке МДП.

Статья 26

1. Когда часть перевозки с применением книжки МДП производится по территории государства, не являющегося Договаривающейся Стороной настоящей Конвенции, то операция МДП приостанавливается на этой части пути. В этом случае таможенные органы Договаривающейся Стороны, по чьей территории продолжается затем перевозка, принимают книжку МДП для возобновления операции МДП при условии, что таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки не повреждены.

2. То же положение применяется в отношении той части маршрута, на которой книжка МДП не используется владельцем книжки на территории Договаривающейся Стороны в связи с осуществлением более простых таможенных транзитных процедур или когда применение таможенного транзитного режима не является необходимым.

3. В этих случаях таможни, в которых операция МДП была прервана или возобновлена, будут рассматриваться как промежуточные таможни соответственно при въезде или при выезде из страны.

Статья 27

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции и, в частности, ее статьи 18 первоначально указанная таможня места назначения может быть заменена другой таможней места назначения.

Статья 28

При прибытии груза в таможенное место назначения и при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления, таможенное оформление книжки МДП производится незамедлительно.

с) Положения, касающиеся перевозки тяжеловесных или громоздких грузов

Статья 29

1. Положения настоящего раздела применяются только к перевозке тяжеловесных или громоздких грузов, определение которых дано в абзаце к) статьи 1 настоящей Конвенции.

2. Если применяются положения настоящего раздела, перевозка тяжеловесных или громоздких грузов может, по решению таможенных органов места отправления, осуществляться с помощью неопечатанных транспортных средств или контейнеров.

3. Положения настоящего раздела применяются только в том случае, когда, по мнению таможенных органов места отправления, тяжеловесные или громоздкие грузы, а также любые перевозимые одновременно принадлежности к ним можно легко опознать благодаря их описанию или снабдить их таможенными печатями и пломбами и/или опознавательными знаками таким образом, чтобы предотвратить любую подмену или изъятие упомянутых грузов без оставления видимых следов.

Статья 30

Все положения настоящей Конвенции, за исключением тех, отступления от которых предусмотрены особыми положениями настоящего раздела, распространяются на перевозку тяжеловесных или громоздких грузов с соблюдением процедуры МДП.

Статья 31

Ответственность гарантийного объединения распространяется не только на грузы, перечисленные в книжке МДП, но также на грузы, которые, хотя и не перечислены в этой книжке, находятся на платформе или между перечисленными в книжке МДП грузами.

Статья 32

На обложке и на всех отрывных листках книжки МДП должна быть сделана жирным шрифтом надпись: "Тяжеловесные или громоздкие грузы" на английском или французском языке.

Статья 33

Таможенные органы места отправления могут требовать, чтобы упаковочные листы, фотографии, чертежи и т.д., которые считаются необходимыми для опознания перевозимых грузов, были приложены к книжке МДП. В таком случае они заверяют эти документы; один экземпляр указанных документов прикрепляется к внутренней стороне обложки книжки МДП и во всех манифестах книжки делается отметка о наличии этих документов.

Статья 34

Таможенные органы промежуточных таможен каждой Договаривающейся Стороны признают таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки, наложенные компетентными органами других Договаривающихся Сторон. Они могут, однако, добавить другие печати и пломбы и/или опознавательные знаки; в этом случае они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 35

Если в пути или в промежуточной таможне производящие досмотр груза сотрудники вынуждены снять печати и пломбы и/или опознавательные знаки, они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Глава IV. НАРУШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 36

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции повлечет применение к виновному в стране, в которой нарушение было совершено, предусмотренных законодательством этой страны санкций.

Статья 37

В тех случаях, когда невозможно установить, на какой территории произошло нарушение, считается, что оно произошло на территории Договаривающейся Стороны, где оно было обнаружено.

Статья 38

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право временно или окончательно лишать права пользования постановлениями настоящей Конвенции всякое лицо, виновное в серьезном нарушении таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов.

2. О таком лишении права немедленно сообщается таможенным органам Договаривающейся Стороны, на территории которой данное лицо находится или имеет постоянное местопребывание, а также гарантийному(ым) объединению(ям) в стране, в которой совершено нарушение.

Статья 39

В тех случаях, когда операции МДП признаны в иных отношениях правильно выполненными:

1. Договаривающиеся Стороны не обращают внимания на незначительные расхождения, касающиеся соблюдения предписанных сроков или маршрутов.

2. Точно так же расхождения между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и содержимым дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера не рассматриваются как нарушения настоящей Конвенции владельцем книжки МДП, если приведено удовлетворяющее компетентные органы доказательство того, что эти расхождения не являются результатом ошибок, допущенных преднамеренно или по небрежности при погрузке или отправке груза или при составлении упомянутого манифеста.

Статья 40

Таможенные органы страны отправления и страны назначения не считают владельца книжки МДП ответственным за расхождения, которые могут быть установлены в этих странах, если эти расхождения относятся соответственно к таможенным режимам, которые применялись до или после операции МДП и к которым владелец указанной книжки не имел никакого отношения.

Статья 41

Если таможенные органы признают достаточными доказательства того, что груз, указанный в манифесте книжки МДП, погиб или безвозвратно потерян в результате дорожно-транспортного происшествия или при обстоятельствах, вызванных непреодолимой силой, или что недостача является результатом причин, свойственных грузу, то они освобождают от уплаты обычно причитающихся пошлин и сборов.

Статья 42

По получении запроса Договаривающейся Стороны с изложением соответствующих причин компетентные органы Договаривающихся Сторон, заинтересованных в данной операции МДП, предоставляют ей все имеющиеся в их распоряжении сведения, необходимые для применения положений вышеприведенных статей 39, 40 и 41.

Глава V. ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Статья 43

В пояснительных записках, приведенных в приложениях 6 и 7 (часть III), дается толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. В них описаны также некоторые виды рекомендуемой практики.

Глава VI. РАЗЛИЧНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ

Статья 44

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет заинтересованным гарантийным объединениям льготы в отношении:

а. перевода валюты, необходимой для уплаты сумм, взимаемых компетентными органами Договаривающихся Сторон в силу положений статьи 8 настоящей Конвенции; и

б. перевода валюты, необходимой для оплаты бланков книжки МДП, посылаемых гарантийным объединениям иностранными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями.

Статья 45

Каждая Договаривающаяся Сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предназначает для производства операций МДП. Договаривающиеся Стороны стран, территории которых соприкасаются, будут консультироваться для определения с обоюдного согласия соответствующих пограничных таможен и часов их работы.

Статья 46

1. Выполнение сотрудниками таможен формальностей, упомянутых в настоящей Конвенции, не дает права требовать оплаты сборов, за исключением тех случаев, когда эти формальности производятся не в дни и часы и не в местах, обычно предусматриваемых для их производства.

2. Договаривающиеся Стороны будут предпринимать все зависящие от них меры для облегчения таможенных операций, связанных со скоропортящимися грузами.

Статья 47

1. Положения настоящей Конвенции не служат препятствием ни для применения ограничений и контроля, вытекающих из национальных правил и основанных на соображениях общественной нравственности, общественной безопасности, здравоохранения или гигиены, либо на соображениях ветеринарного или фитопатологического порядка, ни для взимания причитающихся на основании этих правил сборов.

2. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению иных национальных или международных положений, регламентирующих перевозки.

Статья 48

Ни одно из постановлений настоящей Конвенции не исключает права Договаривающихся Сторон, образующих таможенный или экономический союз, применять особые правила в отношении перевозок, местом отправления или назначения которых являются их территории, или осуществляемых транзитом через их территории, при условии, что такие правила не ограничивают льгот, предусматриваемых настоящей Конвенцией.

Статья 49

Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению больших льгот, которые Договаривающиеся Стороны предоставляют или пожелают предоставить либо на основании односторонних положений, либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, при условии, что такие льготы не препятствуют применению положений настоящей Конвенции и, в частности, проведению операций МДП.

Статья 50

Договаривающиеся Стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения положений настоящей Конвенции, в частности сведениями, касающимися допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, а также технических характеристик их конструкции.

Статья 51

Приложения к настоящей Конвенции являются неотъемлемой частью Конвенции.

Глава VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 52 Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Все государства - члены Организации Объединенных Наций, либо члены любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участники Статута Международного Суда, а также любое другое государство, приглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, могут стать Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции:

- a. путем ее подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
- b. путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении;
- c. путем сдачи на хранение документа о присоединении.

2. Настоящая Конвенция открыта для подписания государствами, упомянутыми в пункте 1 настоящей статьи, в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 1 января 1976 года до 31 декабря 1976 года включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.

3. Таможенные или экономические союзы могут также, в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, стать Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции одновременно со всеми их государствами - членами или в любое время после того, как все государства - члены станут Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции. Однако эти союзы не имеют права голоса.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 53 Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. После того как пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Договаривающихся Сторон по истечении шести месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 54 Денонсация

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении пятнадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

3. Действительность книжек МДП, принятых для оформления таможенной страны отправления до срока вступления в силу денонсации, не затрагивается этой денонсацией, и гарантия гарантийных объединений остается в силе в соответствии с условиями настоящей Конвенции.

