Tacis

TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура

Completion Report

Заключительный Отчет

Appendix 3, Vol. 3/4
Приложение 3, Том 3/4
February 1998
Февраль 1998

Tacis

TRACECA Project
Legal & Regulatory Framework
Проект ТРАСЕКА
Правовая и Нормативная Структура

Completion Report
Заключительный Отчет

Appendix 3, Vol. 3/4
Приложение 3, Том 3/4
February 1998
Февраль 1998

Appendix

3

Comparitive Conventions
Volume 3/4

Приложение

3

Транспортные Конвеции и Соглашения
Том 3/4

CONTENTS

Volume 4/4
Том 4/4

11. Convention on the International sale of Goods 1980 (Vienna)
    Венская Конвенция о международной купле-продаже товаров. 1980

12. International Convention on international carriage of goods by sea 1978 (Hamburg Rules)
    Международная Конвенция о международных морских перевозках товаров. 1978 (Гамбургские Правила)

13. Convention on Harmonization of Frontier Controls 1982
    Конвенция о гармонизации пограничного контроля. 1982

14. Customs Convention on Containers 1972
    Таможенная конвенция о контеинерных перевозках. 1972

15. International Convention on Safe Containers 1972 (CSC)

16. Barcelona Transit Treaty 1921
    Барселонский договор о транзите. 1921

17. New York Transit Treaty 1965
    Нью-йоркский договор о транзите. 1965

18. Convention on the Liability of International Terminal Operators 1991
    Международная Конвенция об ответственности оператора транспортного терминала. 1991

CUSTOMS CONVENTION ON THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS UNDER COVER OF TIR CARNETS

(TIR CONVENTION)

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to facilitate the international carriage of goods by road vehicle,

CONSIDERING that the improvement of the conditions of transport constitutes one of the factors essential to the development of cooperation among them,

DECLARING themselves in favour of a simplification and a harmonization of administrative formalities in the field of international transport, in particular at frontiers,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

GENERAL

(a) Definitions

Article 1

For the purposes of this Convention:

(a) the term 'TIR operation' shall mean the transport of goods from a customs office of departure to a customs office of destination under the procedure, called the 'TIR procedure', laid down in this Convention;

(b) the term 'import or export duties and taxes' shall mean customs duties and all other duties, taxes, fees and other charges which are collected on, or in connection with, the import or export of goods, but not including fees and charges limited in amount to the approximate cost of services rendered;

(c) the term 'road vehicle' shall mean not only any power-driven road vehicle but also any trailer or semi-trailer designed to be coupled thereto;

(d) the term 'combination of vehicles' shall mean coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(e) the term 'container' shall mean an article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure):

(i) fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods,

(ii) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use,

(iii) specially designed to facilitate the transport of goods by one or more modes of transport without intermediate reloading,

(iv) designed for ready handling, particularly when being transferred from one mode of transport to another,

(v) designed to be easy to fill and to empty, and

(vi) having an internal volume of one cubic metre or more.

'Demountable bodies' are to be treated as containers;

(f) the term 'customs office of departure' shall mean any customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure begins;

(g) the term 'customs office of destination' shall mean any customs office of a Contracting Party where the international transport of a load or part-load of goods under the TIR procedure ends;

(h) the term 'customs office *en route*' shall mean any customs office of a Contracting Party through which a road vehicle, combination of vehicles or container is imported or exported in the course of a TIR operation;

(j) the term 'person' shall mean both natural and legal persons;

(k) the term 'heavy or bulky goods' shall mean any heavy or bulky object which because of its weight, size or nature is not normally carried in a closed road vehicle or closed container;

(l) the term 'guaranteeing association' shall mean an association approved by the customs authorities of a Contracting Party to act as surety for persons using the TIR procedure.

(b) Scope

Article 2

This Convention shall apply to the transport of goods without intermediate reloading, in road vehicles, combinations of vehicles or in containers, across one or more frontiers between a customs office of departure of one Contracting Party and a customs office of destination of another or of the same Contracting Party, provided that some portion of the journey between the beginning and the end of the TIR operation is made by road.

Article 3

For the provisions of this Convention to become applicable:

(a) the transport operations must be performed:

(i) by means of road vehicles, combinations of vehicles or containers previously approved under the conditions set forth in Chapter III (a), or

(ii) by means of other road vehicles, other combinations of vehicles or other containers under the conditions set forth in Chapter III (c);

(b) the transport operations must be guaranteed by associations approved in accordance with the provisions of Article 6 and must be performed under cover of a TIR carnet, which shall conform to the model reproduced in Annex 1 to this Convention.

(c) Principles

Article 4

Goods carried under the TIR procedure shall not be subjected to the payment or deposit of import or export duties and taxes at customs offices *en route*.

Article 5

1. Goods carried under the TIR procedure in sealed road vehicles, combinations of vehicles or containers shall not as a general rule be subjected to examination at customs offices *en route*.

2. However, to prevent abuses, customs authorities may in exceptional cases, and particularly when irregularity is suspected, carry out an examination of the goods at such offices.

CHAPTER II

ISSUE OF TIR CARNETS

Liability of guaranteeing associations

Article 6

1. Subject to such conditions and guarantees as it shall determine, each Contracting Party may authorize associations to issue TIR carnets, either directly or through corresponding associations, and to act as guarantors.

2. An association shall not be approved in any country unless its guarantee also covers the liabilities incurred in that country in connection with operations under cover of TIR carnets issued by foreign associations affiliated to the same international organization as that to which it is itself affiliated.

Article 7

TIR carnet forms sent to the guaranteeing associations by the corresponding foreign associations or by international organizations shall not be liable to import and export duties and taxes and shall be free of import and export prohibitions and restrictions.

Article 8

1. The guaranteeing association shall undertake to pay the import or export duties and taxes, together with any default interest, due under the customs laws and regulations of the country in which an irregularity has been noted in connection with a TIR operation. It shall be liable, jointly and severally with the persons from whom the sums mentioned above are due, for payment of such sums.

2. In cases where the laws and regulations of a Contracting Party do not provide for payment of import or

export duties and taxes as provided for in paragraph 1 above, the guaranteeing association shall undertake to pay, under the same conditions, a sum equal to the amount of the import or export duties and taxes and any default interest.

3. Each Contracting Party shall determine the maximum sum per TIR carnet, which may be claimed from the guaranteeing association on the basis of the provisions of paragraphs 1 and 2 above.

4. The liability of the guaranteeing association to the authorities of the country where the customs office of departure is situated shall commence at the time when the TIR carnet is accepted by the customs office. In the succeeding countries through which goods are transported under the TIR procedure, this liability shall commence at the time when the goods are imported or, where the TIR operation has been suspended under Article 26 (1) and (2), at the time when the TIR carnet is accepted by the customs office where the TIR operation is resumed.

5. The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods which are enumerated in the TIR carnet but also any goods which, though not enumerated therein, may be contained in the sealed section of the road vehicle or in the sealed container. It shall not extend to any other goods.

6. For the purpose of determining the duties and taxes mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article, the particulars of the goods as entered in the TIR carnet shall, in the absence of evidence to the contrary, be assumed to be correct.

7. When payment of sums mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article becomes due, the competent authorities shall so far as possible require payment from the person or persons directly liable before making a claim against the guaranteeing association.

Article 9

1. The guaranteeing association shall fix the period of validity of the TIR carnet by specifying a final date of validity after which the carnet may not be presented for acceptance at the customs office of departure.

2. Provided that it has been accepted by the customs office of departure on or before the final date of validity, as provided for in paragraph 1 of this Article, the carnet shall remain valid until the termination of the TIR operation at the customs office of destination.

Article 10

1. The TIR carnet may be discharged unconditionally or conditionally; where discharge is conditional this shall be on account of facts connected with the TIR operation itself. These facts shall be clearly indicated in the TIR carnet.

2. When the customs authorities of a country have discharged a TIR carnet unconditionally they can no longer claim from the guaranteeing association payment of the sums mentioned in Article 8 (1) and (2) unless the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner.

Article 11

1. Where a TIR carnet has not been discharged or has been discharged conditionally, the competent authorities shall not have the right to claim payment of the sums mentioned in Article 8 (1) and (2) from the guaranteeing association unless, within a period of one year from the date of acceptance of the TIR carnet by those authorities, they have notified the association in writing of the non-discharge or conditional discharge. The same provision shall apply where the certificate of discharge was obtained in an improper or fraudulent manner, save that the period shall be two years.

2. The claim for payment of the sums referred to in Article 8 (1) and (2) shall be made to the guaranteeing association at the earliest three months after the date on which the association was informed that the carnet had not been discharged or had been discharged conditionally or that the certificate of discharge had been obtained in an improper or fraudulent manner and at the latest not more than two years after that date. However, in cases which, during the abovementioned period of two years, become the subject of legal proceedings, any claim for payment shall be made within one year of the date on which the decision of the court becomes enforceable.

3. The guaranteeing association shall have a period of three months, from the date when a claim for payment is made upon it, in which to pay the amounts claimed. The sums paid shall be reimbursed to the association if, within the two years following the date on which the claim for payment was made, it has been established to the satisfaction of the customs authorities that no irregularity was committed in connection with the transport operation in question.

CHAPTER III

TRANSPORT OF GOODS UNDER TIR CARNET

(a) Approval of vehicles and containers

Article 12

In order to fall within the provisions of (a) and (b) of this Chapter, every road vehicle must as regards its construction and equipment fulfil the conditions set out in Annex 2 to this Convention and must have been approved according to the procedure laid down in Annex 3 hereto. The certificate of approval shall conform to the specimen reproduced in Annex 4.

Article 13

1. To fall within the provisions of (a) and (b) of this Chapter, containers must be constructed in conformity with the conditions laid down in Part I of Annex 7 and must have been approved according to the procedure laid down in Part II of that Annex.

2. Containers approved for the transport of goods under customs seal in accordance with the Customs Convention on containers, 1956, the agreements arising therefrom concluded under the auspices of the United Nations, the Customs Convention on containers, 1972, or any international instruments that may supersede or modify the latter Convention, shall be considered as complying with the provisions of paragraph 1 above and must be accepted for transport under the TIR procedure without further approval.

Article 14

1. Each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize the validity of the approval of road vehicles or containers which do not meet the conditions set forth in Articles 12 and 13 above. Nevertheless, Contracting Parties shall avoid delaying traffic when the defects found are of minor importance and do not involve any risk of smuggling.

2. Before it is used again for the transport of goods under customs seal, any road vehicle or container which no longer meets the conditions which justified its approval, shall be either restored to its original state, or presented for re-approval.

(b) Procedure for transport under cover of a TIR carnet

Article 15

1. No special customs document shall be required in respect of the temporary importation of a road vehicle, combination of vehicles or container carrying goods under cover of the TIR procedure. No guarantee shall be required for the road vehicle or combination of vehicles or container.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not prevent a Contracting Party from requiring the fulfilment at the customs office of destination of formalities laid down by its national regulations to ensure that, once the TIR operation has been completed, the road vehicle, the combination of vehicles or the container will be re-exported.

Article 16

When a road vehicle or combination of vehicles is carrying out a TIR operation, one rectangular plate bearing the inscription 'TIR' and conforming to the specifications given in Annex 5 to this Convention shall be affixed to the front and another to the rear of the road vehicle or combination of vehicles. These plates shall be so placed as to be clearly visible and shall be removable.

Article 17

1. A single TIR carnet shall be made out in respect of each road vehicle or container. However, a single TIR carnet may be made out in respect of a combination of vehicles or for several containers loaded on to a single road vehicle or on to a combination of vehicles. In that case the TIR manifest of the goods covered by the TIR carnet shall list separately the content of each vehicle in the combination of vehicles or of each container.

2. The TIR carnet shall be valid for one journey only. It shall contain at least the number of detachable vouchers for customs acceptance and for discharge which are necessary for the transport operation in question.

Article 18

A TIR operation may involve several customs offices of departure and destination, but, save as may otherwise be authorized by the Contracting Party or Parties concerned:

(a) the customs offices of departure shall be situated in only one country;

(b) the customs offices of destination shall be situated in not more than two countries;

(c) the total number of customs offices of departure and destination shall not exceed four.

Article 19

The goods and the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced with the TIR carnet at the customs office of departure. The customs authorities of the country of departure shall take such measures as are necessary for satisfying themselves as to the accuracy of the goods manifest and/or for affixing the customs seals or for checking customs seals affixed under the responsiblity of the said customs authorities by duly authorized persons.

Article 20

For journeys in the territory of their country, the customs authorities may fix a time limit and require the road vehicle, the combination of vehicles or the container to follow a prescribed route.

Article 21

At each customs office *en route* and at customs offices of destination, the road vehicle, the combination of vehicles or the container shall be produced for purposes of control to the customs authorities together with the load and the TIR carnet relating thereto.

Article 22

1. As a general rule and except when they examine the goods in accordance with Article 5 (2), the customs authorities of the customs offices *en route* of each of the Contracting Parties shall accept the customs seals of other Contracting Parties, provided that they are intact. The said customs authorities may, however, if control requirements make it necessary, add their own seals.

2. The customs seals thus accepted by a Contracting Party shall have in the territory of that Contracting Party the benefit of the same legal protection as is accorded to the national seals.

Article 23

The customs authorities shall not, except in special cases:

— require road vehicles, combinations of vehicles or containers to be escorted at the carriers' expense on the territory of their country,

— require examination *en route* of road vehicles, combinations of vehicles or containers and their loads.

Article 24

If the customs authorities conduct an examination of the load of a road vehicle, combination of vehicles or container in the course of the journey or at a customs office *en route*, they shall record on the TIR carnet vouchers used in their country, on the corresponding counterfoils, and on the vouchers remaining in the TIR carnet, particulars of the new seals affixed and of the controls carried out.

Article 25

If the customs seals are broken *en route* otherwise than in the circumstances of Articles 24 and 35, or if any goods are destroyed or damaged without breaking of such seals, the procedure laid down in Annex 1 to this Convention for the use of the TIR carnet shall, without prejudice to the possible application of the provisions of national law, be followed, and the certified report in the TIR carnet shall be completed.

Article 26

1. When transport under cover of a TIR carnet takes place in part in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Convention, the TIR operation shall be suspended during that part of the journey. In that case, the customs authorities of the Contracting Party on whose territory the journey continues shall accept the TIR carnet for the resumption of the TIR operation, provided that the customs seals and/or identifying marks have remained intact.

2. The same shall apply where for a part of the journey the TIR carnet is not used by the holder of the carnet in the territory of a Contracting Party because of the existence of simpler customs transit procedures or when the use of a customs transit régime is not necessary.