Статья 55 Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Договаривающимися Сторонами, составит менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев, настоящая Конвенция теряет силу по истечении указанного выше периода в двенадцать месяцев.

Статья 56 Прекращение действия Конвенции МДП 1959 года

1. С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции Конвенция МДП 1959 года.

2. Свидетельства о допущении, выданные в отношении дорожных транспортных средств и контейнеров в соответствии с условиями Конвенции МДП 1959 года, принимаются Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции на протяжении срока их действия или любого продления его для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами при условии, что такие транспортные средства и контейнеры по-прежнему отвечают требованиям, в соответствии с которыми они были первоначально допущены к перевозкам.

Статья 57 Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции должен быть по возможности разрешен путем переговоров между спорящими сторонами или другими средствами урегулирования.

2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы один из участников не назначил арбитра или арбитры не могли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, имеет обязательную силу для спорящих сторон.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Решения арбитражного суда принимаются большинством голосов.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между спорящими сторонами в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

Статья 58 Оговорки

1. Каждое государство может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 - 6 статьи 57 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся Стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время взять эту оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 59 Процедура внесения поправок в настоящую Конвенцию

1. Поправки к настоящей Конвенции, в том числе в приложения к ней, могут вноситься по предложению любой Договаривающейся Стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

2. Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции рассматривается Административным комитетом, состоящим из всех Договаривающихся Сторон, в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 8. Любая такая поправка, рассмотренная или разработанная на сессии Административного комитета и одобренная Комитетом большинством в две трети присутствующих и голосующих, направляется Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся Сторонам для принятия.

3. За исключением случаев, предусмотренных в статье 60, любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, вступает в силу, для всех Договаривающихся Сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода после даты сообщения о предлагаемой поправке, если в течение этого срока Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций не получил от какого-либо государства, являющегося Договаривающейся Стороной, никаких возражений против предложенной поправки.

4. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

Статья 60 Особая процедура внесения поправок в приложения 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7

1. Любая предложенная поправка к приложениям 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7, рассмотренная в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 59, вступает в силу в срок, установленный Административным комитетом во время ее принятия, если до более раннего срока, установленного Административным комитетом в то же самое время, одна пятая или пять государств, являющихся Договаривающимися Сторонами, причем во внимание принимается меньшая из этих двух цифр, не уведомляют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они возражают против поправки. Определение Административным комитетом сроков, упомянутых в настоящем пункте, осуществляется большинством в две трети присутствующих и голосующих.

2. При вступлении в силу любая поправка, принятая в соответствии с процедурой, изложенной выше в пункте 1, заменяет для всех Договаривающихся Сторон любое предыдущее положение, к которому относится эта поправка.

Статья 61 Предложения, сообщения и возражения

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Договаривающиеся Стороны и все государства, упомянутые в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, обо всех предложениях, сообщениях или возражениях, сделанных в соответствии с вышеприведенными статьями 59 и 60, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 62 Конференция по пересмотру

1. Любое государство, являющееся Договаривающейся Стороной, может путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций просить созвать конференцию с целью пересмотра настоящей Конвенции.

2. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся Стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, если в течение шести месяцев после даты уведомления Генеральным секретарем, по крайней мере четверть государств, являющихся Договаривающимися Сторонами, информируют его о своем согласии с этой просьбой.

3. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся Стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается также Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по получении такой просьбы от Административного комитета. Административный комитет принимает решение о том, следует ли обратиться с такой просьбой, большинством присутствующих и голосующих в Комитете.

4. Если в соответствии с пунктами 1 и 3 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

Статья 63 Уведомления

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 61 и 62, Генеральный секретарь организации Объединенных Наций уведомляет все государства, указанные в статье 52:

a. о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 52;

b. о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 53;

c. о денонсациях в соответствии со статьей 54;

d. о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 55;

e. об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 58.

Статья 64 Аутентичный текст

После 31 декабря 1976 года подлинник настоящей Конвенции сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии каждой из Договаривающихся Сторон и каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 52, не являющихся Договаривающимися Сторонами.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Приложение 1

ОБРАЗЕЦ КНИЖКИ МДП

Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатается также и на английском языке; "Правила пользования книжкой МДП" воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки.
этой обложки.

| |

(Наименование международной организации)

Книжка МДП* N

1. Действительна для принятия грузов таможенной места отправления до (дата).....включительно

2. Выдана (кем).....
.....
(наименование выдающего документ объединения)

3. Держатель.....
.....
(фамилия, адрес, страна)

4. Подпись представителя объединения, выдающего документ, и печать этого объединения

5. Подпись секретаря международной организации

- - - - -

| |

L- - - - -

.....

(Заполняется до использования держателем книжки)

6. Страна отправления.....

7. Страна (ы) назначения 1).....

8. Регистрационный (ые) номер (а) дорожного (ых) транспортного (ых) средства (-) 1)

9. Свидетельство (а) о допущении дорожного (ых) транспортного (ых) средства (-) (номер и дата) 1)

10. Опознавательный (ые) номер (а) контейнера (ов) 1)

11. Прочие замечания.....

12. Подпись
держателя

1) Вычеркнуть ненужное.

* См. приложение 1 к Конвенции МДП 1975 г., разработанной под эгидой Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КНИЖКОЙ МДП

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Выдача: Книжка МДП выдается в стране отправления или в той стране, где держатель находится или имеет постоянное местопребывание.

2. Язык: Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также на английском языке. "Правила пользования книжкой МДП" воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки.

3. Срок действия: Книжка МДП действительна до завершения операции МДП в таможене места назначения, если она оформлена в таможене места отправления на срок, установленный выдающим документ объединением (рубрика 1 лицевой стороны обложки и рубрика 4 отрывных листов).

4. Число книжек: Для состава транспортных средств (сцепленные транспортные средства) или для нескольких контейнеров, погруженных либо на одно транспортное средство, либо на состав транспортных средств, выдается одна книжка МДП (см. также пункт 10 "d").

5. Число таможен места отправления и места назначения: Маршруты перевозок с применением книжки МДП могут проходить через несколько таможен места отправления и назначения; однако, если нет особого разрешения:

- a. таможен места отправления должны находиться в одной и той же стране;
- b. таможен места назначения могут находиться не более чем в двух странах;
- c. общее число таможен мест отправления и назначения не может превышать четырех (см. также ниже пункт 10 "e").

6. Число листов: Если маршрут перевозки проходит только через одну таможню места отправления и одну таможню места назначения, то в книжке МДП должно быть по меньшей мере 2 листа для страны отправления, 3 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой производится перевозка. Для каждой дополнительной таможни места отправления или места назначения требуется соответственно 2 или 3 дополнительных листа; кроме того, следует добавить еще 2 листа, если таможни места назначения находятся в двух разных странах.

7. Представление в таможнях: Книжка МДП должна представляться вместе с дорожным транспортным средством, составом транспортных средств или контейнером(ами) в каждой таможне места отправления, в каждой промежуточной таможне и в каждой таможне места назначения. В последней таможне места отправления должностное лицо таможни ставит подпись и штамп с датой под грузовым манифестом на всех отрывных листках, которые будут использованы на остальной части маршрута (рубрика 19).

В. СПОСОБ ЗАПОЛНЕНИЯ КНИЖКИ МДП

8. Подчистки, помарки: В книжке МДП не должно быть ни подчисток, ни помарок. Все исправления должны быть произведены путем вычеркивания ошибочных указаний и добавления, в случае необходимости, надлежащих указаний. Всякое изменение должно быть подтверждено сделавшим его лицом и удостоверено таможенными органами.

9. Сведения, касающиеся регистрации: Если положениями национального законодательства не предусматривается регистрация прицепов и полуприцепов, то вместо регистрационного номера следует указать опознавательный или заводской номер.

10. Манифест:

a. Манифест заполняется на языке страны отправления, если только таможенные органы не разрешают использование другого языка. Таможенные органы других стран, по территории которых осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода манифеста на язык их страны. Во избежание задержек, которые могут быть вызваны этим требованием, перевозчикам рекомендуется иметь в своем распоряжении надлежащие переводы.

б. Указания, занесенные в манифест, должны быть отпечатаны на машинке или гектографированы так, чтобы они были удобочитаемы на всех листах. Листы, заполненные неразборчиво, не принимаются таможенными органами.

с. Если в манифесте не хватает места для внесения данных о всех перевозимых грузах, к отрывным листкам могут прилагаться дополнительные листки того же образца, что и манифест, или коммерческие документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. В этом случае во все отрывные листки надлежит внести следующие сведения:

i. число дополнительных листов (рубрика 10);

ii. число и тип грузовых мест или предметов, а также общий вес брутто грузов, перечисленных в этих дополнительных листах (рубрики 11 - 13).

d. Если книжка МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отдельно содержимое каждого транспортного средств или каждого контейнера. Этому указанию должен предшествовать регистрационный номер транспортного средства или опознавательный номер контейнера (рубрика 11 манифеста).

e. Если маршрут перевозки проходит через несколько таможен отправления или назначения, то записи, касающиеся принятых для оформления грузов или грузов, предназначенных для каждой таможни, также должны быть внесены в манифест отдельно друг от друга.