3. In such cases the customs offices where the TIR operation is suspended or resumed shall be deemed to be customs offices of exit *en route* and customs offices of entry *en route* respectively.

Article 27

Subject to the provisions of this Convention, and in particular Article 18, another customs office of destination may be substituted for a customs office of destination originally indicated.

Article 28

On arrival of the load at the customs office of destination, and provided that the goods are then placed under another system of customs control or are cleared for home use, discharge of the TIR carnet shall take place without delay.

(c) Provisions concerning transport of heavy or bulky goods

Article 29

1. The provisions of this section apply only to the transport of heavy or bulky goods as defined in Article 1 (k) of this Convention.

2. Where the provisions of this section apply, heavy or bulky goods may, if the authorities at the customs office of departure so decide, be carried by means of non-sealed vehicles or containers.

3. The provisions of this section shall apply only if, in the opinion of the authorities at the customs office of departure, the heavy or bulky goods carried and any accessories carried with them can be easily identified by reference to the description given, or can be provided with customs seals and/or identifying marks so as to prevent any substitution, or removal of the goods, without its being obvious.

Article 30

All the provisions of this Convention, save those to which the special provisions of this section make an exception, shall apply to the transport of heavy or bulky goods under the TIR procedure.

Article 31

The liability of the guaranteeing association shall cover not only the goods enumerated in the TIR carnet, but also any goods which, though not enumerated in the carnet, are on the load platform or among the goods enumerated in the TIR carnet.

Article 32

The cover and all vouchers of the TIR carnet shall bear the endorsement 'heavy or bulky goods' in bold letters in English or in French.

Article 33

The authorities at the customs office of departure may require such packing lists, photographs, drawings, etc., as are necessary for the identification of the goods carried to be appended to the TIR carnet. In this case they shall endorse these documents, one copy of the said documents shall be attached to the inside of the cover page of the TIR carnet, and all the manifests of the TIR carnet shall include a reference to such documents.

Article 34

The authorities at the customs offices *en route* of each of the Contracting Parties shall accept the customs seals and/or identifying marks affixed by the competent authorities of other Contracting Parties. They may, however, affix additional seals and/or identifying marks; they shall record particulars of the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

Article 35

If customs authorities conducting an examination of the load at a customs office *en route* or in the course of the journey are obliged to break seals and/or remove identifying marks, they shall record the new seals and/or identifying marks on the vouchers of the TIR carnet, used in their country, on the corresponding counterfoils and on the vouchers remaining in the TIR carnet.

CHAPTER IV

IRREGULARITIES

Article 36

Any breach of the provisions of this Convention shall render the offender liable, in the country where the offence was committed, to the penalties prescribed by the law of that country.

Article 37

When it is not possible to establish in which territory an irregularity was committed it shall be deemed to have been committed in the territory of the Contracting Party where it is detected.

Article 38

1. Each of the Contracting Parties shall have the right to exclude temporarily or permanently from the operation of this Convention any person guilty of a serious offence against the customs laws or regulations applicable to the international transport of goods.

2. This exclusion shall be notified immediately to the customs authorities of the Contracting Party on whose territory the person concerned is established or resident, and also to the guaranteeing association(s) in the country where the offence has been committed.

Article 39

When TIR operations are accepted as being otherwise in order:

1. The Contracting Parties shall disregard minor discrepancies in the observance of time limits or routes prescribed.

2. Likewise, discrepancies between the particulars on the goods manifest of the TIR carnet and the actual contents of a road vehicle, combination of vehicles or container shall not be considered as infringements of the Convention by the holder of the TIR carnet when evidence is produced to the satisfaction of the competent authorities that these discrepancies were not due to mistakes committed knowingly or through negligence at the time when the goods were loaded or dispatched or when the manifest was made out.

Article 40

The customs administrations of the countries of departure and of destination shall not consider the holder of the TIR carnet responsible for the discrepancies which may be discovered in those countries, when the discrepancies in fact relate to the customs procedures which preceded or followed a TIR operation and in which the holder was not involved.

Article 41

When it is established to the satisfaction of the customs authorities that goods specified on the manifest of a TIR carnet have been destroyed or have been irrecoverably lost by accident or *force majeure* or that they are short by reason of their nature, payment of the duties and taxes normally due shall be waived.

Article 42

On receipt from a Contracting Party of a request giving the relevant reasons, the competent autorities of the Contracting Parties concerned in a TIR operation shall furnish that Contracting Party with all available info mation needed for implementation of the provisions Articles 39, 40 and 41 above.

CHAPTER V

EXPLANATORY NOTES

Article 43

The Explanatory Notes set out in Annex 6 and in Par III of Annex 7 interpret certain provisions of thi Convention and its Annexes. They also describe certai recommended practices.

CHAPTER VI

MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 44

Each Contracting Party shall provide the guaranteein associations concerned with facilities for:

(a) the transfer of the currency necessary for the sum claimed by the authorities of Contracting Parties b virtue of the provisions of Article 8 of this Conver tion; and

(b) the transfer of currency for payment for TIR carne forms sent to the guaranteeing association by th corresponding foreign associations or by the inter national organizations.

Article 45

Each Contracting Party shall cause to be published th list of customs offices of departure, customs offices *en route* and customs offices of destination approved by i for accomplishing TIR operations. The Contractin Parties of adjacent territories shall consult each other t agree upon corresponding frontier offices and upo their opening hours.

Article 46

1. No charge shall be made for customs attendance i connection with the customs operations mentioned i this Convention, save where it is provided on days or a times or places other than those normally appointed fo such operations.

2. Contracting Parties shall arrange to the fullest extent possible for customs operations concerning perishable goods at customs offices to be facilitated.

Article 47

1. The provisions of this Convention shall preclude neither the application of restrictions and controls imposed under national regulations on grounds of public morality, public security, hygiene or public health, or for veterinary or phytopathological reasons, nor the levy of dues chargeable by virtue of such regulations.

2. The provisions of this Convention shall not preclude the application of other provisions either national or international governing transport.

Article 48

Nothing in this Convention shall prevent Contracting Parties which form a customs or economic union from enacting special provisions in respect of transport operations commencing or terminating in, or passing through, their territories, provided that such provisions do not attenuate the facilities provided for by this Convention.

Article 49

This Convention shall not prevent the application of greater facilities which Contracting Parties grant or may wish to grant either by unilateral provisions or by virtue of bilateral or multilateral agreements provided that such facilities do not impede the application of the provisions of this Convention and, in particular, TIR operations.

Article 50

The Contracting Parties shall communicate to one another, on request, information necessary for implementing the provisions of this Convention, and particularly information relating to the approval of road vehicles or containers and to the technical characteristics of their design.

Article 51

The Annexes to this Convention form an integral part thereof.

CHAPTER VII

FINAL CLAUSES

Article 52

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States which are members of the United Nations or members of any of the specialized agencies or of the International Atomic Energy Agency or parties to the Statute of the International Court of Justice, and any other State invited by the General Assembly of the United Nations, may become Contracting Parties to this Convention:

(a) by signing it without reservation of ratification, acceptance or approval;

(b) by depositing an instrument of ratification, acceptance or approval after signing it subject to ratification, acceptance or approval; or

(c) by depositing an instrument of accession.

2. This Convention shall be open from 1 January until 31 December 1976 inclusive for signature at the Office of the United Nations at Geneva by the States referred to in paragraph 1 of this Article. Thereafter it shall be open for their accession.

3. Customs or economic unions may, together with all their member States or at any time after all their member States have become Contracting Parties to this Convention, also become Contracting Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article. However, these unions shall not have the right to vote.

4. The instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 53

Entry into force

1. This Convention shall enter into force six months after the date on which five States referred to in Article 52 (1) have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. After five States referred to in Article 52 (1) have signed it without reservation of ratification, acceptance or approval, or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, this

Convention shall enter into force for further Contracting Parties six months after the date of the deposit of their instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to this Convention as amended.

4. Any such instrument deposited after an amendment has been accepted but before it has entered into force shall be deemed to apply to this Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

Article 54

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect 15 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. The validity of TIR carnets accepted by the customs office of departure before the date when the denunciation takes effect shall not be effected thereby and the guarantee of the guaranteeing association shall hold good in accordance with the provisions of this Convention.

Article 55

Termination

If, after the entry into force of this Convention, the number of States which are Contracting Parties is for any period of 12 consecutive months, reduced to less than five, the Convention shall cease to have effect from the end of the 12 month period.

Article 56

Termination of the operation of the TIR Convention, 1959

1. Upon its entry into force, this Convention shall terminate and replace, in relations between the Contracting Parties to this Convention, the TIR Convention, 1959.

2. Certificates of approval issued in respect of road vehicles and containers under the conditions of the TIR Convention, 1959, shall be accepted during the period of their validity or any extension thereof for the transport of goods under customs seal by Contracting Parties to this Convention, provided that such vehicles and containers continue to fulfil the conditions under which they were originally approved.

Article 57

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall, so far as possible, be settled by negotiation between them or other means of settlement.

2. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled by the means indicated in paragraph 1 of this Article shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these arbitrators shall appoint another arbitrator, who shall be chairman. If, three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the chairman, any of the parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint an arbitrator or the chairman of the arbitration tribunal.

3. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 2 shall be binding on the parties to the dispute.

4. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

5. Decisions of the arbitration tribunal shall be taken by majority vote.

6. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

Article 58

Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, declare that it does not consider itself bound by Article 57 (2) to (6) of this

Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by these paragraphs in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this Article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. Apart from the reservations provided for in paragraph 1 of this Article, no reservation to this Convention shall be permitted.

Article 59

Procedure for amending this Convention

1. This Convention, including its Annexes, may be amended upon the proposal of a Contracting Party by the procedure specified in this Article.

2. Any proposed amendment to this Convention shall be considered by an Administrative Committee composed of all the Contracting Parties in accordance with the Rules of Procedure set out in Annex 8. Any such amendment considered or prepared during the meeting of the Administrative Committee and adopted by it by a two-thirds majority of the members present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties for their acceptance.

3. Except as provided for under Article 60, any proposed amendment communicated in accordance with the preceding paragraph shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of 12 months following the date of communication of the proposed amendment during which period no objection to the proposed amendment has been communicated to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.

4. If an objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 3 of this Article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 60

Special procedure for amending Annexes 1 to 7

1. Any proposed amendment to Annexes 1 to 7 considered in accordance with Article 59 (1) and (2) shall come into force on a date to be determined by the Administrative Committee at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Administrative Committee at the same time, one fifth or five of the States which are Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of the United Nations of their objection to the amendment. Determination by the Administrative Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two thirds majority of those present and voting.

2. On entry into force, any amendment adopted in accordance with the procedures set out in paragraph 1 above shall for all Contracting Parties replace and supersede any previous provisions to which the amendment refers.

Article 61

Requests, communications and objections

The Secretary-General of the United Nations shall inform all Contracting Parties and all States referred to in Article 52 (1) of this Convention of any request, communication or objection under Articles 59 and 60 above and of the date on which any amendment enters into force.

Article 62

Review conference

1. Any State which is a Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Convention.

2. A review conference, to which all Contracting Parties and all States referred to in Article 52 (1) shall be invited, shall be convened by the Secretary-General of the United Nations if, within a period of six months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the States which are Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

3. A review conference, to which all Contracting Parties and all States referred to in Article 52 (1) shall be invited, shall also be convened by the Secretary-General of the United Nations upon notification of a request by the Administrative Committee. The Administrative Committee shall make a request if agreed to by a majority of those present and voting in the Committee.

4. If a conference is convened in pursuance of paragraph 1 or 3 of this Article, the Secretary-General of the United Nations shall so advise all the Contracting Parties and invite them to submit, within a period of three months, the proposals which they wish the conference to consider. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the date on which the conference is to meet.

Article 63

Notifications

In addition to the notifications and communications provided for in Articles 61 and 62, the Secretary-General of the United Nations shall notify all the States referred to in Article 52 of the following:

(a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under Article 52;

(b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with Article 53;

(c) denunciations under Article 54;

(d) the termination of this Convention under Article 55;

(e) reservations under Article 58.

Article 64

Authentic text

After 31 December 1976, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the Contracting Parties and to the States referred to in Article 52 (1) which are not Contracting Parties.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

Done at Geneva, this fourteenth day of November one thousand nine hundred an seventy-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

ANNEX 1

SPECIMEN TIR CARNET

The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English. The 'rules regarding the use of the TIR carnet' given in given in French on page 2 of the cover are also printed in English on page 3 of the cover.

(Nom de l'organisme international)

CARNET TIR*

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the customs office of departure up to and including

2. Délivré par .....
Issued by

(Nom de l'association émettrice / Name of issuing association)

3. Titulaire .....
Holder

(Nom, adresse, pays / Name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association :
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association :

5. Signature du secrétaire de l'organisme international :
Signature of the secretary of the international organization :

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ .....
Country of departure

7. Pays de destination .....
Country/Countries of destination (1)

8. Numéro(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (1)
Registration No(s) of road vehicle(s) (1)

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (numéro et date) (1)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No and date) (1)

10. Numéro(s) d'identification du (des) conteneur(s) (1)
Identification No(s) of container(s) (1)

11. Observations diverses .....
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet :
Signature of the carnet holder :

(1) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply.

* Voir annexe 1 de la convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

* See Annex 1 to the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

RÈGLES RELATIVES À L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

1. **Émission**: Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue**: Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais; les règles relatives à l'utilisation du carnet TIR sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
3. **Validité**: Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture et rubrique 4 des volets).
4. **Nombre de carnets**: Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 sous d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination**: Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais, sauf autorisation:
   a) les bureaux de douane de départ devront être situés dans le même pays;
   b) les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays;
   c) le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre (voir également la règle 10 sous e) ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets**: Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 3 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ ou de destination supplémentaire, 2 autres feuillets, respectivement 3 autres feuillets, seront nécessaires; en outre, il faudra ajouter 2 feuillets si les bureaux de douane de destination sont situés dans deux pays différents.
7. **Présentation aux bureaux de douane**: Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 19).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge**: Le carnet TIR ne comportera ni grattage ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation**: Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du numéro d'immatriculation, le numéro d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste**:
    a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
    b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.
    c) Lorsqu'il n'y a pas assez d'espace pour inscrire sur le manifeste toutes les marchandises transportées, des feuilles-annexes, du même modèle que le manifeste, ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
       i) nombre des feuilles-annexes (case 10),
       ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles-annexes (cases 11 à 13).
    d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du numéro d'immatriculation du véhicule ou du numéro d'identification du conteneur (rubrique 11 du manifeste).
    e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc.**: Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture du carnet. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 10 de tous les volets.
12. **Signature**: Tous les volets (rubriques 16 et 17) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellements douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre le modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de procès-verbaux de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

COUNTERFOIL No 1 (odd-numbered pages, white) of the TIR CARNET No

1. Accepted by the customs office at .....
2. Under No .....
3. Seals or identification marks applied .....
4. ☐ Seals or identification marks found to be intact
5. Miscellaneous (route prescribed, customs office at which the load must be produced, etc.)

.....

.....

6. Customs officer's signature and customs office date stamp

.....

VOUCHER No 1

2. Customs office(s) of departure

1. ..... 2. .....

3. .....

For official use

1. TIR CARNET No

3. Issued by (name of issuing association)

4. Valid for the acceptance of goods by the customs office of departure up to and including

5. Holder of the carnet (name, address and country)

6. Country of departure

7. Country/countries of destination

8. Registration No(s) of road vehicle(s)

9. Certificate(s) of approval (No and date)

10. Documents attached to the manifest

GOODS MANIFEST

11. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos of packages or articles	12. Number and type of packages or articles; description of goods	13. Gross weight (in kg)	18. Seals or identification marks applied (number, identification)

14. Total number of packages entered on the manifest. Destination:	Number
1. Customs office	
2. Customs office	
3. Customs office	

15. I declare the information in items 1 to 14 to be correct and complete

16. Place and date

17. Signature of holder or agent

.....

.....

19. Customs office of departure, customs officer's signature and customs office date stamp

.....

20. Certificate of acceptance of goods (customs office of departure or of entry *en route*)

☐ 21. Seals or identification marks found to be intact

22. Time limit for transit

23. Registered by the customs office at under No

24. Miscellaneous (route prescribed, customs office at which the load must be produced, etc.)

25. Customs officer's signature and customs office date stamp

.....

COUNTERFOIL No 2 (even-numbered pages, green) of the TIR CARNET No

1. Arrival certified by the customs office at .....
2. ☐ Seals or identification marks found to be intact
3. Discharged _____ packages or articles (as specified in the manifest)
4. New seals affixed .....
5. Conditions of discharge (if any) .....

6. Customs officer's signature and customs office date stamp

VOUCHER No 2

2. Customs office(s) of departure
   1. ..... 2. .....
   3. .....

For official use

1. TIR CARNET No

3. Issued by (name of issuing association)

4. Valid for the acceptance of goods by the customs office of departure up to and including

5. Holder of the carnet (name, address and country)

6. Country of departure

7. Country/countries of destination

8. Registration No(s) of road vehicle(s)

9. Certificate(s) of approval (No and date)

10. Documents attached to the manifest

GOODS MANIFEST

11. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos of packages or articles	12. Number and type of packages or articles; description of goods	13. Gross weight (in kg)	18. Seals or identification marks applied (number, identification)

14. Total number of packages entered on the manifest. Destination:	Number
1. Customs office	
2. Customs office	
3. Customs office	

15. I declare the information in items 1 to 14 to be correct and complete
16. Place and date
17. Signature of holder or agent

.....

19. Customs office of departure, customs officer's signature and customs office date stamp

TIR CARNET No

20. Certificate of acceptance of goods (customs office of departure or of entry *en route*)

☐ 21. Seals or identification marks found to be intact

22. Time limit for transit

23. Registered by the customs office at | under No

24. Miscellaneous (route prescribed, customs office at which the load must be produced, etc.)

25. Customs officer's signature and customs office date stamp

26. Certificate of discharge (customs office of exit *en route* or of destination)

☐ 27. Seals or identification marks found to be intact

28. Number of packages discharged

29. Conditions of discharge (if any)

30. Customs officer's signature and customs office date stamp

VOUCHER INTENDED EXCLUSIVELY
for the customs office of destination
if so required

VOUCHER No 2 (pink)

1. TIR CARNET No.

2. Customs office(s) of departure
1. ..... 2. .....
3. .....

3. Issued by (name of issuing association)

4. Valid for the acceptance of goods by the customs office of departure up to and including

For official use

5. Holder of the carnet (name, address and country)

6. Country of departure

7. Country/countries of destination

8. Registration No(s) of road vehicle(s)

9. Certificate(s) of approval (No and date)

10. Documents attached to the manifest

GOODS MANIFEST

11. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos of packages or articles	12. Number and type of packages or articles; description of goods	13. Gross weight (in kg)	18. Seals or identification marks applied (number, identification)

14. Total number of packages entered on the manifest. Destination:	Number
1. Customs office	
2. Customs office	
3. Customs office	

15. I declare the information in items 1 to 14 to be correct and complete
16. Place and date
17. Signature of holder or agent

.....

19. Customs office of departure, customs officer's signature and customs office date stamp

.....

20. Certificate of acceptance of goods (customs office of departure or of entry *en route*)

☐ 21. Seals or identification marks found to be intact

22. Time limit for transit

23. Registered by the customs office at under No

24. Miscellaneous (route prescribed, customs office at which the load must be produced, etc.)

25. Customs officer's signature and customs office date stamp

.....

26. Certificate of discharge (customs office of exit *en route* or of destination)

☐ 27. Seals or identification marks found to be intact

28. Number of packages discharged

29. Conditions of discharge (if any)

30. Customs officer's signature and customs office date stamp

.....

Certified report (yellow)

Drawn up in accordance with Article 25 of the TIR Convention
(See also rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)

1. Customs office(s) of departure	2. **TIR CARNET**
	3. Issued by
4. Registration No(s) of road vehicle(s) Identification No(s) of container(s)	5. Holder of the carnet
6. The customs seal(s) is/are — intact ☐ not intact ☐	8. Remarks
7. The load compartment(s) or container(s) is/are — intact ☐ not intact ☐	

9. ☐ No goods appeared to be missing ☐ The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12

10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos of packages or articles	11. Number and type of packages or articles; description of goods	12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)

14. Date, place and circumstances of the accident

15. Measures taken to enable the TIR operation to continue

☐ affixing of new seals: number ..... description .....

☐ transfer of load (see item 16 below)

☐ other

16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted

	Registration No	Approved Yes	Approved No	No of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed
(a) vehicle	.....	☐	☐	.....	..... / .....
	.....	☐	☐	.....	..... / .....
	Identification No				
(b) container	.....	☐	☐	.....	..... / .....
	.....	☐	☐	.....	..... / .....

17. Authority which drew up this certified report	18. Endorsement of next customs office reached by the TIR transport
..... Place/Date/Stamp ..... Signature	..... Signature

☐ Mark the appropriate boxes with a cross.

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language:** The TIR carnet is printed in French except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the 'Rules regarding the use of the TIR carnet' given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
3. **Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR operation at the customs office of destination, provided that it has been taken under customs control at the customs office of departure within the time limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover and item 4 of the vouchers).
4. **Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 (d) below).
5. **Number of customs offices of departure and customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several customs offices of departure and destination, but, unless otherwise authorized :
   (a) the customs offices of departure must be situated in the same country;
   (b) the customs offices of destination may not be situated in more than two countries;
   (c) the total number of customs offices of departure and destination may not exceed four (see also rule 10 (e) below).
6. **Number of forms:** Where there is only one customs office of departure, and one customs office of destination, the TIR carnet must contain at least two sheets for the country of departure, three sheets for the country of destination and two sheets for each country traversed. For each additional customs office of departure two extra sheets and for each additional customs office of destination three extra sheets shall be required; in addition, there must be two more sheets if the customs offices of destination are situated in two different countries.
7. **Presentation at customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each customs office of departure, customs office *en route* and customs office of destination. At the last customs office of departure, the customs officer shall sign and date stamp item 19 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any corrections shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the customs authorities.
9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification of manufacturer's number shall be shown instead of the registration number.
10. **The manifest:**
    (a) The manifest must be completed in the language of the country of departure, unless the customs authorities allow another language to be used. The customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
    (b) **The information on the manifest should be typed or multicopied in such a way as to be clearly legible on all the sheets. Illegible sheets will not be accepted by the customs authorities.**
    (c) When there is not enough space in the manifest to enter all the goods carried, separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must contain the following particulars:
        (i) the number of sheets attached (box 10),
        (ii) the number and type of packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 11 to 13).
    (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration number of the vehicle or the identification number of the container (item 11 of the manifest).
    (e) Likewise, if there are several customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under customs control at, or intended for, each customs office shall be clearly separated from eachother on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc.:** When such documents are required by the customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 10 of all vouchers.
12. **Signature:** All vouchers (items 16 and 17) must be dated and signed by the holder of the TIR carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

13. In the event of customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words 'Heavy or bulky goods', the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative without requesting, or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

ANNEX 2

REGULATIONS ON TECHNICAL CONDITIONS APPLICABLE TO ROAD VEHICLES WHICH MAY BE ACCEPTED FOR INTERNATIONAL TRANSPORT UNDER CUSTOMS SEAL

Article 1

Basic principles

Approval for the international transport of goods under customs seal may be granted only to vehicles, the load compartments of which are constructed and equipped in such a manner that:

(a) no goods can be removed from, or introduced into, the sealed part of the vehicle without leaving obvious traces of tampering or without breaking the customs seal;

(b) customs seals can be simply and effectively affixed to them;

(c) they contain no concealed spaces where goods may be hidden;

(d) all spaces capable of holding goods are readily accessible for customs inspection.

Article 2

Structure of load compartments

1. To meet the requirements of Article 1 of these Regulations:

(a) the constituent parts of the load compartment (sides, floor, doors, roof, uprights, frames, cross-pieces, etc.) shall be assembled either by means of devices which cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces or by such methods as will produce a structure which cannot be modified without leaving obvious traces. When the sides, floor, doors and roof are made up of various components, these shall meet the same requirements and be of sufficient strength;

(b) doors and all other closing systems (including stopcocks, manhole-covers, flanges, etc.) shall be fitted with a device on which customs seals can be fixed. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces, or the door or fastening be opened without breaking the customs seals. The latter shall be adequately protected. Opening roofs shall be permitted;

(c) apertures for ventilation and drainage shall be provided with a device preventing access to the interior of the load compartment. This device must be such that it cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces.

2. Notwithstanding the provisions of Article 1 (c) of these Regulations, constituent parts of the load compartment which, for practical reasons, have to include empty spaces (for example, between the partitions of a double wall) shall be permitted. In order that the said spaces cannot be used to conceal goods:

(i) where it covers the full height from floor to roof, or, in other cases, where the space between it and the outer wall is completely enclosed, the lining inside the load compartment shall be so fitted that it cannot be removed and replaced without leaving obvious traces, and

(ii) where a lining is of less than full height and the spaces between the lining and the outer wall are not completely enclosed, and in all other cases where spaces occur in the construction of a load compartment, the number of such spaces shall be kept to a minimum and these spaces shall be readily accessible for customs inspection.

3. Windows shall be allowed provided that they are made of materials of sufficient strength and that they cannot be removed and replaced from the outside without leaving obvious traces. Glass shall nevertheless be permitted, but in this case the window shall be fitted with a fixed metal grille which cannot be removed from the outside; the mesh of the grille shall not exceed 10 mm.

4. Openings made in the floor for technical purposes, such as lubrication, maintenance and filling of the sand-box, shall be allowed only on condition that they are fitted with a cover capable of being fixed in such a way as to render the load compartment inaccessible from the outside.

Article 3

Sheeted vehicles

1. Where applicable, the provisions of Articles 1 and 2 of these Regulations shall apply to sheeted vehicles. In

addition, these vehicles shall conform to the provisions of this Article.

2. The sheet shall be either of strong canvas or of plastic-covered or rubberized cloth, which shall be of sufficient strength and unstretchable. It shall be in good condition and made up in such a way that once the closing device has been secured, it is impossible to gain access to the load compartment without leaving obvious traces.

3. If the sheet is made up of several pieces, their edges shall be folded into one another and sewn together with two seams at least 15 mm apart. These seams shall be made as shown in Sketch No 1 appended to these Regulations; however, where in the case of certain parts of the sheet (such as flaps and reinforced corners) it is not possible to assemble the pieces in that way, it shall be sufficient to fold the edge of the top section and make the seams as shown in Sketch No 2 or 2 (a) appended to these Regulations. One of the seams shall be visible only from the inside and the colour of the thread used for that seam shall be clearly different from the colour of the sheet itself and from the colour of the thread used for the other seam. All seams shall be machine-sewn.

4. If the sheet is of plastic-covered cloth, and is made up of several pieces, the pieces may alternatively be welded together in the manner shown in Sketch No 3 appended to these Regulations. The edges of the pieces shall overlap by at least 15 mm. The pieces shall be fused together over the whole width of the overlap. The edge of the outer sheet shall be covered with a band of plastic material at least 7 mm wide, affixed by the same welding process. The plastic band and the sheet on each side of it for a width of at least 3 mm shall have a clearly-defined uniform relief pattern stamped on them. The pieces shall be welded in such a way that they cannot be separated and rejoined without leaving obvious traces.

5. Repairs shall be made in accordance with the method described in Sketch No 4 appended to these Regulations; the edges shall be folded into one another and sewn together with two visible seams at least 15 mm apart; the colour of the thread visible from the inside shall be different from that of the thread visible from the outside and from that of the sheet itself; all seams shall be machine-sewn. When a sheet which has been damaged near the edges is repaired by replacing the damaged part by a patch, the seam can also be made in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article and Sketch No 1 appended to these Regulations. Sheets of plastic-covered cloth may alternatively be repaired in accordance with the method described in paragraph 4 of this Article, but in that case the plastic band must be affixed to both sides of the sheet, the patch being fitted on the inside of the sheet.

6. (a) The sheet shall be fixed to the vehicle in compliance with the conditions set forth Article 1 (a) and (b) of these Regulations. Th following types of fastening shall be provided:

(i) metal rings fixed to the vehicles,

(ii) eyelets let into the edge of the sheet,

(iii) a fastening passing through the rings a the sheet and visible from the outside fc entire length.

The sheet shall overlap solid parts of the ve by at least 250 mm, measured from the cent the securing rings, unless the system construction of the vehicle in itself prevents access to the load compartment.

(b) When any edge of a sheet is to be permanently se to a vehicle, the two surfaces shall be joined togeth without a break and shall be held in place by devices.

7. The sheet shall be supported by an adequ superstructure (uprights, sides, arches, slats, etc.).

8. The spaces between the rings and the spaces betwe the eyelets shall not exceed 200 mm. The eyelets be reinforced.

9. The following fastenings shall be used:

(a) steel wire ropes of at least 3 mm diameter; or

(b) ropes of hemp or sisal of at least 8 mm di encased in a transparent sheath of unstretchabl tic.