11. Упаковочные листы, фотографии, схемы и т.д.: Если для опознавания тяжеловесных или громоздких грузов таможенные органы требуют, чтобы подобные документы были приложены к книжке МДП, последние должны быть заверены таможенными органами и прикреплены к странице 2 обложки книжки. Кроме того, на всех отрывных листках в рубрике 10 следует перечислить эти документы.

12. Подпись: На всех отрывных листках (рубрики 16 и 17) должны быть проставлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя.

С. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

13. Если в пути таможенные пломбы и печати случайно повреждены или груз погиб или поврежден, перевозчик должен немедленно обратиться к таможенным органам, если таковые находятся поблизости, или, в противном случае, к другим компетентным органам страны, в которой он находится. Последние в возможно короткий срок составляют протокол, приведенный в книжке МДП.

14. Если в результате дорожно-транспортного происшествия необходимо перегрузить груз на другое транспортное средство или в другой контейнер, то такая перегрузка может быть произведена лишь в присутствии представителя одного из органов, указанных выше в пункте 13. Данный орган составляет протокол. Если в книжке МДП не упомянуты "тяжеловесные или громоздкие грузы", то транспортное средство и контейнер, на которое(ый) грузы были перегружены, должно (должен) быть допущен (допущен) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами. Кроме того, должны быть наложены таможенные печати и пломбы, которые должны быть описаны в протоколе. Однако при отсутствии допущенного к перевозке транспортного средства или контейнера грузы могут быть перегружены на недопущенное(ый) транспортное средство или контейнер, если оно/он является достаточно надежным. В этом последнем случае таможенные органы расположенных далее по маршруту стран решат, могут ли также и они допустить дальнейшую перевозку грузов в этом транспортном средстве или контейнере с применением книжки МДП.

15. В случае непосредственно угрожающей опасности, требующей немедленной выгрузки всего груза или его части, перевозчик может по собственному усмотрению принять необходимые меры, не испрашивая и не ожидая вмешательства органов, упомянутых выше в пункте 13. В таком случае он должен привести доказательство того, что он вынужден был действовать так в интересах сохранения транспортного средства или контейнера или груза, и немедленно, по принятии срочных мер предупредительного характера, уведомить один из органов, упомянутых выше в пункте 13, для установления фактов проверки груза, наложения пломб на транспортное средство или контейнер и составления протокола.

16. Протокол должен оставаться в книжке МДП до прибытия груза в таможню места назначения.

17. Объединениям рекомендуется предоставлять перевозчикам, помимо образца, включенного в саму книжку МДП, несколько бланков протокола, составленных на языке(ах) стран, через которые проходит маршрут перевозки.

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЙ, В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ, ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЛЯ ТАМОЖНИ МЕСТА НАЗНАЧЕНИЯ

(можно посмотреть в полной версии "[Конвенции](#)")

ПРОТОКОЛ

Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП

(См. также правила 13 - 17, касающиеся пользования книжкой МДП)

Приложение 2

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОПУСКАТЬСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1

Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы и оборудованы таким образом:

- a. чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- b. чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- c. чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- d. чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Статья 2

Конструкция грузовых отделений

1. Для удовлетворения требований статьи 1 настоящих Правил:

a. составные элементы грузового отделения (стенки, пол, двери, стойки, рамы, поперечные элементы и т.д.) должны 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. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными;

b. двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крышки лазов, фланцы и т.д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающие устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши;

c. вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь грузового отделения. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов.

d. Несмотря на положения подпункта c) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов грузового отделения, которые по практическим соображениям должны включать полые пространства (например, между составными частями двойной стенки). Для того чтобы эти пространства нельзя было использовать в целях сокрытия грузов:

i. необходимо в тех случаях, когда внутренняя обшивка покрывает грузовое отделение на всю его высоту от пола до потолка, или в тех случаях, когда пространство между обшивкой и внешней стенкой полностью закрыто, обеспечить, чтобы внутренняя обшивка крепилась таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; и

ii. необходимо в тех случаях, когда обшивка не покрывает грузовое отделение на всю его высоту и когда пространство между обшивкой и внешней стенкой закрыто неполностью, и во всех других случаях, когда в конструкции грузового отделения имеются полые пространства, обеспечить, чтобы количество указанных пространств было ограничено до минимума и чтобы эти пространства были легко доступны для таможенного контроля.

2. Устройство окон допускается при условии, что они сделаны из достаточно прочных материалов и не могут сниматься снаружи и вновь устанавливаться без оставления видимых следов. Установка стекол тем не менее допускается, однако в этом случае окно должно быть оборудовано прочно закрепленной металлической решеткой, которую нельзя снять снаружи; размер ячеек в решетке не должен превышать 10 мм.

3. Отверстия, сделанные в полу в технических целях, таких, как смазка, обслуживание, наполнение песочницы допускаются только при условии, что они оборудуются крышкой, которая должна устанавливаться таким образом, чтобы доступ в грузовое отделение снаружи был невозможен.

Статья 3

Крытые брезентом транспортные средства

1. Положения статей 1 и 2 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом транспортные средства в той мере, в какой они могут к ним применяться.

Кроме того, эти транспортные средства должны отвечать положениям настоящей статьи.

2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплении приспособления для закрывания доступ к грузовому отделению был невозможен без оставления видимых следов.

3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и простроены двумя швами, отстоящими друг от друга, по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. N 1 (*), приложенном к настоящим Правилам; однако если на некоторых

частях брезента (например, на откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. N 2 или 2а (*), приложенных к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемой для этого шва, должен определенно отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого шва. Все швы должны быть прострочены на машине.

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. N 3 (*), приложенному к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска, по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей этой ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной, по крайней мере в 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере на 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

5. Починка производится способом, показанным на рис. N 4 (*), приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга, по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи, и от цвета самого брезента; все швы должны быть прострочены на машине. В тех случаях, когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены поврежденной части заплатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. N 1 (*), приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае полоса должна накладываться с обеих сторон брезента, а заплатка накладывается изнутри.

а. Брезент должен прикрепляться к транспортному средству в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и б) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов крепления:

- i. металлические кольца, прикрепляемые к транспортному средству;
- ii. проушины по краям брезента;
- iii. веревка или трос, проходящие через кольца над брезентом и видимые с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на жесткую часть транспортного средства, по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, за исключением тех случаев, когда система конструкции транспортного средства сама по себе препятствует доступу к грузовому отделению.

б. если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к транспортному средству, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

6. Брезент должен опираться на соответствующую конструкцию (стойки, боковины, арки, поперечины и т.д.).

7. Расстояние между кольцами и расстояние между проушинами не должно превышать 200 мм. Проушины должны быть жесткими.

8. Должны применяться следующие виды крепления:

- а. стальной трос диаметром не менее 3 мм; или
- б. веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачную нерастягивающуюся оболочку из пластмассы.

с. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно включать полую заклепку, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полой заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска (см. рис. N 5 (*), приложенный к настоящим Правилам).

д. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

- i. откидной полы, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;
- ii. колец и проушин, отвечающих условиям пункта 8 настоящей статьи; и
- iii. ремня, изготовленного из одного куска соответствующего нерастягивающегося материала шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи.

Откидная пола не нужна, если имеется специальное устройство (защитная перегородка и т.д.), которое препятствует доступу к грузовому отделению без оставления видимых следов.

(*). Рисунок N N 1, 2, 2а, 3, 4, 5 не приводятся.

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ПРИЛОЖЕНИИ 2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Дорожные транспортные средства могут быть допущены к перевозке в соответствии с одной из следующих процедур:

- a. либо в индивидуальном порядке,
- b. либо по типу конструкции (серия дорожных транспортных средств).

2. На каждое допущенное к перевозке транспортное средство выдается свидетельство о допущении, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4. Это свидетельство должно быть напечатано на языке страны выдачи и на французском или английском языке. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике N 6 свидетельства.

3. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.

4. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для возобновления свидетельства, компетентным органам страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, - компетентным органам страны, в которой проживает его владелец или пользователь.

5. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

6. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно подлежит процедуре нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

7. Компетентные органы страны регистрации транспортного средства или, если речь идет о транспортных средствах, для которых регистрация не требуется, компетентные органы страны, где проживает владелец или пользователь транспортного средства, могут в соответствующем случае изъять или возобновить свидетельство о допущении или выдать новое свидетельство о допущении при обстоятельствах, изложенных в статье 14 настоящей Конвенции и в пунктах 4, 5 и 6 настоящего приложения.

ПРОЦЕДУРА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ДОПУЩЕНИЯ

8. Заявка на индивидуальное допущение представляется компетентному органу владельцем, лицом, эксплуатирующим транспортное средство, или представителем того или другого. Компетентный орган осуществляет контроль представленного дорожного транспортного средства в соответствии с общими правилами, предусмотренными выше в пунктах 1 - 7, удостоверяется в том, что оно удовлетворяет техническим условиям, предписанным в приложении 2, и выдает после допущения свидетельство, соответствующее образцу, приведенному в приложении 4.

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ ПО ТИПУ КОНСТРУКЦИИ (СЕРИИ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ)

9. Когда дорожные транспортные средства одного и того же типа конструкции изготавливаются серийно, завод - изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в которой они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.

10. Завод - изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры или буквы, которые он присваивает типу дорожного транспортного средства, являющемуся предметом его заявки.

11. К этой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции дорожного транспортного средства, подлежащего допущению.

12. Завод - изготовитель должен письменно обязаться:

- a. представить компетентному органу те из транспортных средств данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;
- b. разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;
- c. информировать компетентный орган о любых даже мелких изменениях в чертежах или описаниях конструкции до того, как эти изменения будут произведены;
- d. на видном месте наносить на дорожные транспортные средства опознавательные цифры или буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийного выпускаемого транспортного средства данного типа (заводской номер);
- e. вести учет транспортных средств, изготовленных в соответствии с допущенным типом.

13. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.

14. Ни одно транспортное средство не может быть допущено согласно процедуре допущения по типу конструкции, если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или

нескольких изготовленных по этому типу транспортных средств, что транспортные средства этого типа отвечают техническим условиям, предусмотренным в приложении 2.

15. Компетентный орган уведомляет в письменной форме завод - изготовитель о своем решении о допусшении по типу конструкции. Это решение должно иметь дату, номер и содержать точное наименование органа, который его принял.

16. Компетентный орган принимает необходимые меры для выдачи должным образом заверенного им свидетельства о допусшении для каждого транспортного средства, изготовленного в соответствии с допущенным типом конструкции.

17. Прежде чем использовать транспортное средство для перевозки грузов с применением книжки МДП, держатель свидетельства о допусшении вписывает, если это требуется, в свидетельство о допусшении:

о регистрационный номер, присвоенный транспортному средству (рубрика 1), или

о когда речь идет о транспортном средстве, не подлежащем регистрации, свою фамилию и служебный адрес (рубрика 8).

18. Когда транспортное средство, допущенное к перевозке по типу конструкции, экспортируется в другую страну, которая является Договаривающейся Стороной настоящей Конвенции, то в этой стране не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в связи с ввозом.

ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ОТМЕТОК В СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ

19. Если в допущенном транспортном средстве, перевозящем грузы с применением книжки МДП, обнаружены серьезные неисправности, компетентные органы Договаривающихся Сторон могут либо запретить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП, либо разрешить дальнейшее следование транспортного средства с применением книжки МДП по своей территории, приняв необходимые меры по контролю. Допущенное транспортное средство должно быть приведено в удовлетворительное состояние в возможно более короткий срок и во всяком случае до его нового использования для перевозки грузов с применением книжки МДП.

20. В каждом из этих случаев таможенные органы делают соответствующую отметку в рубрике 10 свидетельства о допусшении транспортного средства. После приведения транспортного средства в результате ремонта в состояние, удовлетворяющее условиям допущения, оно должно быть представлено компетентным органам Договаривающейся Стороны, которые возобновляют действительность свидетельства путем внесения в рубрику 11 отметки, аннулирующей предыдущие отметки. Никакое транспортное средство, в рубрику 10 свидетельства которого внесена отметка в соответствии с упомянутыми положениями, не может вновь использоваться для перевозки грузов с применением книжки МДП до тех пор, пока не будет произведен соответствующий ремонт и пока отметки в рубрике 10 не будут аннулированы, как указано выше.

21. Каждая внесенная в свидетельство отметка должна быть заверена таможенными органами, и должна быть проставлена дата ее внесения.

22. Если транспортное средство имеет такие неисправности, которые, по мнению таможенных органов, не имеют серьезного характера и не создают возможности контрабанды, то может разрешаться дальнейшее использование этого транспортного средства для перевозки грузов с применением книжки МДП. Владелец свидетельства о допусшении ставится в известность об этих неисправностях и должен соответствующим образом отремонтировать свое транспортное средство в разумные сроки

Приложение 4

ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА О ДОПУЩЕНИИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

стр. 1

ВНИМАНИЕ

1. Когда компетентный орган, который выдал свидетельство о допусшении, считает это необходимым, к свидетельству прилагаются фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в рубрике N 6 свидетельства.

2. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.

3. Дорожные транспортные средства представляются каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для возобновления свидетельства, компетентным органам страны их регистрации или, если речь идет о незарегистрированном транспортном средстве, - компетентном средстве, - компетентным органам страны, в которой проживает его владелец или пользователь.

4. Если дорожное транспортное средство не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

5. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно подлежит процедуре нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

стр. 2

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА К ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

(можно посмотреть в полной версии "Конвенции")

Свидетельство N

Конвенция МДП от 19 г.

Кем выдано (название компетентного органа)

стр. 3

стр. 4

ЗАМЕЧАНИЯ

Приложение 5

ТАБЛИЧКИ TIR (*)

1. Размер табличек должен быть: 250 мм x 400 мм.

2. Литеры TIR заглавными латинскими буквами должны быть высотой в 200 мм и шириной линии не менее 20 мм. Литеры должны быть белого цвета на синем фоне.

(*) Сокращение TIR соответствует русскому сокращению МДП.

Приложение 6

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ ВВЕДЕНИЕ

i. В соответствии с положениями статьи 43 настоящей Конвенции пояснительные записки содержат толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. Они также описывают некоторые виды рекомендуемой практики.

ii. Пояснительные записки не изменяют положений настоящей Конвенции или приложений к ней, а только уточняют их содержание, смысл и область применения.

iii. В частности, в связи с положениями статьи 12 настоящей Конвенции и приложения 2 к ней в отношении технических условий допуска дорожных транспортных средств к перевозкам под таможенными печатями и пломбами, в пояснительных записках содержатся в соответствующих случаях указания о конструктивных особенностях, которые должны рассматриваться Договаривающимися Сторонами как отвечающие этим положениям. В пояснительных записках может также указываться в соответствующих случаях, какие конструктивные особенности не отвечают этим положениям.

iv. Пояснительные записки обеспечивают возможность применения положений настоящей Конвенции и приложений к ней с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

0. ОСНОВНОЙ ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ

0.1. Статья 1

0.1. b) В выражении "исключая суммы и сборы" в подпункте b) статьи 1 имеются в виду все суммы, иные чем ввозные или вывозные пошлины и сборы, взимаемые Договаривающимися Сторонами при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов. Эти суммы не должны превышать приблизительной стоимости оказанных услуг и не должны представлять собой косвенный способ защиты национальных изделий или налог на импортные или экспортные товары в финансовых целях. Такие суммы и сборы включают, в частности, платежи, связанные с

<>· свидетельствами о происхождении груза, если они требуются для транзитной перевозки;

<>· анализами, выполненными таможенными лабораториями в целях контроля;

<>· таможенными досмотрами и другими операциями по таможенной очистке, выполняемыми в нерабочие часы или за пределами официальной территории таможни;

<>· осмотрами, связанными с санитарным, ветеринарным или фитопатологическим контролем.

0.1. e) "Съемным кузовом" считается грузовое отделение, не имеющее средств передвижения и предназначенное для перевозки на дорожном транспортном средстве, шасси которого вместе с основанием кузова специально предназначены для этой цели.

0.1. e) i) Термин "частично закрытый" применительно к оборудованию, упомянутому в подпункте e) i) статьи 1, относится к оборудованию, состоящему обычно из пола и верхней конструкции, образующей погрузочное пространство, эквивалентное погрузочному пространству закрытого контейнера. Верхняя конструкция обычно состоит из металлических элементов, образующих каркас контейнера. Контейнеры такого типа могут включать также одну или несколько боковых или торцовых стенок. В некоторых случаях имеется только крыша, прикрепленная к полу стойками. Этот тип контейнера используется, в частности, для перевозки громоздких грузов (например, легковых автомобилей).

0.2. Статья 2

0.2.1. В статье 2 предусматривается, что перевозка с применением книжки МДП может начинаться и заканчиваться на территории одной и той же страны при условии, что часть маршрута проходит по

территории другой страны. В таком случае ни что не препятствует таможенным органам страны отправления требовать предъявления, кроме книжки МДП, национального документа, обеспечивающего свободный вывоз груза. Однако рекомендуется, чтобы таможенные органы не настаивали на предъявлении такого документа и соглашались на замену его соответствующей отметкой в книжке МДП.

0.2.2. Положениями настоящей статьи допускается перевозка груза с применением книжки МДП, когда только часть такой перевозки производится автомобильным транспортом. В этих положениях не оговаривается, какая часть перевозки должна производиться автомобильным транспортом; достаточно, чтобы это имело место на каком-либо участке между началом и концом операции МДП. Однако, несмотря на первоначальное намерение грузоотправителя, может случиться так, что из-за непредвиденных причин, обусловленных либо коммерческими соображениями, либо дорожно-транспортными обстоятельствами, никакая часть перевозки не может быть выполнена автомобильным транспортом. В таких исключительных случаях Договаривающиеся Стороны тем не менее должны принимать книжку МДП, и ответственность гарантийных объединений остается в силе.