Wire ropes may have a transparent sheath unstretchable plastic.

10. Each rope shall be in one piece and have end-piece at each end. The fastener of each me shall include a hollow rivet passing through the rope allow the introduction of the thread or strap of the cust seal. The rope shall remain visible on either side of the rivet so that it is possible to ensure that the rope is in o (see Sketch No 5 appended to these Regulations).

11. At the openings in the sheet, used for loadi unloading, the two edges of the sheet shall h adequate overlap. They shall also be fastened by:

(a) a flap sewn or welded in accordance with par 3 and 4 of this Article;

(b) rings and eyelets meeting the conditic paragraph 8 of this Article; and

(c) a thong made of appropriate material, in one and unstretchable, at least 20 mm wide and thick, passing through the rings and holding the two edges of the sheet and the flap; the th

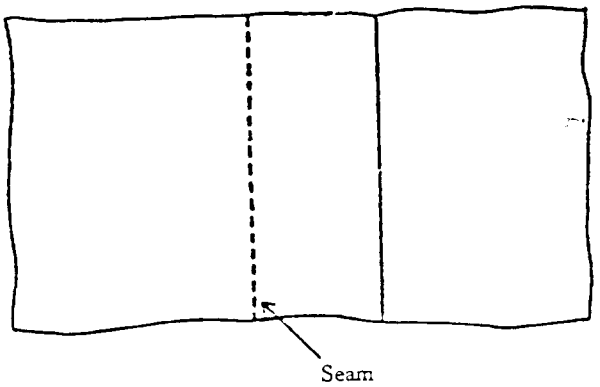
be secured inside the sheet and fitted with an eyelet to take the rope mentioned in paragraph 9 of this Article.

A flap shall not be required if a special device, such as a baffle plate, is fitted, which prevents access to the load compartment without leaving obvious traces.

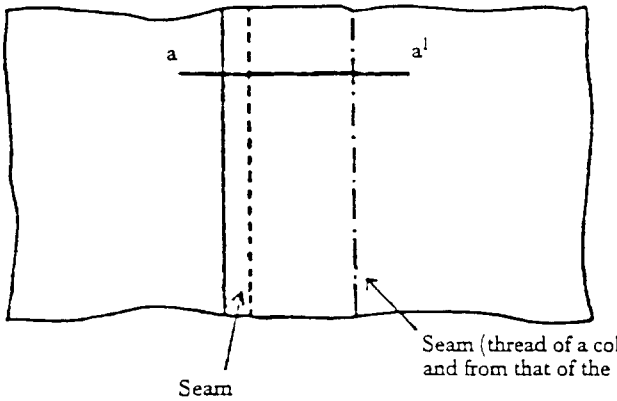
Sketch No 1

Sheet made of several pieces sewn together

Outside view

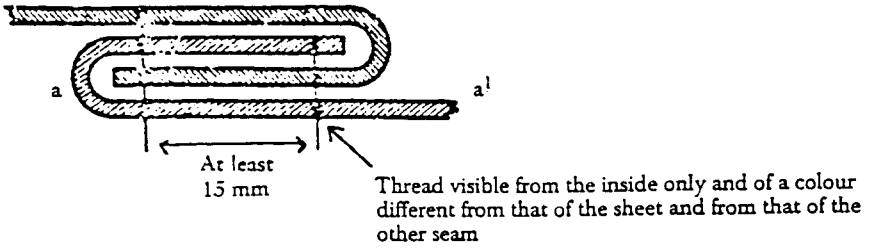


Inside view



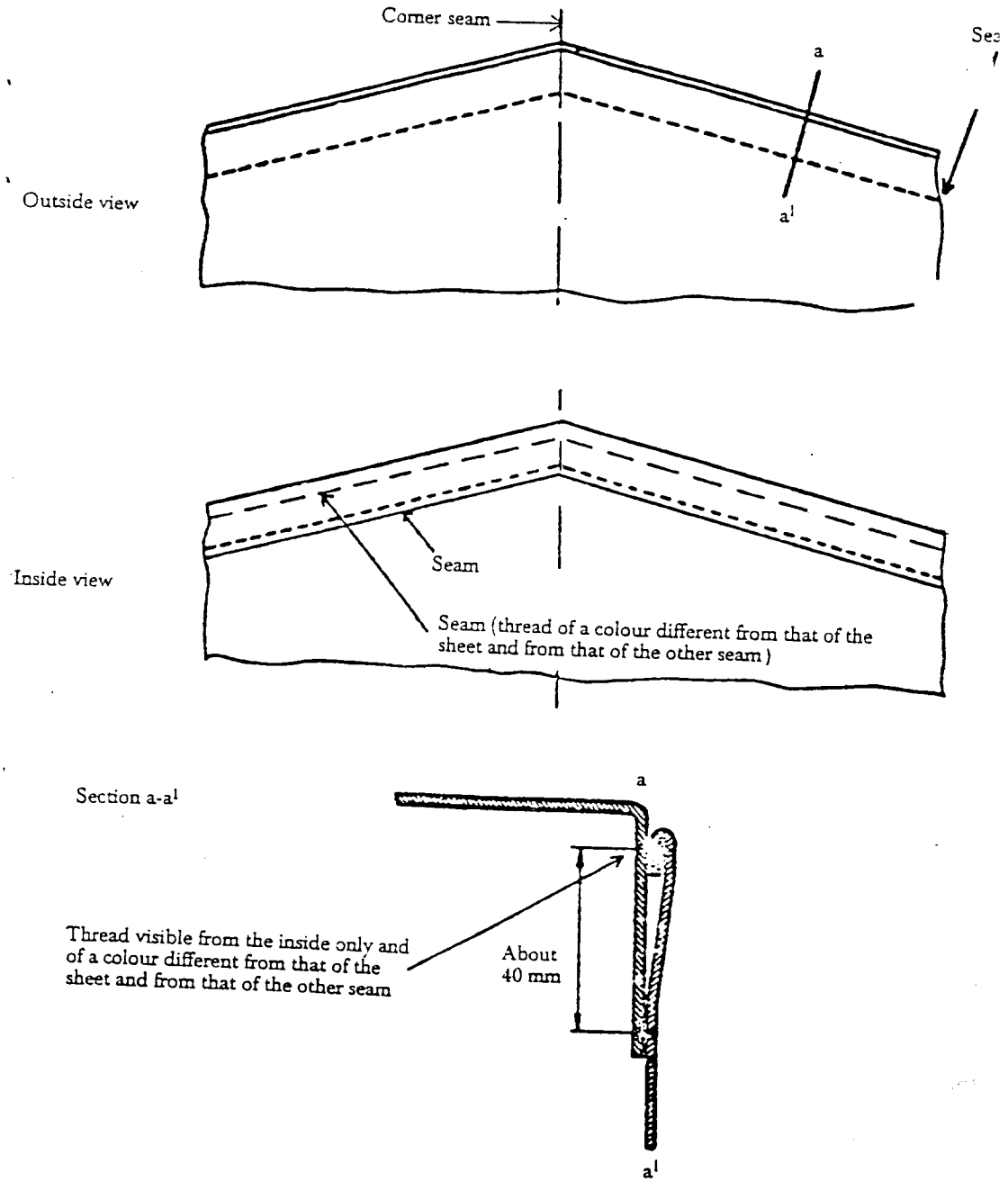
Section a-a¹

Double flat seam



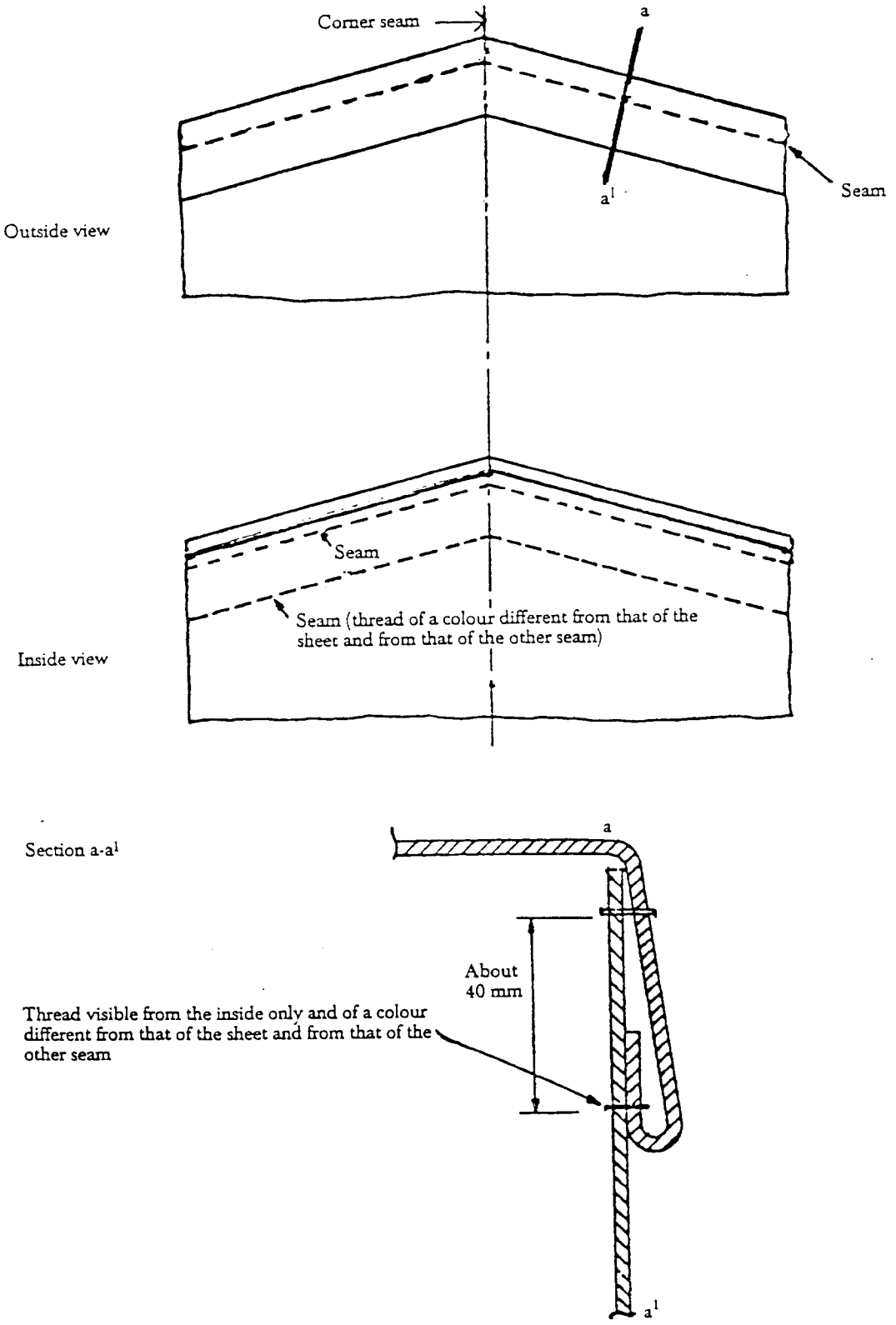
Sketch No 2

Sheet made of several pieces sewn together



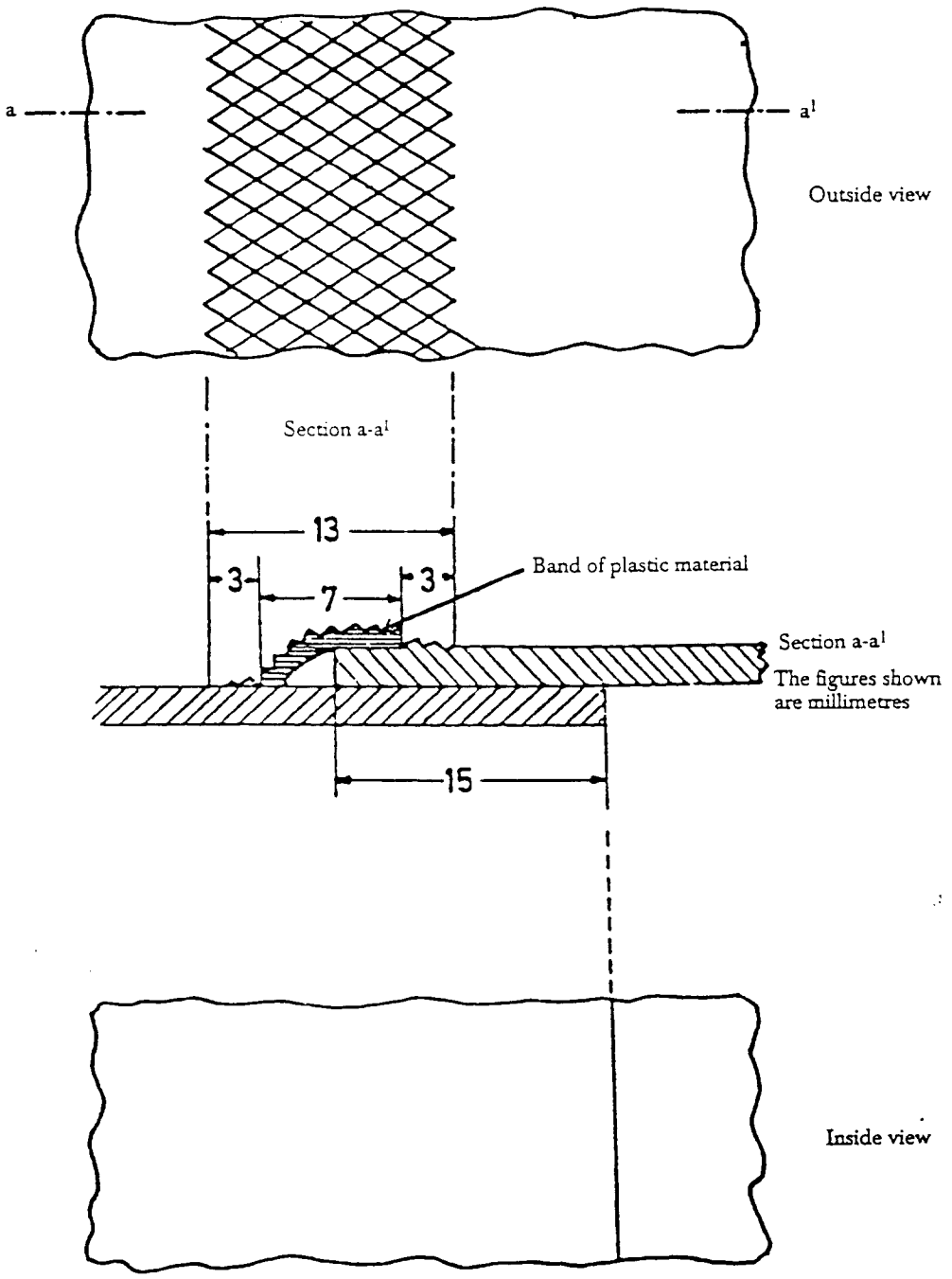
Sketch No 2 (a)