0.5. Статья 5

Эта статья не исключает права производить выборочные проверки груза, однако в ней подчеркивается, что количество таких проверок должно быть очень ограниченным. Следует иметь в виду, что международная система перевозки грузов с применением книжки МДП предоставляет дополнительные гарантии по отношению к национальным процедурам; с одной стороны, данные в книжке МДП, касающиеся груза, должны соответствовать данным, внесенным в таможенные документы, составляемые в стране отправления; с другой стороны, контроль, осуществляемый в месте отправления и заверяемый таможенной места отправления, является дополнительной гарантией для стран транзита и назначения (см. также ниже замечания к статье 19).

0.6.2. Статья 6, пункт 2

Согласно положениям этого пункта таможенные органы страны могут признавать несколько объединений, причем каждое из них несет ответственность, связанную с оформлением книжек, выданных им самим или объединениями, корреспондентом которых оно является.

0.8.3. Статья 8, пункт 3

Таможенным органам рекомендуется ограничивать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийного объединения, величиной, равной 50000 долларов США на одну книжку МДП.

0.8.6. Статья 8, пункт 6

1. При отсутствии в книжке МДП достаточно точных данных о грузе, позволяющих установить размер пошлин и сборов, заинтересованные стороны могут представить доказательства, по которым можно было бы судить о подлинном характере этого груза.

2. Если никаких доказательств не представлено, пошлины и сборы будут взиматься не по единообразным ставкам безотносительно к характеру груза, а по наиболее высокой ставке, применяемой к тем грузам, которые указаны в книжке МДП.

0.10. Статья 10

Считается, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении книжки МДП получено противозаконным или обманным путем, если при операции МДП использовались грузовые отделения и контейнеры, подвергшиеся злоумышленному изменению, или если были обнаружены такие нарушения, как использование фальшивых или неточных документов, подмена грузов, подделка таможенных пломб и т.д., или в том случае, если свидетельство было получено другим незаконным путем.

0.11. Статья 11

0.11.1. При решении вопроса о пропуске груза или транспортного средства таможенным органам рекомендуется не руководствоваться тем, что гарантийное объединение несет ответственность за уплату причитающихся с владельца книжки МДП пошлин, сборов и процентов за просрочку, если их законодательство предусматривает другие средства обеспечения защиты интересов, за которые они несут ответственность.

0.11.2. Если в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 11, гарантийному объединению предлагается уплатить суммы, упомянутые в пунктах 1 и 2 статьи 8, и если оно не делает этого в предписанный Конвенцией трехмесячный срок, компетентные органы могут потребовать уплаты упомянутой суммы на основе национальных предписаний, поскольку в таком случае речь идет о невыполнении договора о предоставлении гарантий, заключенного гарантийным объединением на основе национального законодательства.

0.15. Статья 15

Отсутствие требования о представлении таможенных документов на временный ввоз может вызвать некоторые трудности в связи с нерегистрируемыми в некоторых странах транспортными средствами, такими как прицепы или полуприцепы. В этом случае положения статьи 15 могут соблюдаться при условии предоставления таможенным органам соответствующих гарантий путем указания сведений об этих транспортных средствах (марки и номера) на отрывных листках 1 и 2 книжки МДП, используемых заинтересованной страной, и на соответствующих корешках.

0.17. Статья 17

0.17.1. Положение о том, что в грузовом манифесте книжки МДП указывается отдельно содержимое каждого транспортного средства в составе транспортных средств или каждого контейнера, предназначено только для упрощения таможенной проверки содержимого отдельного транспортного средства или отдельного контейнера. Поэтому это положение не должно толковаться настолько строго, чтобы нарушением Конвенции считалось любое расхождение между тем, что фактически содержится в транспортном средстве или контейнере, и тем, что должно содержаться в транспортном средстве или контейнере согласно грузовому манифесту. Если перевозчик может доказать компетентным органам, что несмотря на такое расхождение, совокупность грузов, указанных в грузовом манифесте, соответствует совокупности грузов, находящихся на борту состава транспортных средств или содержащихся во всех контейнерах, на которые выдана книжка МДП, то этот случай, в принципе, не следует считать нарушением таможенных предписаний.

0.17.2. В случае перевозки предметов домашней обстановки может применяться процедура, предусмотренная в пункте 10 с) Правил пользования книжки МДП, причем перечень предметов следует ограничивать в разумных пределах.

0.18. Статья 18

0.18.1. В целях обеспечения надлежащего функционирования системы МДП необходимо, чтобы таможенные органы не удовлетворяли просьбы о том, чтобы при перевозке, продолжающейся на территории соседней страны, которая также является Договаривающейся Стороной настоящей Конвенции, таможня при выезде указывалась в качестве таможни места назначения, за исключением тех случаев, когда эта просьба оправдана особыми обстоятельствами.

0.18.2. 1. Грузы должны быть погружены таким образом, чтобы партия грузов, предназначенная для выгрузки в первом пункте, могла быть выгружена из транспортного средства или контейнера без необходимости выгрузки другой или других партий грузов, подлежащих выгрузке в других пунктах.

2. При перевозке с разгрузкой в нескольких таможнях необходимо после каждой частичной разгрузки делать об этом отметку в рубрике 12 всех остающихся манифестов книжки МДП, а также делать на остающихся отрывных листках и на соответствующих корешках отметку о том, чтобы были наложены новые печати и пломбы.

0.19. Статья 19

Обязанность таможни места отправления удостовериться в точности грузового манифеста предполагает необходимость проверки, по крайней мере соответствия сведений в грузовом манифесте сведениям, содержащимся в экспортных документах, и транспортных или иных торговых документах, относящихся к данному грузу; таможня места отправления может также в случае необходимости провести проверку груза. Таможня места отправления должна также до наложения печатей и пломб проверить состояние дорожного транспортного средства или контейнера, а в отношении крытых брезентом транспортных средств или контейнеров проверить состояние брезента и приспособлений для закрывания, так как сведения об этом не включены в свидетельство о допущении.

0.20. Статья 20

В частности, таможенные органы должны также учитывать при установлении сроков перевозки грузов по их территории особые предписания, относящиеся к перевозчикам, и особенно предписания, касающиеся рабочих часов и обязательных периодов отдыха водителей дорожных транспортных средств. Рекомендуются, чтобы таможенные органы использовали свое право устанавливать маршрут только в тех случаях, когда они считают это совершенно необходимым.

0.21. Статья 21

0.21.1. Положения настоящей статьи ни в коей мере не ограничивают право таможенных органов производить проверку и досмотр любых частей транспортного средства помимо опечатанного грузового отделения.

0.21.2. Таможня места въезда в страну может направить перевозчика обратно в таможню места выезда из соседней страны, если ею будет установлено, что книжка МДП в стране выезда не оформлена или оформлена неправильно. В этом случае таможня места въезда в страну вносит в книжку МДП отметку, предназначенную для соответствующей таможни места выезда.

0.21.3. Если при контроле таможенные органы берут образцы грузов, то они должны сделать в грузовом манифесте книжки МДП соответствующую отметку, содержащую все необходимые данные об изъятых грузах.

0.28. Статья 28

1. В соответствии со статьей 28 заполнение в книжке МДП свидетельства о произведенном таможенном оформлении в таможне места назначения должно производиться незамедлительно при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления.

2. Использование книжки МДП должно быть ограничено функцией, для которой она предназначена, то есть транзитной перевозкой. Книжка МДП не должна, например, использоваться для хранения грузов под таможенным контролем в месте назначения. При отсутствии каких-либо нарушений таможня места назначения должна произвести таможенное оформление книжки МДП, как только грузы, указанные в книжке,

переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин для внутреннего потребления. На практике такое оформление должно осуществляться после немедленного вывоза грузов (например, их непосредственная погрузка на судно в морском порту) или как только на них заполнена таможенная декларация в месте назначения, или как только они помещены в месте, одобренном для складирования в ожидании составления таможенной декларации (например, в приписном таможенном складе), в соответствии с правилами, действующими в стране назначения.

0.29. Статья 29

Для дорожных транспортных средств или контейнеров, перевозящих тяжеловесные или громоздкие грузы, свидетельство о допущении не требуется. Тем не менее таможня места отправления обязана проверять, выполнены ли прочие условия, предусмотренные в этой статье для данного типа перевозок. Таможни других Договаривающихся Сторон должны признавать решение, принятое таможней места отправления, за исключением тех случаев, когда, по их мнению, это решение явно противоречит положениям статьи 29.

0.38.1. Статья 38, пункт 1

Предприятие не должно лишаться права пользования процедурой МДП из-за нарушений, допущенных одним из его водителей без ведома ответственных лиц предприятия.

0.38.2. Статья 38, пункт 2

Если Договаривающаяся Сторона уведомляется о том, что лицо, находящееся на ее территории или имеющее там свое постоянное местопребывание, оказалось виновным в совершении нарушения на территории какой-либо другой страны, она не обязана препятствовать выдаче книжек МДП этому лицу.

0.39. Статья 39

Под выражением "ошибки, допущенные по небрежности", следует понимать действия, которые не совершены преднамеренно и с полным знанием обстоятельств, а обусловлены непринятием необходимых разумных мер для обеспечения точности сведений в каждом конкретном случае.

0.45. Статья 45

Договаривающимся Сторонам рекомендуется открывать возможно большее число таможен - как внутренних, так и пограничных - для осуществления операций МДП.

2. ПРИЛОЖЕНИЕ 2

2.2. Статья 2

2.2.1 а) Подпункт 1 а) - Сборка составных элементов

а. В случае применения крепежных деталей (заклепок, шурупов, болтов и гаек и т.д.) достаточное число таких деталей должно вставляться с наружной стороны, проходить через скрепляемые элементы, выступать внутри и там жестко закрепляться (например, при помощи заклепок, сварки, втулок, болтов, приклепывания или приварки гаек). Однако обычные заклепки (т.е. заклепки, постановка которых осуществляется с обеих сторон собираемого узла), могут вставляться также с внутренней стороны. Независимо от вышесказанного, пол грузового отделения может прикрепляться с помощью самонарезающихся шурупов или самосверлящих заклепок или заклепок, вставляемых с помощью заряда взрывчатого вещества, устанавливаемых изнутри и проходящих вертикально через пол и нижние металлические поперечины, при условии, за исключением случаев самонарезающихся шурупов, что некоторые их концы не будут выступать над уровнем наружной поверхности поперечин или будут приварены к ней.

б. Компетентный орган определяет, какие крепежные детали и в каком количестве должны соответствовать требованиям пункта а) настоящей записки; при этом он должен удостовериться в том, что составные элементы собраны таким образом, что их нельзя снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов. Выбор и размещение других крепежных деталей не подлежат никаким ограничениям.

с. Применение крепежных деталей, которые могут быть удалены или заменены с одной стороны без оставления видимых следов, т. е. деталей, постановка которых производится только с одной стороны собираемого узла, не допускается по условиям пункта а) настоящей записки. Примером таких деталей являются распорные заклепки, глухие заклепки и т.д.

д. Вышеописанные методы сборки распространяются на специальные транспортные средства, например, на изотермические транспортные средства, рефрижераторные транспортные средства и автоцистерны, в той мере, в какой они не противоречат техническим требованиям, которым должны удовлетворять такие транспортные средства в соответствии со своим назначением. В тех случаях, когда по техническим причинам невозможно скреплять составленные элементы методами, описанными в пункте а) настоящей записки, составные элементы могут соединяться при помощи деталей, описанных в пункте с) настоящей записки, при условии, что к крепежным деталям, используемым с внутренней стороны стенки, не будет доступа с наружной стороны.

2.2.1 б) Подпункт 1 б) - Двери и прочие системы закрывания

а. Приспособление, на котором могут быть поставлены таможенные печати и пломбы, должно:

і. прикрепляться при помощи сварки или по крайней мере двух крепежных деталей, удовлетворяющих требованиям пункта а) пояснительной записки 2.2.1 а); или

ii. иметь такую конструкцию, чтобы после закрытия и опечатания грузового отделения нельзя было снять это приспособление без оставления видимых следов.

Оно должно также:

iii. иметь отверстия диаметром не менее 11 мм или прорези длиной не менее 11 мм при ширине 3 мм; и

iv. обеспечивать равную степень безопасности независимо от используемого типа печатей и пломб.

b. Петли, навески, шарниры и другие детали для навешивания дверей и т.п. должны прикрепляться в соответствии с требованиями подпунктов i) и ii) пункта а) настоящей записки. Кроме того, различные составные части такого устройства (например, петли, шкворни или шарниры) должны прикрепляться таким образом, чтобы при закрытом и опечатанном грузовом отделении их нельзя было снять или переместить без оставления видимых следов. Однако в тех случаях, когда к такому устройству нет доступа с наружной стороны, достаточно обеспечить невозможность отсоединения закрытой и опечатанной двери от петли или подобного устройства без оставления видимых следов. В том случае, если дверь или система закрывания имеет более двух петель, только две ближайшие к оконечностям двери петли должны крепиться в соответствии с требованиями вышеприведенных подпунктов i) и ii) пункта а).

c. В порядке исключения, если транспортные средства имеют изотермические грузовые отделения, то приспособление для установки таможенных печатей и пломб, петли и другие детали, снятие которых дало бы доступ внутрь грузового отделения или в другие места, пригодные для сокрытия грузов, могут быть установлены на дверях таких грузовых отделений с помощью ввертных болтов или шурупов, которые вставляются снаружи, но которые в других отношениях не удовлетворяют требованиям подпункта а) приведенной выше пояснительной записки 2.2.1

d. при условии, что:

i. стержни ввертных болтов ввертных шурупов крепятся к листу с резьбовыми отверстиями или подобному приспособлению, расположенному внутри по отношению к наружной панели двери; и

ii. головки соответствующего количества ввертных болтов или ввертных шурупов привариваются к устройству для наложения таможенных печатей и пломб, к петлям и т.д. таким образом, что они полностью деформируются и что ввертные болты или шурупы невозможно демонтировать без оставления видимых следов.

Под "изотермическим грузовым отделением" подразумевается как рефрижераторное, так и теплоизолированное грузовое отделение.

e. Транспортные средства с большим числом таких закрывающих устройств, как клапаны, стопорные краны, крышки люков, фланцы и т.п., должны иметь такую конструкцию, чтобы число таможенных печатей и пломб могло быть по возможности ограничено. С этой целью соседние закрывающие устройства должны быть связаны при помощи общего приспособления, требующего постановки только одной таможенной печати или пломбы, или должны быть снабжены крышкой, отвечающей тем же требованиям.

f. Транспортные средства с открывающейся крышей должны быть сконструированы таким образом, чтобы можно было опечатывать их при помощи минимального числа таможенных печатей и пломб.

2.2.1 с) - 1 Подпункт 1 с) - Вентиляционные отверстия

a. Максимальный их размер в принципе не должен превышать 400 мм.

b. Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны быть заслонены проволочной сеткой или перфорированным металлическим экраном (с максимальным размером отверстий в обоих случаях 3 мм) и защищены сварной металлической решеткой (с максимальным размером отверстий 10 мм).

c. Отверстия, не дающие прямого доступа к грузовому отделению (например, благодаря наличию системы колен или дефлекторов), должны оборудоваться такими же устройствами, но размеры отверстий могут достигать соответственно 10 и 20 мм.

d. В тех случаях, когда отверстия устраиваются в брезенте, в принципе должно предусматриваться наличие устройств, упомянутых в пункте "b" настоящей записки. Однако допускается постановка закрывающих устройств в виде перфорированного металлического экрана, помещаемого снаружи, и проволочной или иной сетки, помещаемой с внутренней стороны.

e. Могут допускаться идентичные неметаллические приспособления при условии, что соблюдаются размеры отверстий и что используемый материал достаточно прочен для того, чтобы нельзя было без видимого повреждения значительно увеличить эти отверстия. Кроме того, вентиляционное приспособление должно быть сконструировано таким образом, чтобы его нельзя было заменить, вставляя приспособление с одной стороны брезента.

2.2.1 с) - 2 Подпункт 1 с) - Дренажные отверстия

a. Максимальный их размер в принципе не должен превышать 35 мм.

b. Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны оборудоваться устройствами, предписанными в подпункте "b" пояснительной записки 2.2.1 с) - 1 для вентиляционных отверстий.

с. В тех случаях, когда дренажные отверстия не дают прямого доступа к грузовому отделению, указанные в подпункте "b" настоящей записки устройства не требуются при условии, что отверстия оборудованы надежной системой дефлекторов, легко доступной с внутренней стороны грузового отделения.

2.3. Статья 3

2.3.3. Пункт 3 - Брезент, составленный из нескольких кусков

1. Отдельные куски, составляющие один брезент, могут быть выполнены из различных материалов, удовлетворяющих положениям пункта 2 статьи 3 приложения 2.

2. При изготовлении брезента допускается любое расположение кусков, в достаточной степени обеспечивающее безопасность, при условии, что куски соединяются в соответствии с требованиями статьи 3 приложения 2.

2.3.6 а) Подпункт 6 а) - Транспортные средства, оборудованные скользящими кольцами

Металлические кольца для крепления брезента, скользящие по металлическим штангам, укрепленным на транспортных средствах, допустимы в целях настоящего пункта при условии, если:

а. штанги крепятся к транспортному средству через промежутки максимум 60 см и таким образом, чтобы их нельзя было снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов;

б. кольца будут двойными или будут иметь центральный стержень и изготовлены цельными без применения сварки;

с. брезент крепится к транспортному средству в строгом соответствии с требованием, приведенным в подпункте "а" статьи 1 приложения 2 к настоящей Конвенции.