Sheet made of several pieces sewn together



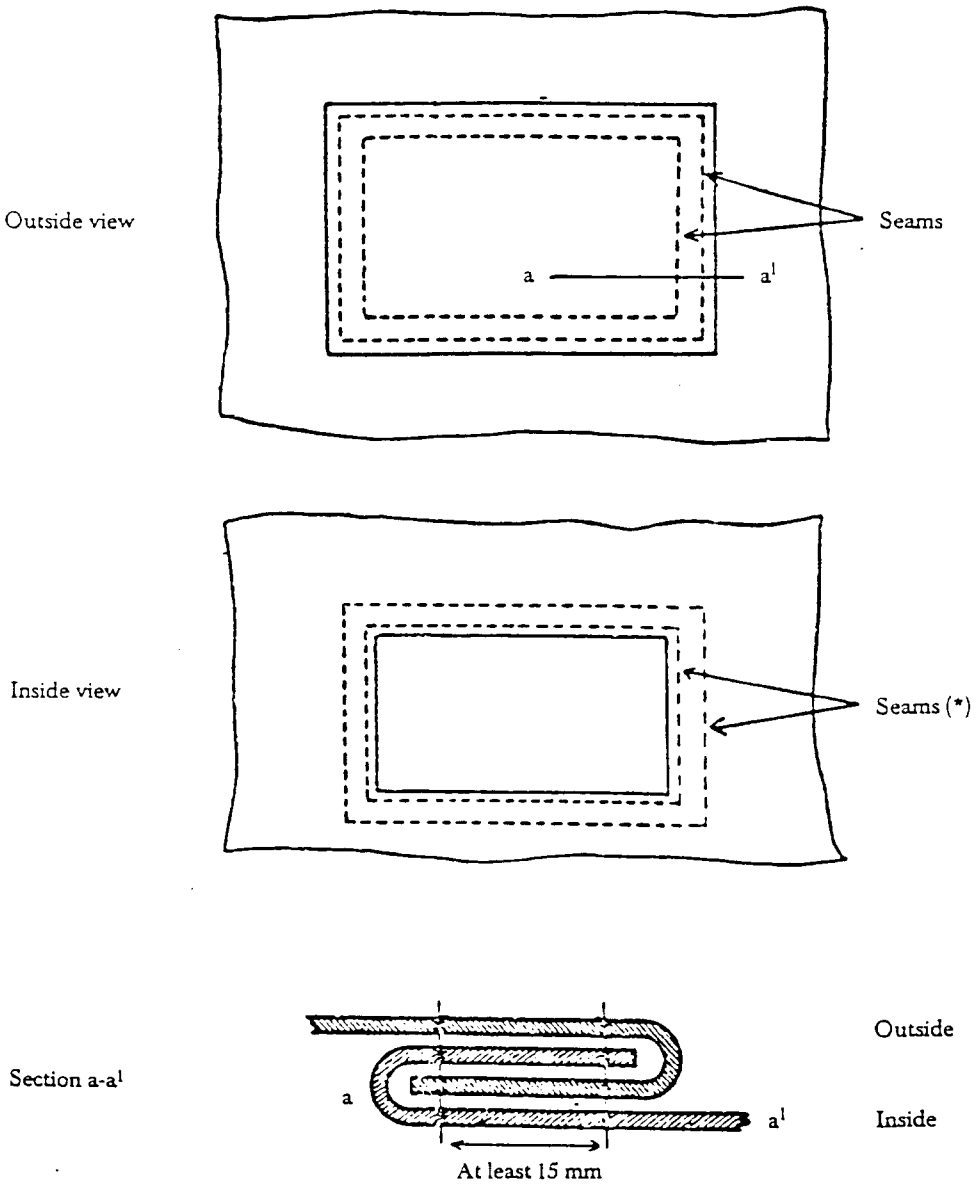
Sketch No 3

Sheet made of several pieces welded together



Sketch No 4

Repair of the sheet

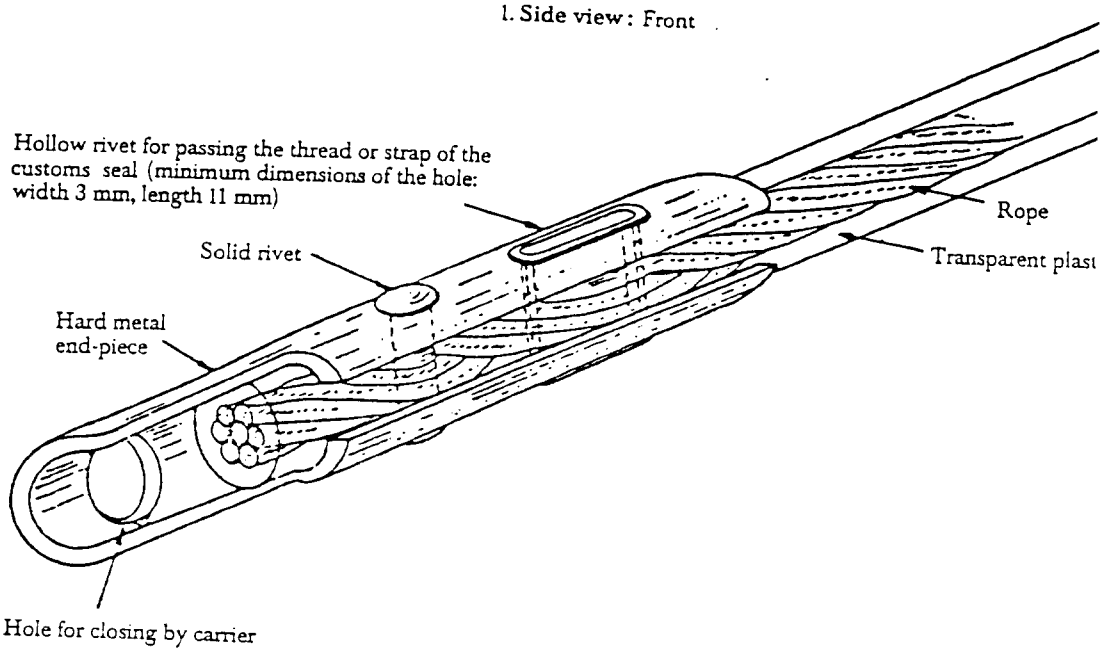


(*) Threads visible from inside shall be of a colour different from that of the threads visible from the outside and from that of the sheet.

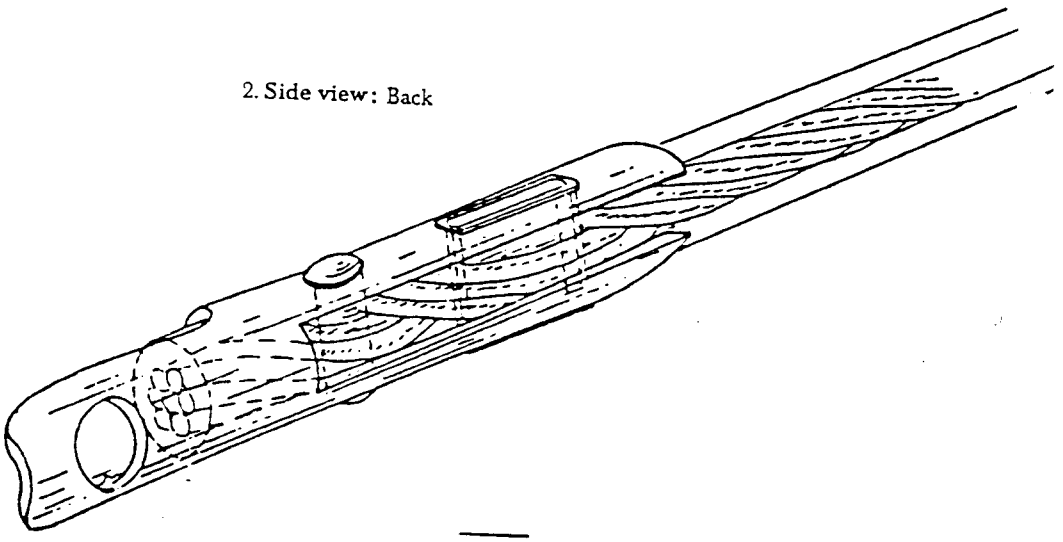
Sketch No 5

Example of end-piece

1. Side view: Front



2. Side view: Back



ANNEX 3

PROCEDURE FOR THE APPROVAL OF ROAD VEHICLES COMPLYING WITH THE TECHNICAL CONDITIONS SET FORTH IN THE REGULATIONS CONTAINED IN ANNEX 2

General

1. Road vehicles may be approved by one of the following procedures:

(a) individually; or

(b) by design type (series of road vehicles).

2. An approval certificate conforming to the standard form of Annex 4 shall be issued for approved vehicles. This certificate shall be printed in the language of the country of issue and in French or English. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority shall be attached to the certificate. The number of those documents shall then be inserted by that authority under item 6 of the approval certificate.

3. The approval certificate shall be kept on the road vehicle.

4. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval, where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.

5. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.

6. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.

7. The competent authorities of the country of registration of the vehicle or, in the case of vehicles for which registration is not required, the competent authorities of the country where the owner or user of the vehicle is established may, as the case may be, withdraw or renew the approval certificate or issue a new approval certificate in the circumstances set out in Article 14 of this Convention and in paragraphs 4, 5 and 6 of this Annex.

Procedure for individual approval

8. The owner, the operator or the representative of either shall apply to the competent authority for individual approval. The competent authority shall inspect the road vehicle produced in accordance with the general rules laid down in paragraphs 1 to 7 above and shall satisfy itself that the vehicle complies with the technical conditions prescribed in Annex 2, and after approval shall issue a certificate conforming to the model in Annex 4.

Procedure for approval by design type (series of road vehicles)

9. Where road vehicles are manufactured by type series, the manufacturer may apply to the competent authority of the country of manufacture for approval by design-type.

10. The manufacturer shall state in his application the identification numbers or letters which he assigns to the type of road vehicle to which his application for approval relates.

11. The application shall be accompanied by drawings and a detailed design specification of the type of road vehicle to be approved.

12. The manufacturer shall give an undertaking in writing that he will:

(a) produce to the competent authority such vehicles of the type concerned as that authority may wish to examine;

(b) permit the competent authority to examine further units at any time during the production of the type series concerned;

(c) advise the competent authority of any change, however small, in the design or specification before proceeding with such change;

(d) mark the road vehicles in a visible place with the identification numbers or letters of the design-type and the serial number of the vehicle in the type series (manufacturer's number);

(e) keep a record of vehicles manufactured to the approved design-type.

13. The competent authority shall state what changes, if any, must be made to the proposed design-type in order that approval may be granted.

14. No approval by design-type shall be granted unless the competent authority has satisfied itself by examination of one or more vehicles manufactured to the design-type concerned that vehicles of that type comply with the technical conditions prescribed in Annex 2.

15. The competent authority shall notify the manufacturer in writing of its decision to grant approval by design-type. This decision shall be dated and numbered. The authority which took the decision shall be clearly designated.

16. The competent authority shall take the necessary steps to issue an approval certificate, which it has duly signed, in respect of every vehicle built in conformity with an approved design-type.

17. The holder of the approval certificate shall, before using the vehicle for the carriage of goods under the cover of a TIR carnet, fill in, as may be required, on the approval certificate:

— the registration number given to the vehicle (item 1) or,

— in the case of a vehicle not subject to registration, particulars of his name and business address (item 8).

18. When a vehicle which has been approved by design-type is exported to another country which is a Contracting Party to this Convention, no further approval procedure shall be required in that country on account of its importation.

Procedure for endorsement of the certificate of approval

19. When an approved vehicle, carrying goods u cover of a TIR carnet, is found to have major defects competent authorities of Contracting Parties may eithe refuse to allow the vehicle to continue its journey u a TIR carnet, or allow the vehicle to continue its jou under a TIR carnet on its territory while taking necessary security precautions. The approved vehic must be restored to a satisfactory state as rapidly possible, and in any case before it is again used fo transport of goods under cover of a TIR carnet.

20. In each of these cases the customs authorities sh make an appropriate endorsement in item 10 of certificate of approval of the vehicle. When the ve has been restored to a condition which justifies approva it shall be presented to the competent authorities a Contracting Party who shall revalidate the certi by adding an endorsement to item 11 canc earlier observations. No vehicle, the certificate has been endorsed at item 10 under the provisions of preceding paragraph, may again be used for the tran of goods under a TIR carnet until it has been resto a satisfactory condition and until the endorseme item 10 has been cancelled as stated above.

21. Each endorsement made on the certificate sh dated and authenticated by the competent authorities.

22. When a vehicle is found to have defects whi customs authorities consider to be of minor impo and not involving the risk of smuggling, the con use of the vehicle for the transport of goods under co of a TIR carnet can be authorized. The holder approval certificate shall be notified of the defec shall restore his vehicle to a satisfactory state a reasonable time.

...e certificate

a.

...le, carrying goods u...
...o have major defects...
...icting Parties may e...
...continue its journey u...
...icle to continue its jou...
...rritory while taking...
. The approved ve...
...ctory state as rapidl...
...ore it is again used fo...
... of a TIR carnet.

...e customs authorities ...
...sement in item 10 o...
... vehicle. When the ve...
...n which justifies app...
... competent authoritie...
...all revalidate the cert...
... to item 11 cancelling...
...le, the certificate of ...
... the provisions o...
...a ... used for the tra...
...t ur ... it has been reston...
... until the endorsemen...
... stated above.

...le on the certificate sh...
...e competent authorities.

...nd to have defects whic...
...er to be of minor impo...
... of smuggling, the con...
...ansport of goods under...
...uthorized. The holder ...
...be notified of the defec...
...o a satisfactory state ...

ANNEX 4

MODEL CERTIFICATE OF APPROVAL OF A ROAD VEHICLE

(Cover page)

APPROVAL CERTIFICATE

of a road vehicle for the transport of goods under customs seal

CERTIFICATE No . . . .

TIR Convention of 14 November 1975

Issued by (competent authority)

(fold)

(Back page)

IMPORTANT NOTICE

1. When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by that authority, shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item 6 of the certificate.

2. The certificate shall be kept on the road vehicle.

3. Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.

4. If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.

5. If the essential characteristics of a road vehicle are changed, the vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be reapproved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR carnets.