2.3.6 б) Подпункт 6 б) - Глухое крепление брезента

В тех случаях, когда один или несколько краев брезента наглухо крепятся к кузову транспортного средства, брезент должен удерживаться с помощью ленты из металла или другого подходящего материала, прикрепляемой к кузову транспортного средства крепежными деталями, удовлетворяющими требованиям подпункта "а" записки 2.2.1 а) настоящего приложения.

2.3.9. Пункт 9 - Стальные крепежные тросы с текстильным сердечником

По положениям данного пункта допускается применение тросов, имеющих текстильный сердечник, обвитый шестью стренгами из стальной проволоки, полностью покрывающими сердечник, при условии, что диаметр тросов (без учета прозрачной пластмассовой оболочки, если такая имеется) будет не менее 3 мм.

2.3.11 а) Подпункт 11 а) - Откидные натяжные полы брезента

На многих транспортных средствах брезент снабжен снаружи горизонтальной откидной полкой с проушинами, проходящей вдоль боковой стороны транспортного средства. Такие откидные полы, так называемые натяжные полы, используются для натяжения брезента с помощью тросов или подобных устройств. Эти полы использовались для прикрытия устраиваемых в брезенте горизонтальных разрезов, позволявших недозволенный доступ к грузам, перевозимым в транспортном средстве. Поэтому рекомендуется не допускать использование откидных пол этого типа. Вместо них могут использоваться, в частности следующие устройства:

а. натяжные откидные полы аналогичной конструкции, прикрепляемые с внутренней стороны брезента; или

б. небольшие отдельные откидные полы, каждая с одной проушиной, прикрепляемые снаружи брезента и расположенные на таком расстоянии друг от друга, при котором обеспечивается соответствующее натяжение брезента. В качестве альтернативы в некоторых случаях можно отказаться от использования на брезенте натяжных пол.

2.3.11 с) Подпункт 11 с) - Ремни

2.3.11 с) - 1 Для изготовления ремней могут применяться следующие материалы:

а. кожа;

б. нерастяжимые текстильные материалы, включая покрытые пластиком или прорезиненные ткани, при условии, что такие материалы после повреждения нельзя сварить или восстановить без оставления видимых следов. Кроме того, пластмасса, используемая для покрытия ремней, должна быть прозрачной и иметь гладкую поверхность.

2.3.11 с) - 2 Устройство, показанное на рис. N 3 (*) настоящего приложения, отвечает требованиям последнего абзаца пункта 11 статьи 3 приложения 2. Оно отвечает также требованиям пункта 6 статьи 3 приложения 2.

3. ПРИЛОЖЕНИЕ 3

3.0.17. Процедура допущения

1. Приложение 3 предусматривает, что компетентные органы Договаривающейся Стороны могут выдавать свидетельство о допущении транспортного средства, изготовленного на ее территории, и что не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в отношении такого транспортного средства в стране, в которой оно зарегистрировано или, в соответствующем случае, в которой его владелец имеет свое постоянное местожительство.

2. Эти положения не направлены на то, чтобы ограничить право компетентных органов Договаривающейся Стороны, на территории которой зарегистрировано транспортное средство или на территории которой его владелец имеет свое постоянное местожительство, требовать предъявления

свидетельства о допущении либо при ввозе, либо впоследствии в целях, связанных с регистрацией или проверкой транспортного средства или другими аналогичными формальностями.

3.0.20. Процедура внесения отметок в свидетельство о допущении

Когда отметка о неисправностях должна быть аннулирована после приведения транспортного средства в удовлетворительное состояние, достаточно проставить в предусмотренной для этой цели рубрике 11 "Устраненные неисправности" название соответствующего компетентного органа, его подпись и штамп.

(*) Рисунки N N 1 - 4 не приводятся.

Приложение 7

ПРИЛОЖЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

Часть I

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К КОНТЕЙНЕРАМ, КОТОРЫЕ МОГУТ ДОПУСКАТЬСЯ К МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Статья 1

Основные принципы

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут допускаться лишь контейнеры, сконструированные и оборудованные таким образом:

1. чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части контейнера или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
2. чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
3. чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
4. чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Статья 2 Конструкция контейнеров

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

a. составленные элементы контейнера (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные элементы и т.д.) должны 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. Когда стенки, пол, двери и крыша изготовлены из различных элементов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными;

b. двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крыши лазов, фланцы и т.д.) должны иметь приспособление, на которое могли бы быть наложены таможенные печати и пломбы. Это приспособление должно быть таким, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов и чтобы двери и запирающие устройства не могли открываться без нарушения таможенных печатей и пломб. Последние должны быть соответствующим образом защищены. Разрешается делать открывающиеся крыши;

c. вентиляционные и дренажные отверстия должны быть снабжены устройством, препятствующим доступу внутрь контейнера. Это устройство должно быть такой конструкции, чтобы его нельзя было снять снаружи и вновь поставить на место без оставления видимых следов.

2. Несмотря на положения подпункта c) статьи 1 настоящих Правил, разрешается наличие составных элементов контейнера, которые по практическим соображениям должны включать полые пространства (например, между составными частями двойной стенки). Для того чтобы эти пространства нельзя было использовать в целях сокрытия грузов:

i. внутренняя обшивка контейнера должна быть устроена таким образом, чтобы ее нельзя было снимать и возвращать на место без оставления видимых следов; или

ii. количество указанных пространств должно быть ограничено до минимума, и эти пространства должны быть легко доступны для таможенного контроля.

Статья 3

Складные или разборные контейнеры

Складные или разборные контейнеры должны отвечать положениям статей 1 и 2 настоящих Правил; кроме того, они должны иметь приспособления, фиксирующие различные части после сборки контейнера. Эти фиксирующие приспособления, если они расположены с наружной стороны собранного контейнера, должны быть такой конструкции, чтобы на них можно было накладывать таможенные печати и пломбы.

Статья 4

Крытые брезентом контейнеры

1. Положения статей 1, 2 и 3 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом контейнеры в той мере, в какой они могут к ним применяться. Кроме того, эти контейнеры должны отвечать положениям настоящей статьи.

2. Брезент должен быть изготовлен либо из прочного холста, либо из нерастяжимой, достаточно прочной, покрытой пластмассой или прорезиненной ткани. Брезент должен быть в исправном состоянии и изготовлен таким образом, чтобы по закреплении приспособления для закрывания доступ к грузу был невозможен без оставления видимых следов.

3. Если брезент составлен из нескольких кусков, края этих кусков должны быть загнуты один в другой и простроены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. N 1 (*), приложенном к настоящим Правилам; однако, если на некоторых частях брезента (например, на задних откидных полах и усиленных углах) невозможно соединить полосы указанным способом, достаточно загнуть край верхней части брезента и прошить полосы так, как показано на рис. N 2 (*), приложенном к настоящим Правилам. Один из швов должен быть виден лишь изнутри, и цвет нитки, используемый для этого шва, должен определенно отличаться от цвета самого брезента, а также от цвета нитки, используемой для другого шва. Все швы должны быть простроены на машине.

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. N 3 (*), приложенному к настоящим Правилам. Край каждого куска должен перекрывать край другого куска, по крайней мере на 15 мм. Соединение кусков должно быть обеспечено по всей этой ширине. Наружный край соединения должен быть покрыт полосой из пластмассы шириной по крайней мере в 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере на 3 мм в ширину, должен быть проштампован единообразный четкий рельеф. Спайка производится таким образом, чтобы куски не могли быть разъединены и снова соединены без оставления видимых следов.

5. Починка производится способом, показанным на рис. N 4 (*), приложенном к настоящим Правилам; сшиваемые края должны быть загнуты один в другой и соединены двумя ясно видимыми швами, отстоящими друг от друга, по крайней мере на 15 мм; цвет нитки, видимой изнутри, должен отличаться от цвета нитки, видимой снаружи, и от цвета самого брезента; все швы должны быть простроены на машине. В тех случаях, когда брезент, поврежденный у краев, ремонтируется путем замены повреждений части заплатой, шов может также прострачиваться в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи и рис. N 1 (*), приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой пластмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае спайка должна делаться с обеих сторон брезента, а заплата накладываться изнутри.

а. Брезент должен прикрепляться к контейнеру в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1 а) и б) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов крепления:

i. металлические кольца, прикрепляемые к контейнеру;

ii. проушины по краям брезента;

iii. веревка или трос, проходящие через кольца над брезентом и видимые с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен находить на твердую часть контейнера, по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, если система конструкции контейнера сама по себе не препятствует доступу к грузам.

б. Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к контейнеру, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

6. Расстояние между кольцами и между проушинами не должно превышать 200 мм. Проушины должны быть жесткими.

7. Должны применяться следующие виды крепления:

а. стальной трос диаметром не менее 3 мм; или

б. веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластмассовую оболочку.

Тросы могут заключаться в прозрачный нерастягивающийся кожух из пластмассы.