Certificate of approval No

Identification

1. Registration No .....
2. Type of vehicle .....
3. Chassis No .....
4. Trade mark (or name of manufacturer) .....
5. Other particulars .....
6. Number of Annexes .....

7. Approval

☐ Individual approval

☐ approval by design type
(mark applicable alternative with an 'X')

Valid until

Place .....

Date .....

Signature .....

Stamp

8. Holder (owner or operator) (for unregistered vehicles only)

Name and address .....

9. Renewals

Valid until			
Place			
Date			
Signature			
Stamp			

(fold)

Rer
(reserved for the use of competent authorities)

10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	
10. Defects noted		11. Rectification of defects	
Authority	Stamp	Authority	Stamp
Signature		Signature	

12. Other remarks

Important notice overleaf

ANNEX 5

TIR PLATES

1. The dimensions of the plates shall be 250 × 400 mm.

2. The letters 'TIR' in capital Latin characters shall be 200 mm high and their strokes at least 20 mm wide. The letters shall be white on a blue background.

ANNEX 6

EXPLANATORY NOTES

INTRODUCTION

(i) In accordance with the provisions of Article 43 of this Convention, the Explanatory Notes interpret certain provisions of this Convention and of its Annexes. They also describe certain recommended practices.

(ii) The Explanatory Notes do not modify the provisions of this Convention or of its Annexes but merely make their contents, meaning and scope more precise:

(iii) In particular, having regard to the provisions of Article 12 of this Convention and of Annex 2 relating to the technical conditions for the approval of road vehicles for transport under customs seal, the Explanatory Notes specify, where appropriate, the construction techniques to be accepted by the Contracting Parties as complying with those provisions. The Explanatory Notes also specify, where appropriate, which construction techniques do not comply with those provisions.

(iv) The Explanatory Notes provide a means of applying the provisions of this Convention and of its Annexes so as to take into account the development of technology and economic requirements.

0. MAIN TEXT OF THE CONVENTION

0.1. *Article 1*

0.1. (b) The fees and charges excepted in Article 1 (b) mean all sums, other than import or export duties and taxes, levied by Contracting Parties on or in connection with importation or exportation. These sums shall be limited in amount to the approximate cost of the services rendered and shall not represent an indirect protection to domestic products or a tax on imports or exports for fiscal purposes. Such fees and charges include *inter alia* payments relating to :

— certificates of origin if they are required for transit,

— analyses carried out by customs laboratories for control purposes,

— customs inspections and other clearance operations carried out outside normal working hours or away from customs offices,

— inspections for sanitary, veterinary or phytopathological reasons.

0.1. (e) The term 'demountable body' means a load compartment which has no means of locomotion and which is designed to be transported upon a road vehicle, the chassis of which, together with the under-framing of the body, is specially adapted for this purpose.

0.1. (e) (i) The term 'partially enclosed', as applied to equipment in Article 1 (e) (i), relates to equipment generally consisting of a floor and a superstructure marking off a loading space equivalent to that of a closed container. The superstructure is generally made up of metal members forming the frame of a container. Containers of this type may also comprise one or more lateral or frontal walls. In some cases there is only a roof attached to the floor by uprights. This type of container is used in particular for the transport of bulky goods (motor cars, for example).

0.2. *Article 2*

0.2—1. Article 2 provides that a transport operation under cover of a TIR carnet may begin and end in the same country on condition that part of the journey is performed in foreign territory. In such cases there is nothing to prevent the customs authorities of the country of departure from requiring, in addition to the TIR carnet, a national document, intended to ensure duty-free re-importation of the goods. It is nevertheless recommended that customs authorities should not insist on the use of such a document but accept instead an appropriate endorsement on the TIR carnet.

0.2—2. The provisions of this Article allow goods to be carried under cover of a TIR carnet when only part of the journey is made by road. They do not specify what part of the journey has to be made by road and it is sufficient that this should occur at some point between the beginning and the end of the TIR operation. However, it may happen that, for unforeseen reasons of a commercial or accidental nature, no part of the journey can be made by road, despite the intentions of the sender at the start of the journey. In these exceptional cases the Contracting Parties shall nevertheless accept the TIR carnet and the liability of the guaranteeing associations shall remain in force.

0.5. *Article 5*

This Article does not exclude the right to carry out spot checks on the goods but stresses that these checks should be very limited in number. The international TIR carnet procedure, in fact, provides protection greater than that given by national procedures. Firstly the particulars on the TIR carnet relating to the goods must agree with the particulars given on the customs documents which may be required in the country of departure. In addition the countries of transit and destination are given protection by the controls which are carried out at departure and which are certified by the customs authorities at the office of departure (see note to Article 19).

0.6.2. *Article 6 (2)*

Under the provisions of this paragraph, the customs authorities of a country may approve more than one association, each of which may incur liability arising from the operations undertaken under cover of the carnets issued by it or by its corresponding associations.

0.8.3. *Article 8 (3)*

Customs authorities are recommended to limit to a sum equal to $ US 50 000 per TIR carnet the maximum amount which may be claimed from the guaranteeing association.

0.8.6. *Article 8 (6)*

1. In the absence in the TIR carnet of particulars detailed enough to enable charges on the goods to be determined, the parties concerned may produce evidence of their precise nature.

2. If no evidence is furnished, duties and taxes will be charged, not at a flat rate unrelated to the nature of the goods, but at the highest rate applicable to the kind of goods covered by the particulars in the TIR carnet.

0.10. *Article 10*

The certificate of discharge of the TIR carnet shall be regarded as having been obtained in an improper or fraudulent manner when the TIR operation has been carried out by means of load compartments or containers adapted for fraudulent purposes, or when such malpractices as the use of false or inaccurate documents, the substitution of goods, tampering with customs seals, etc., have been discovered, or when the certificate has been obtained by other illicit means.

0.11. *Article 11*

0.11—1. In deciding whether or not to release the goods or vehicle, customs authorities should not, when they have other means in law of protecting the interests for which they are responsible, be influenced by the fact that the guaranteeing association is liable for the payment of duties, taxes and default interest payable by the holder of the carnet.

0.11—2. If a guaranteeing association is asked, in accordance with the procedure set out in Article 11, to pay the sums referred to in Article 8 (1) and (2) and fails to do so within the time limit of three months prescribed by the Convention, the competent authorities may rely on national regulations in requiring payment of the sums in question because what is involved in such cases is a failure to carry out a contract of guarantee entered into by the guaranteeing association under national law.

0.15. *Article 15*

Certain difficulties may arise in the case of vehicles not subject to registration, such as in some countries, trailers or semi-trailers, when customs documents are not required for temporary admission. In that case, the provisions of Article 15 may be observed, while assuring adequate protection for the customs authorities, by recording particulars of these vehicles (make and numbers) on vouchers 1 and 2 of the TIR carnet used by the countries concerned and on the corresponding counterfoils.

0.17. *Article 17*

0.17—1. The provision that the manifest of the goods covered by the TIR carnet shall show separately the contents of each vehicle of a combination of vehicles, or of each container, is only intended to simplify customs inspection of the contents of each vehicle or container. This provision shall not therefore be interpreted so rigidly that each variation between the actual contents of a vehicle or container and the contents of that vehicle or container as shown on the manifest is considered a breach of the provisions of the Convention. If the carrier can satisfy the relevant authorities that, notwithstanding such a variation, all the goods shown on the manifest agree with the total of goods loaded in the combination of vehicles or in all the containers covered by the TIR carnet, this shall not normally be considered a breach of customs requirements.

0.17—2. In the case of household removals, the procedure laid down in paragraph 10 (c) of the rules for the use of the TIR carnet can be applied, the list of articles concerned being reasonably condensed.

0.18. *Article 18*

0.18—1. It is essential for the smooth operation of the TIR procedure that the customs authorities of one country should refuse to designate a customs office of exit as a customs office of

destination for a transport operation which is going on to a neighbouring country when that country is also a Contracting Party to this Convention, unless there are some special circumstances to justify the request.

0.18—2. 1. Goods should be so loaded that the consignment to be unloaded at the first unloading point can be taken out of the vehicle or the container without it being necessary to unload the other consignment or consignments of goods due to be unloaded at the other unloading points.

2. Where a transport operation involves unloading at more than one office it is necessary that, after a partial unloading, a record of it should be made in box 12 on all the remaining manifests of the TIR carnet, and at the same time another record should be made on the remaining vouchers and the corresponding counterfoils to the effect that new seals have been affixed.

0.19. *Article 19*

The requirement that the customs office of departure should check the accuracy of the goods manifest implies the need to verify at least that the particulars in the goods manifest tally with those in the export documents and in the transport or other commercial documents relating to the goods; the customs office of departure may also have to examine the goods. The customs office of departure must also, before affixing seals, check the condition of the road vehicle or container and, in the case of sheeted vehicles or containers, the condition of the sheets and sheet fastenings, as this equipment is not included in the certificate of approval.

0.20. *Article 20*

When fixing time limits for the transport of goods within their territory, customs authorities must likewise take into account *inter alia* any special regulations to which carriers are subject, particularly regulations concerning working hours and mandatory rest periods for drivers of road vehicles. It is recommended that these authorities should exercise their right to prescribe a route only when they consider it essential.

0.21. *Article 21*

0.21—1. The provisions of this Article do not restrict the right of customs authorities to examine all parts of a vehicle other than the sealed load compartment.

0.21—2. The customs office of entry may turn back the carrier to the customs office of exit of the adjacent country if it finds that no clearance has been given by that office or that clearance has not been given in due form. In such cases the customs office of entry inserts a note in the TIR carnet for the customs office of exit concerned.

0.21—3. If in the course of an examination, customs authorities draw samples of goods, a note recording full particulars of the goods taken must be made by those authorities on the goods manifest of the TIR carnet.

0.28. *Article 28*

1. Article 28 provides that discharge of the TIR carnet at the office of destination shall take place without delay, on condition that the goods are placed under another customs procedure or cleared for home use.

2. The use of the TIR carnet must be restricted to the function which it was intended to cover, namely the transit operation. The TIR carnet must not, for example, be used to cover the storage of goods under customs control at destination. Where no irregularity has taken place, the office of destination must discharge the TIR carnet as soon as the goods covered by the carnet have come under another customs procedure or have been cleared for home use. In practice discharge must be given as soon as the goods have been

directly re-exported (as, for example, when they are shipped on arrival at a port), or as soon as a declaration for customs purposes has been made at the place of destination, or as soon as the goods have been received into a place approved for storage while awaiting a declaration for customs purposes (for example, a transit shed), in accordance with the regulations in force in the country of destination.

0.29. *Article 29*

No certificate of approval is required for road vehicles or containers transporting heavy or bulky goods. It is, nevertheless, the responsibility of the customs office of departure to make sure that the other conditions laid down in this Article for this type of transport operation are met. Customs offices of other Contracting Parties shall accept the decision of the customs office of departure unless in their opinion it is clearly in conflict with the provisions of Article 29.

0.38.1. *Article 38 (1)*

A business enterprise should not be excluded from the TIR system because of offences committed by one of its drivers without the knowledge of the management.

0.38.2. *Article 38 (2)*

Where a Contracting Party has been notified that a person established or resident in its territory has committed an offence on the territory of a foreign country, it need not cease to allow the issue of TIR carnets to that person.

0.39. *Article 39*

The expression 'mistakes committed through negligence' is to be taken to mean acts which, although not committed deliberately and in full knowledge of the facts, are due to a failure to take reasonable and necessary steps to ensure the accuracy of the facts in any particular case.

0.45. *Article 45*

Contracting Parties are recommended to make the largest possible number of customs offices, both inland and at the frontier, available for dealing with TIR operations.

2. ANNEX 2

2.2. *Article 2*

2.2.1.(a) Subparagraph 1 (a) — Assembly of constituent parts

(a) Where joining devices (rivets, screws, bolts and nuts, etc.) are used, a sufficient number of such devices shall be inserted from outside, traverse the assembled constituent parts, protrude inside and there be firmly secured (e.g. riveted, welded, bushed or bolted and swaged or welded on the nut). However, coventional rivets (i.e. rivets whose placing requires handling from both sides of the assembly of constituent parts) may be inserted from the inside. Notwithstanding the above, load compartment floors may be secured by means of self-tapping screws, or self-drilling rivets or rivets inserted by means of an

explosive charge, when placed from inside and passing at right-angles through the floor and the metallic cross-pieces underneath, on condition, except in the case of self-tapping screws, that some of their ends be flush with the level of the outside part of the cross-piece or be welded on to it.

(b) The competent authority shall determine what joining devices, and how many of them, must fulfil the requirements of subparagraph (a) of this note; they shall do so by making sure that the constituent parts so assembled cannot be displaced and replaced without leaving obvious traces. The choice and placing of other joining devices are not subject to any restriction.

(c) Joining devices which can be removed and replaced from one side without leaving obvious traces (i.e. without requiring handling from both sides of the constituent parts to be assembled) shall not be allowed under subparagraph (a) of this note. Examples of such devices are expansion rivets, blind rivets and the like.

(d) The assembly methods described above shall apply to special vehicles, for example to insulated vehicles, refrigerated vehicles and tank-vehicles in so far as they are not incompatible with the technical requirements which such vehicles must fulfil having regard to their use. Where, due to technical r[illegible]ns, it is not practicable to secure parts in the manner described in subparagraph (a) of this note, the constituent parts may be joined by means of the devices mentioned in subparagraph (c) of this note provided that the devices used on the inner face of the wall are not accessible from the outside.

2.2.1.(b) Subparagraph 1 (b) — Doors and other closing systems

(a) The device on which customs seals can be fixed must:

(i) be secured by welding, or by not less than two joining devices conforming to subparagraph (a) of Explanatory Note 2.2.1 (a), or

(ii) be so designed that when the load compartment has been closed and sealed the device cannot be removed without leaving obvious traces.

It must also:

(iii) incorporate holes of not less than 11 mm in diameter or slots of at least 11 mm in length by 3 mm in width, and

(iv) afford equal security whatever type of seal is used.

(b) Butt hinges, strap hinges, hinge-pins and other devices for hanging [illegible]rs and the like must be secured in conformity with the requirements of subparagraphs (a) (i) and (ii) of this note. Moreover, the various components of such devices (e.g. hingeplates, pins or swivels) must be so fitted that they cannot be removed or dismantled when the load compartment is closed and sealed without leaving obvious traces. However, where such a device is not accessible from outside it will suffice if, when the door or the like has been closed and sealed, it cannot be detached from the hinge or similar device without leaving obvious traces. Where a door or closure-device has more than two hinges, only those two hinges nearest to the extremities of the door need to be fixed in conformity with the requirements of subparagraph (a) (i) and (ii) above.

(c) Exceptionally, in the case of vehicles having insulated load compartments, the customs sealing device, the hinges and any fittings, the removal of which would give access to the interior of the load compartment or to spaces in which goods could be concealed, may be fixed to the doors of such load compartments by means of set bolts or set screws which are inserted from the outside but which do not otherwise meet the requirements of Explanatory Note 2.2.1 (a), subparagraph (a) above, on condition that:

(i) the tails of the set bolts or set screws are fixed into a tapping plate or similar device fitted behind the outer layer or layers of the door structure, and

(ii) the heads of the appropriate number of set bolts or set screws are so welded to the customs sealing device, hinges, etc., that they are completely deformed and that the set bolts or set screws cannot be removed without leaving visible signs of tampering [1].

The term 'insulated load compartment' is to be taken to include refrigerated and isothermic load compartments.

(d) Vehicles comprising a large number of such closures as valves, stopcocks, manhole covers, flanges and the like must be designed so as to keep the number of customs seals to a minimum. To this end, neighbouring closures must be interconnected by a common device requiring only one customs seal, or must be provided with a cover meeting the same purpose.

(e) Vehicles with opening roofs must be constructed in such a manner as to permit sealing with a minimum number of customs seals.

2.2.1.(c) — 1. Subparagraph 1 (c) — Ventilation apertures

(a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 400 mm.

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment, must be obstructed by means of wire gauze or perforated metal screens (maximum dimension of holes: 3 mm in both cases) and protected by welded metal lattice work (maximum dimension of holes: 10 mm).

(c) Apertures not permitting direct access to the load compartment (e.g. because of elbow or baffle-plate systems) must be provided with the same devices, in which, however, the dimensions of the holes may be as much as 10 and 20 mm respectively.

(d) Where openings are made in sheets, the devices referred to in subparagraph (b) of this note must in principle be prescribed. However, blocking devices in the form of a perforated metal screen fitted outside, and wire or other gauze fitted inside, will be allowed.

(e) Identical non-metal devices may be allowed provided that the holes are of the requisite dimensions and the material used is strong enough to prevent the holes from being substantially enlarged without visible damage. In addition, it must be impossible to replace the ventilation device by working from one side of the sheet only.

2.2.1.(c) — 2. Subparagraph 1 (c) — Drainage apertures

(a) Their greatest dimension must, in principle, not exceed 35 mm.

(b) Apertures permitting direct access to the load compartment must be provided with the devices described in subparagraph (b) of Explanatory Note 2.2.1 (c) — 1 for ventilation apertures.

(c) When drainage apertures do not permit direct access to the load compartment, the devices referred to in subparagraph (b) of this note will not be prescribed, on condition that the apertures are provided with a reliable baffle system readily accessible from inside the load compartment.

2.3. *Article 3*

2.3.3. Paragraph 3 — Sheets made up of pieces

(a) The several pieces constituting one sheet may be made of different materials conforming to the provisions of Article 3 (2) of Annex 2.

[1] See Sketch No 1 appended to this Annex.

(b) Any arrangement of the pieces which adequately guarantees security will be allowed in making up the sheet, on condition that the pieces are assembled in conformity with the requirements of Article 3 of Annex 2.

2.3.6.(a) Subparagraph 6 (a) — Vehicles with sliding rings

Metal securing rings sliding on metal bars fixed to the vehicles are acceptable for the purpose of this paragraph (see Sketch No 2 appended to this Annex) provided that:

(a) the bars are affixed to the vehicles at maximum spacings of 60 cm and in such a manner that they cannot be removed and replaced without leaving obvious traces;

(b) the rings are made with a double hoop or equipped with a central bar and made in one piece without the use of welding; and

(c) the sheet is fixed to the vehicle in strict compliance with the conditions set forth in Article 1 (a) of Annex 2 to this Convention.

2.3.6.(b) Subparagraph 6 (b) — Permanently-secured sheets

Where one or more edges of the sheet are permanently attached to the body of the vehicle, the sheet shall be held in place by one or more strips of metal or other suitable material secured to the body of the vehicle by joining devices meeting the requirements of subparagraph (a) of Explanatory Note 2.2.1 (a) of this Annex.

2.3.9. Paragraph 9 — Textile-cored steel fastening ropes

For purposes of this paragraph, ropes comprising a textile core surrounded by six strands consisting solely of steel wire and completely covering the core will be allowed on condition that the ropes (without taking into account the transparent plastic sheath, if any) are not less than 3 mm in diameter.

2.3.11.(a) Subparagraph 11 (a) — Sheet-tensioning flaps

The sheets of many vehicles are provided on the outside with a horizontal flap pierced by eyelets running along the length of the side of the vehicle. Such flaps, known as tensioning flaps, are used to tauten the sheet by means of tensioning cords or similar devices. Such flaps have been used to conceal horizontal slits made in the sheets giving improper access to the goods carried in the vehicle. It is therefore recommended that the use of flaps of this type should not be allowed. The following devices may be used instead:

(a) tensioning flaps of similar design fixed on the inside of the sheet; or

(b) small individual flaps each pierced by one eyelet secured to the outside surface of the sheet and spaced at such distances as will permit an adequate tensioning of the sheet.

Alternatively, it may be possible in certain cases to avoid the use of tensioning flaps on sheets.

2.3.11.(c) Subparagraph 11 (c) — Sheet thongs

2.3.11. (c)—1. The following materials are regarded as suitable for making thongs:

(a) leather;

(b) non-tensile textile materials including plastic-covered or rubberized cloth, provided that such materials cannot after severance be welded or reconstituted without leaving obvious traces. Furthermore, the plastic material used to cover thongs shall be transparent and smooth-surfaced.

2.3.11. (c)—2. The device shown in Sketch No 3 appended to this Annex meets the requirements of the last part of Article 3 (11) of Annex 2. It also meets the requirements of Article 3 (6) of Annex 2.

3. ANNEX 3

3.0.17. Approval procedure

1. Annex 3 provides that the competent authorities of a Contracting Party may issue a certificate of approval in respect of a vehicle constructed within its territory and that no additional approval procedures shall be applied in respect of such a vehicle in the country where it is registered or, as the case may be, where the owner is resident.

2. These provisions are not intended to restrict the right of the competent authorities of the Contracting Party where the vehicle is registered or where the owner is resident to require the production of such a certificate of approval either at importation or subsequently for purposes connected with the registration or control of the vehicle or with similar legal requirements.

3.0.20. Procedure for endorsement of the certificate of approval

When an endorsement concerning defects is to be cancelled after the vehicle has been restored to a satisfactory state, it is sufficient to state, under item 11 provided for the purpose, 'defects rectified' followed by the name, signature and stamp of the competent authority concerned.

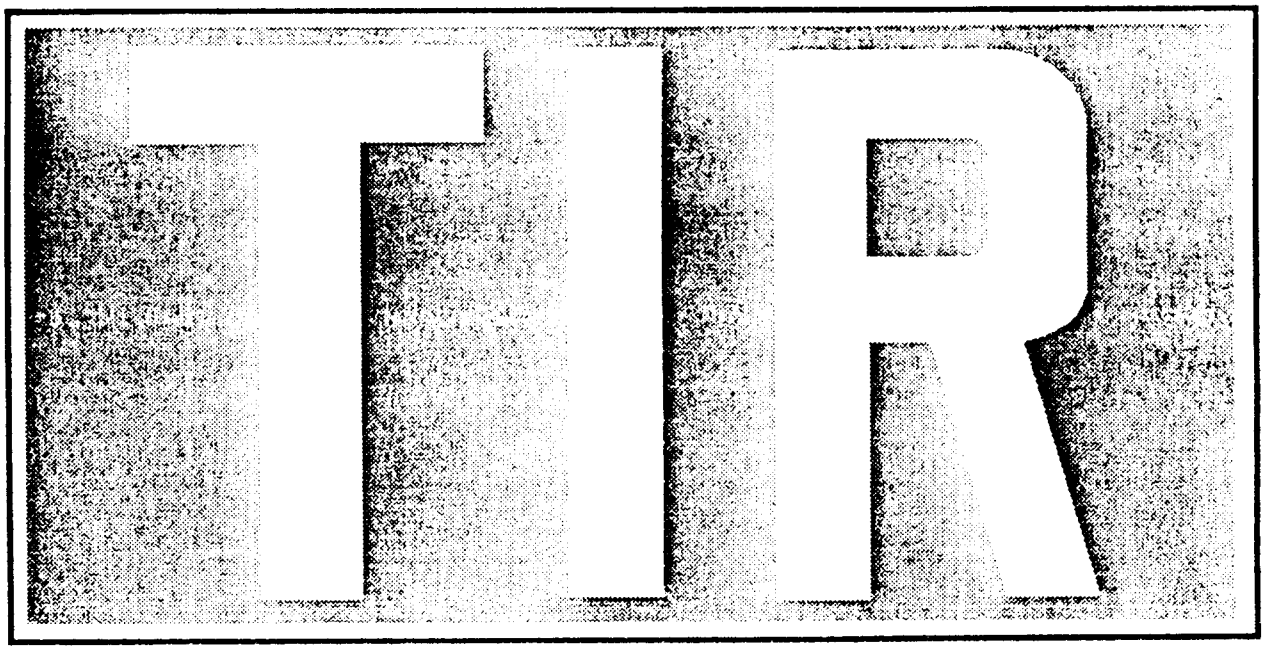
3

15

ECE/TRANS/TIR/4

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
(ЕЭК-ООН)

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИ TIR



включая

ТАМОЖЕННУЮ КОНВЕНЦИЮ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КАРНЕТОВ TIR (КОНВЕНЦИЯ TIR 1975)

Организация Объединенных Наций

включая

ТАМОЖЕННУЮ КОНВЕНЦИЮ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КАРНЕТОВ ТИР (КОНВЕНЦИЯ TIR 1975)

Организация Объединенных Наций
Нью-Йорк и Женева, 1995

ECE/TRANS/TIR/4

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИ TIR*

Настоящее издание было подготовлено Секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК/ООН) по просьбе Административного комитета Конвенции МДП 1975 года, высказанной на его шестой сессии в октябре 1983 года. По мнению Комитета, такое издание должно было содержать текст Конвенции МДП 1975 года, комментарии, поясняющие содержание отдельных положений, и другую информацию, необходимую как для таможенных органов, так и для транспортных операторов.

Настоящая редакция Справочника по Конвенции МДП, 1975, которая заменяет собой первое издание 1988 года, состоит из трех основных разделов.

Первый раздел содержит детальное описание Транзитной системы МДП, область ее применения, принцип действия и перспективы этой Системы.

Второй раздел содержит полный текст Конвенции МДП 1975 по состоянию на **1 августа 1995 года**. Структура этого раздела в основном соответствует структуре Конвенции МДП 1975, однако пояснительные записки, содержащиеся в Приложениях 6 и 7 к части III Конвенции, помещены вместе с положениями Конвенции, к которым они относятся. По такому же принципу размещены и комментарии к положениям Конвенции. Комментарии к Конвенции МДП 1975 не обязательны для выполнения всеми Договаривающимися Сторонами, однако они очень важны для единообразного понимания и применения Конвенции, так как отражают мнение Административного комитета Конвенции МДП 1975 и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (Европейская экономическая комиссия, ООН).

Третий раздел содержит рекомендации по использованию Конвенции МДП 1975, а также, в качестве образца, полностью оформленную книжку МДП (карнет TIR).

---

* TIR означает " Transports Internationaux Routiers "
В дальнейшем в русском переводе используется сокращение "МДП".
"МДП" означает " Международные дорожные перевозки "

ECE/TRANS/NONE/95/121
GE.95-24296

СПРАВОЧНИК ПО КОНВЕНЦИИИ МДП

СОДЕРЖАНИЕ

ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

ТРАНЗИТНАЯ СИСТЕМА МДП

I. ВВЕДЕНИЕ

В ноябре 1975 года на состоявшейся итоговой конференции под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК/ООН) была представлена Конвенция МДП 1975, которая вступила в силу в 1978 году. С тех пор она остается одной из наиболее действенных международных транспортных конвенций и фактически единственной универсальной системой транзита. Основные идеи и принципы Конвенции МДП 1975 были положены в основу многих других транзитных систем и, таким образом, прямо или косвенно, Конвенция МДП 1975 способствовала упрощению международных транспортных перевозок вообще, и автомобильных перевозок в частности, не только в Европе и на Среднем Востоке, но также в таких регионах, как Африка и Латинская Америка.

Каждый, кто путешествовал по дорогам Европы, знаком с табличкой TIR, прикрепленной к тысячам грузовиков и прицепов. Голубая табличка с белой надписью "TIR" является своеобразным пропуском, упрощающим и ускоряющим международную перевозку грузов.

В 1995 году Конвенция МДП 1975 отпраздновала свою 20-летнюю годовщину. Это событие позволило лишний раз отметить те преимущества, которые предоставляет Система МДП своим участникам, и сделать некоторые прогнозы на будущее.

II. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ

Работа над созданием Таможенной транзитной системы МДП началась под эгидой Европейской экономической комиссии вскоре после окончания Второй мировой войны. Первое Соглашение МДП было подписано несколькими европейскими государствами в 1949 году. Успех этого Соглашения предопределил принятие Конвенции МДП Транспортным комитетом Европейской экономической комиссии в 1959 году. Уже в 1960 году Конвенция вступила в силу. Первая Конвенция МДП была доработана в 1975 году с учетом накопленного в процессе использования Системы опыта, технических нововведений, изменений таможенных и транспортных правил.

Таким образом, опыт, приобретенный за первые 10-15 лет существования Системы, был использован для того, чтобы сделать ее еще более эффективной, менее сложной и обеспечить в то же время надежный таможенный контроль за перевозимыми в рамках Конвенции МДП 1975 грузами. Другой причиной модификации Конвенции послужили появившиеся в начале 60-х годов новые виды транспортного оборудования: контейнеры для морских перевозок, чуть позднее - контейнеры, предназначенные для обменных перевозок автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

Все эти нововведения значительно повысили эффективность международных перевозок. Появление же смешанных или мультимодальных перевозок сделало применение контейнеров просто необходимым. В настоящее время в рамках Конвенции МДП 1975 года грузы могут перевозиться не только автомобильным, но также железнодорожным, речным и даже морским видами транспорта при условии, что часть перевозки осуществляется автомобильным видом транспорта

Таким образом, Конвенция МДП 1975 уже содержит положения, касающиеся смешанных перевозок и учитывающие современные требования и технологию перевозок.