8. Каждый трос или веревка должны состоять из одного куска и иметь металлические наконечники на обоих концах. Приспособление для прикрепления каждого металлического наконечника должно состоять из полый заклепки, которая проходит через трос или веревку и через которую может быть продернута бечевка или лента для таможенных печатей и пломб. Трос или веревка должны оставаться видимыми с обеих сторон полый заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска (см. рис. N 5 (*), приложенный к настоящим Правилам).

9. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Одни должны также закрепляться с помощью:

а. откидной полы, пришитой или приваренной в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи;

б. колец и проушин, отвечающих условиям пункта 7 настоящей статьи; и

с. ремня, изготовленного из одного куска соответствующего нерастягивающегося материала шириной не менее 20 мм и толщиной не менее 3 мм, проходящего через кольца и соединяющего оба края

брезента и откидную полу; ремень прикрепляется с внутренней стороны брезента и должен иметь проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 8 настоящей статьи.

Откидная пола не нужна, если имеется специальное устройство (защитная перегородка и т.д.), которое препятствует доступу к грузам без оставления видимых следов.

10. Оповестительные знаки, которые должны проставляться на контейнере, и табличка о допущении, предусмотренная во второй части настоящего Приложения, ни в коем случае не должны закрываться брезентом.

(*) Рисунки N N 1 - 5 не приводятся.

Часть II

ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫМ ПРАВИЛАМИ, ПРИВЕДЕННЫМИ В ЧАСТИ I

Общие положения

1. Контейнеры могут быть допущены для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами:

a. либо на стадии производства - по типу конструкции (процедура допущения на стадии производства);

b. либо на каком - либо последующем этапе - в индивидуальном порядке или определенными партиями контейнеров одного и того же типа (процедура допущения на каком - либо этапе после его изготовления).

Общие положения для обеих процедур допущения

2. Компетентный орган, который осуществляет процедуру допущения, выдает после допущения предприятию, сделавшему заявку, свидетельство о допущении, действительное, в зависимости от обстоятельств, либо для неограниченного числа контейнеров допущенного типа, либо для определенного числа контейнеров.

3. Прежде чем приступить к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, владелец свидетельства о допущении должен прикрепить табличку о допущении на допущенный контейнер (допущенные контейнеры).

4. Табличка о допущении должна прочно крепиться на хорошо видимом месте рядом с любой другой табличкой, выдаваемой с официальными целями.

5. Табличка о допущении, соответствующая образцу N 1, который приводится в добавлении 1 к настоящей части, представляет собой металлическую пластинку размером не менее 20 см x 10 см. На ее поверхности должны быть выгравированы резцом, выдавлены рельефом или четко и прочно нанесены любым другим способом, по крайней мере на французском или на английском языке, приводимые ниже подписи:

a. надпись "Допущен для перевозки под таможенными печатями и пломбами";

b. название страны, где контейнер был допущен, либо полностью, либо в виде отличительного знака, используемого для указания страны регистрации автотранспортных средств в международном автомобильном движении, и номер свидетельства о допущении (цифры, буквы и т.д.), а также год допущения (например, "NL/26/73" означает "Нидерланды", свидетельство о допущении N 26, выданное в 1973 году");

c. порядковый номер контейнера, присвоенный ему заводом - изготовителем (заводской номер);

d. если контейнер допущен по типу конструкции, на табличке должны быть нанесены также опознавательные цифры или буквы данного типа контейнера.

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, подписанным процедурой допущения, то, прежде чем использоваться для перевозок под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

Особые положения, касающиеся допущения по типу конструкции на стадии производства

8. Когда контейнеры одного и того же типа конструкции строятся серийно, завод - изготовитель может обратиться к компетентному органу страны, в которой они производятся, с просьбой об их допущении по типу конструкции.

9. Завод - изготовитель должен указать в своей заявке опознавательные цифры и буквы, которые он присваивает типу контейнеров, являющемуся предметом его заявки.

10. К этой заявке должны прилагаться чертежи и подробное описание типа конструкции контейнера, подлежащего допущению.

11. Завод - изготовитель должен письменно обязаться:

a. представить компетентному органу те из контейнеров данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;

b. разрешить компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;

с. информировать компетентный орган о любых изменениях в чертежах и описаниях конструкции, какой бы важности они ни были, до того как эти изменения будут произведены;

d. на видном месте наносить на контейнеры, кроме знаков, предусмотренных для табличек о допущении, опознавательные цифры и буквы типа конструкции, а также порядковый номер каждого серийного выпускаемого контейнера данного типа (заводской номер);

e. вести учет контейнеров, построенных в соответствии с допущенным типом.

12. Компетентный орган указывает в случае необходимости изменения, которые следует внести в предусмотренный тип конструкции для допущения к перевозке.

13. Ни один контейнер не может быть допущен согласно процедуре допущения по типу конструкции, если компетентный орган не пришел к заключению на основании осмотра одного или нескольких построенных по этому типу контейнеров, что контейнеры этого типа отвечают техническим условиям, предусмотренным в части I.

14. После допущения какого-либо типа контейнера предприятию, сделавшему заявку, выдается в единственном экземпляре свидетельство о допущении, соответствующее образцу N 11, приведенному в добавлении 2 к настоящей части, и действительное для всех контейнеров, которые будут строиться в соответствии со спецификациями допущенного типа. Это свидетельство дает право заводу - изготовителю крепить к каждому серийному контейнеру данного типа табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

Особые положения, касающиеся допущения на каком-либо этапе после изготовления

15. Если не было сделано заявки о допущении на стадии производства, владелец, предприятие по эксплуатации контейнеров или представитель того или другого могут обратиться с просьбой о допущении к компетентному органу, которому они могут представить контейнер или контейнеры, допущение которых испрашивается.

16. Любая заявка о допущении в случае, предусмотренном в пункте 15 настоящей части, должна содержать порядковый номер (заводской номер), наносимый заводом - изготовителем на каждый контейнер.

17. Когда компетентный орган путем осмотра такого числа контейнеров, которое он считает необходимым, удостоверится в том, что этот контейнер или эти контейнеры отвечают техническим условиям, предусмотренным в части I, он выдает свидетельство о допущении, соответствующее образцу N III, приведенному в добавлении 3 к настоящей части, и действительное лишь для того числа контейнеров, которое было допущено. Это свидетельство, в котором указаны порядковый номер или порядковые номера, присвоенные заводом - изготовителем контейнеру или контейнерам, к которым оно относится, дает право предприятию, сделавшему заявку, прикреплять на каждом допущенном контейнере табличку о допущении, предусмотренную в пункте 5 настоящей части.

ВНИМАНИЕ

(Пункты 6 и 7 части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы вновь отвечать этим техническим требованиям.

7. Если основные характеристики контейнера изменены, допущение этого контейнера теряет силу, и он должен стать предметом нового допущения компетентным органом, прежде чем использоваться для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами.

Часть III

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

1. Пояснительные записки к приложению 2, приведенные в приложении 6 к настоящей Конвенции, применяются с соответствующими изменениями к контейнерам, допущенным к перевозке под таможенными печатями и пломбами во исполнение положений настоящей Конвенции.

2. Часть I - подпункт "а" пункта 6 статьи 4 Пример приемлемой с таможенной точки зрения системы крепления брезента к угловым фитингам контейнера изображен на рисунке, приложенном к настоящей части III.

3. Часть II - пункт 5

Если два крытых брезентом контейнера, допущенных к перевозке под таможенными печатями и пломбами, соединены попарно таким образом, что они образуют один контейнер, покрытый одним брезентом и удовлетворяющий требованиям, предъявляемым при перевозке под таможенными печатями и пломбами, то для такой комбинации контейнеров не требуется отдельного свидетельства о допущении или отдельной таблички о допущении.

i. Договаривающиеся Стороны являются членами Административного комитета.

ii. Комитет может разрешить компетентным администрациям государств, упоминаемых в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающимися Сторонами, или представителям международных организаций присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей при обсуждении интересующих их вопросов.

Статья 2

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций предоставляет Комитету услуги секретариата.

Статья 3

Ежегодно на своей первой сессии Комитет избирает председателя и заместителя председателя.

Статья 4

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает Комитет под эгидой Европейской Экономической Комиссии ежегодно, а также по просьбе компетентных администраций не менее пяти государств, являющихся Договаривающимися Сторонами.

Статья 5

Предложения ставятся на голосование. Каждое государство, являющееся Договаривающейся Стороной, представленное на сессии, имеет один голос. Предложения, не являющиеся предложениями о внесении поправок в настоящую Конвенцию, принимаются в Комитете большинством голосов присутствующих и голосующих. Поправки к настоящей Конвенции и решения, упомянутые в статьях 59 и 60 настоящей Конвенции, принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих.

Статья 6

Для принятия решения необходим кворум, составляющий не менее половины государств, являющихся Договаривающимися Сторонами.

Статья 7

Перед закрытием сессии Комитет утверждает свой доклад.

Статья 8

При отсутствии в настоящем приложении надлежащих положений применяются правила процедуры Европейской Экономической Комиссии, если Комитет не решит иначе.