После вступления в силу Конвенция МДП 1975 года заменила собой в отношениях между Договаривающимися Сторонами Конвенцию МДП 1959 года. Тем не менее бывшая Конвенция все еще остается в силе, поскольку некоторые из Договаривающихся Сторон Конвенции МДП 1959 года до сих пор не присоединиись к Конвенции МДП 1975 года.

III. ЗОНА ДЕЙСТВИЯ

Принятая почти 20 лет назад, Конвенция МДП 1975 года доказала, что она является одним из наиболее совершенных документов, принятых под эгидой Европейской экономической комиссии. В настоящее время Конвенция МДП 1975 насчитывает почти 56 Договаривающихся Сторон, включая Европейское экономическое сообщество. Ее зона действия охватывает всю Европу, часть Северной Африки, Ближнего и Среднего Востока. За океаном Договаривающимися Сторонами Конвенции МДП являются Соединенные Штаты Америки, Канада, а также Чили и Уругвай (см. приложение 1).

Об успехе Системы МДП можно судить и по количеству книжек МДП, выдаваемых ежегодно. Так, если в 1952 году было выдано чуть больше 3 000 книжек, то в 1960 их число увеличилось до 100 000. В течении 70-х и 80-х годов запрос на книжки МДП колебался между 500 000 и 900 000 в год. В связи с расширением экономических связей между Восточной и Западной Европой, особенно после 1989 года, и последовавшим увеличением объема международных автомобильных перевозок, число транспортных операций с использованием книжек МДП превысило 1 миллион в 1992 году и достигло 2,1 миллиона в 1994 году.*

В действительности, этот успех объясняется тем, что система МДП упрощает работу таможенных органов и перевозчиков.

---

* Более полная информация о книжках МДП, выдаваемых в различных странах, содержится в приложении 2.

IV. ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

Системы таможенного транзита предназначаются для максимально возможного упрощения перевозки грузов под таможенным контролем в международном торговом обороте и обеспечения необходимых гарантий государствам транзита. Необходимым условием для успешного функционирования любой транзитной системы является простота ее использования всеми участниками международных транзитных перевозок. Таким образом, необходимо поддерживать разумный баланс между требованиями таможенных органов с одной стороны и транспортных операторов – с другой.

Традиционно в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы государств транзита предъявляют к перевозимым грузам требования в соответствии с порядком, установленным законодательством таких государств. Эти требования могут отличаться друг от друга, однако зачастую предполагают досмотр грузов и транспортных средств при пересечении ими границы и помещение грузов под таможенный режим транзита, обеспечивающий уплату таможенных платежей в случае нарушения правил перевозки транзитных грузов (гарантия, таможенные закладные, депозиты и т. п.). Подобные меры, применяемые в каждом государстве транзита, ведут к значительным расходам, задержкам и простоям транспортных средств.

Система МДП была разработана с целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры, защитив при этом каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов.

V. ЭЛЕМЕНТЫ СИСТЕМЫ МДП

Ниже приведено краткое описание элементов Транзитной системы МДП, введенной в действие Конвенцией МДП 1975. Из него видно насколько привлекательной является эта Система для транспортных операторов и таможенных органов ввиду своей простоты и эффективности.

Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную безопасность с точки зрения таможенных органов государств транзита, Система МДП содержит четыре основных элемента – четыре столпа, на которых стоит вся Система (см.рис.1):

a) грузы должны перевозиться в безопасных транспортных средствах или контейнерах;

b) уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией;

c) грузы должны сопровождаться признанным всеми государствами – участниками Конвенции документом, используемым в государстве отправления и служащим в качестве контрольного документа в государствах отправления, транзита и назначения;

d) меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться достаточными в государствах транзита и назначения.

Рис. 1: Элементы системы МДП.

a) **Допущение к перевозке транспортных средств и контейнеров.**

В целях обеспечения безопасности перевозок Конвенция МДП предполагает, что грузы будут перевозиться в контейнерах или грузовых отделениях транспортных средств, сконструированных таким образом, чтобы исключить возможность доступа к содержимому запломбированной части транспортного средства или контейнера без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения транспортного средства, контейнера или повреждения таможенных печатей и пломб.

В целях соблюдения этого требования, Конвенция устанавливает стандарты конструкций и процедуры допущения. Грузы могут быть допущены к перевозке с использованием процедуры МДП, если транспортное средство или контейнер отвечают всем установленным требованиям.

Перевозка тяжеловесных или громоздких грузов, которые невозможно транспортировать обычным способом, регулируется специальными положениями.

Если контейнер или грузовое отделение транспортного средства отвечают всем требованиям Конвенции, соответствующее национальное ведомство выдает так называемое свидетельство о допущении или табличку о допущении для контейнера.

Ежегодно собирается постоянная Рабочая группа Европейской экономической комиссии, которая обсуждает новые конструкции транспортных средств, предлагаемые промышленностью. По каждой обсуждаемой на Рабочей группе конструкции выносится специальное решение, которое разрешает или запрещает использование той или иной конструкции транспортного средства. Если конструкция идеально подходит для перевозок в рамках Конвенции МДП 1975, Договаривающейся стороне, представившей ее, рекомендуется предложить зафиксировать этот факт в Конвенции в качестве поправки.

Более подробно информация об управлении Конвенцией МДП 1975 представлена ниже.

в) Международная система гарантий

Вторым элементом Транзитной системы МДП является международная система гарантий. Эта система гарантирует уплату национальным гарантийным объединением всех таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты самим перевозчиком.

Принцип действия международной системы гарантий чрезвычайно прост. Каждое гарантийное объединение, представляющее перевозчика в государстве-участнике Конвенции МДП 1975 и признанное таможенными органами этого государства, гарантирует уплату всех таможенных пошлин и налогов, которые могут подлежать уплате в случае обнаружения какого-либо нарушения, допущенного при проведении операции МДП на территории такого государства. Национальное объединение гарантирует уплату всех пошлин и налогов как национальными, так и иностранными перевозчиками, осуществляющими транспортные операции с применением книжек МДП, выданных им самим или подобным объединением другого государства. Следовательно, каждое государство обеспечено гарантией, при проведении на его территории транспортных операций МДП. Существует так сказать национальный партнер, к которому могут аппелировать таможенные органы в случае обнаружения каких-либо нарушений. Система может быть представлена как цепь национальных транзитных перевозок, регулируемых, впрочем, скорее международными, чем национальными правилами, так как перевозка осуществляется под международную гарантию.

Все международные гарантийные объединения составляют своеобразную гарантийную цепочку, опоясывающую все государства-участники Конвенции МДП. Национальные гарантийные объединения образуют единственную в своем роде систему гарантий, управление и финансирование которой осуществляются Международным союзом по автомобильному транспорту (МСАТ) в Женеве (Швейцария).

В случае какого-либо нарушения таможенные органы прежде чем обратиться к гарантийному объединению, должны по мере возможности потребовать уплату у лица, несущего прямую ответственность за обнаруженное нарушение. Если возникнет необходимость в применении гарантии (например, вследствие неплатежеспособности лица, несущего прямую ответственность), таможенные органы предъявляют иск гарантийному объединению государства, на территории которого произошло нарушение, с тем, чтобы урегулировать вопрос в рамках этого государства. Впоследствии национальное гарантийное объединение может через посредство МСАТ потребовать возмещение расходов из международного страхового фонда.

Поскольку гарантия должна иметь пределы, размер гарантии определяется для каждого государства в отдельности. Максимальная страховая сумма, гарантированная МСАТ, не может превышать 50.000 долл. США на каждую книжку МДП. Книжка с повышенным пределом гарантии – 200 000 тысяч долларов США – применяется для перевозок таких грузов, как алкогольные напитки и табачные изделия.

В Конвенции МДП 1975 года установлен также срок предъявления иска таможенными органами гарантийному объединению. В частности, предусмотрено, что если таможенные органы оформили книжку МДП без оговорок, то они имеют право предъявить иск гарантийному объединению только в том случае, если будет доказано, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным путем. В случае неоформления книжки МДП или оформления ее с оговорками, компетентные органы соответствующего государства должны в годичный срок, считая с даты принятия книжки для оформления, письменно уведомить об этом гарантийное объединение. Требование об уплате пошлин и налогов может быть предъявлено не ранее, чем через три месяца после получения гарантийным объединением такого уведомления. Этот промежуток времени дает возможность провести детальное расследование и представить необходимые объяснения таможенным органам, которые во многих случаях могут пересмотреть принятое ранее решение.

Создание международной гарантийной системы, удовлетворяющей всех участников международных перевозок, весьма трудоемкий процесс, требующий кропотливой работы. В приложении 3 описана международная гарантийная система, созданная МСАТ в рамках Конвенции МДП 1975 года.

c) Книжка МДП

Третьим и наиболее осязаемым элементом Системы МДП, если не считать таблички TIR непосредственно на транспортном средстве, является книжка МДП – краеугольный камень всей Транзитной системы.

Книжки МДП выдаются МСАТ национальным гарантийным объединениям в соответствии с условиями, определенными в договорных обязательствах между ними и МСАТ. Каждое национальное гарантийное объединение выдает книжки МДП перевозчикам своего государства на условиях, определенных в декларации – обязательстве перевозчика.

Первая страница обложки, а также отрывные листы и корешки, расположенные по два, являются наиболее важной частью книжки МДП для таможенного контроля и действия гарантийной системы. Комплект из двух отрывных листов и двух корешков используется в каждом государстве, на территории которого осуществляется операция МДП. Применяемая в настоящее время книжка МДП содержит 14 или 20 отрывных листов и корешков. Следовательно, одна книжка может быть использована не более, чем в 7 или 10 государствах.

Предъявление должным образом заполненной перевозчиком имеющей книжки МДП, содержащей подписи и печати МСАТ и выдавшего ее гарантийного объединения, уже само по себе является доказательством существования и действительности гарантий. Книжка МДП действительна до завершения операции МДП в таможне назначения при условии, что операция начата в таможне отправления в сроки, установленные гарантийным объединением.

i) Смешанная книжка МДП

Наряду с уже существующими с 1 сентября 1987 года применяются новые формы книжек МДП, предназначенные для континентальных и межконтинентальных смешанных перевозок.

Книжки МДП, предназначенные для осуществления смешанных перевозок, также выдаются МСАТ и содержат добавочный лист, который отличается от обычных листов книжки и предназначен для удостоверения личности перевозчиков, составляющих транспортную цепочку (см. приложение 4).

Владелец смешанной книжки МДП при передаче грузов, перевозимых по данной книжке в процессе смешанной перевозки, вносит в добавочный лист имя и адрес следующего перевозчика, который в свою очередь проверяет наличие и состояние таможенных пломб и опознавательных знаков, а также количество транспортных документов, приложенных к книжке МДП, если таковые имеются.

Эта процедура повторяется каждый раз, когда товары, перевозимые по смешанной книжке МДП переходят к очередному перевозчику, при этом одна копия декларации добавочного листа остается у перевозчика, а другая следует вместе с книжкой.

Добавочный лист, который не является таможенным документом и носит неофициальный характер, позволяет установить перевозчика, ответственного за нарушение требований Системы МДП, и способствует урегулированию спорных вопросов, которые могут возникнуть при осуществлении смешанной перевозки.

С 1 сентября 1989 года существует международная система гарантий для этого вида книжек.

ii) Книжка МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки"

Книжка МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки" вступила в действие 1 октября 1994 года. Рабочая группа по таможенным проблемам уже рекомендовала использование книжки такого типа в Резолюции 47, начиная с 1 сентября 1994 года.

Конвенция МДП не лишает таможенные службы права востребовать с национального гарантийного объединения сумму превышающую рекомендуемые 50 000 долларов США на книжку МДП (это положение может быть предусмотрено в договоре подписанном согласно национальному законодательству между таможенными службами государства и соответствующим национальным гарантийным объединением). Тем не менее, Рабочая группа пришла к заключению о необходимости рекомендовать, на международном уровне, максимальную сумму гарантии, в целях гармонизации применения и толкования Конвенции.

В 1993 было решено увеличить для некоторых товаров максимальную рекомендованую сумму, поскольку, с одной стороны, предел, зафиксированный на 50 000 долларов США в 1975 году, значительно уменьшился в действительности в связи с инфляцией, а с другой стороны, постоянно увеличивалось число контрабандных перевозок. Так как контрабандными товарами чаще всего являлись табачные изделия и алкогольные напитки, поскольку пошлины и налоги на них особенно высоки в большинстве государств ЕЭС, то договаривающиеся стороны решили потребовать специальную книжку МДП для перевозок этих товаров и увеличить залог до 200 000 долларов США.

Естественно, что решение увеличить залог до 200 000 долларов США на книжку МДП само по себе недостаточно чтобы покрыть все пошлины и налоги подлежащие истребованию, особенно когда речь идет о полных загрузках табачных изделий, но использование этой довольно дорогостоящей книжки МДП приглашает гарантийные объединения и выдающие организации осмотрительно выбирать перевозчиков, имеющих право пользоваться такой книжкой.

Все перевозчики работающие с табачными изделиями и алкогольными напитками согласно системе МДП должны применять новую книжку МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки", каким бы ни было количество перевозимого товара. Точное наименование этих товаров содержится в приложении 6 Конвенции, пояснительная записка 0.8.3. и, кроме того, воспроизводится на дополнительном листке вложенном в книжку МДП (см. приложение 5).

(d) Международное признание мер таможенного контроля

Четвертым и последним элементом Системы МДП является условие признания государствами транзита и государством назначения мер таможенного контроля, принятых в государстве отправления.

При соблюдении этого условия, грузы, перевозимые в опломбированных грузовых отделениях транспортных средств или контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в пути следования – и это является самым главным преимуществом для перевозчиков, использующих Систему МДП.

Конечно, сказанное выше не исключает возможность выборочного досмотра грузовых мест, если у таможенных органов есть основания предполагать, что в них содержатся предметы, запрещенные к транзиту или ввозу в государство, однако, такие случаи досмотра грузов в пути следования характеризуются как исключительные.

Описанная Система, весьма привлекательная для перевозчика, предполагает, что таможенные органы государств транзита и государства назначения доверяют качеству таможенного контроля государства отправления. Следовательно, для успешного функционирования всей Системы МДП качество таможенного контроля в государстве отправления имеет решающее значение.

Поскольку само существование Системы МДП зависит от качества таможенного контроля в государстве отправления, очень важно, чтобы он был полным и осуществлялся с соблюдением всех необходимых формальностей. В частности, должны быть предупреждены следующие нарушения:

- заявление в грузовом манифесте грузов, которые предполагается загрузить в пути следования (т. е. загружены сигареты, а заявлены обои; сигареты выгружаются в пути следования, а загружаются обои).

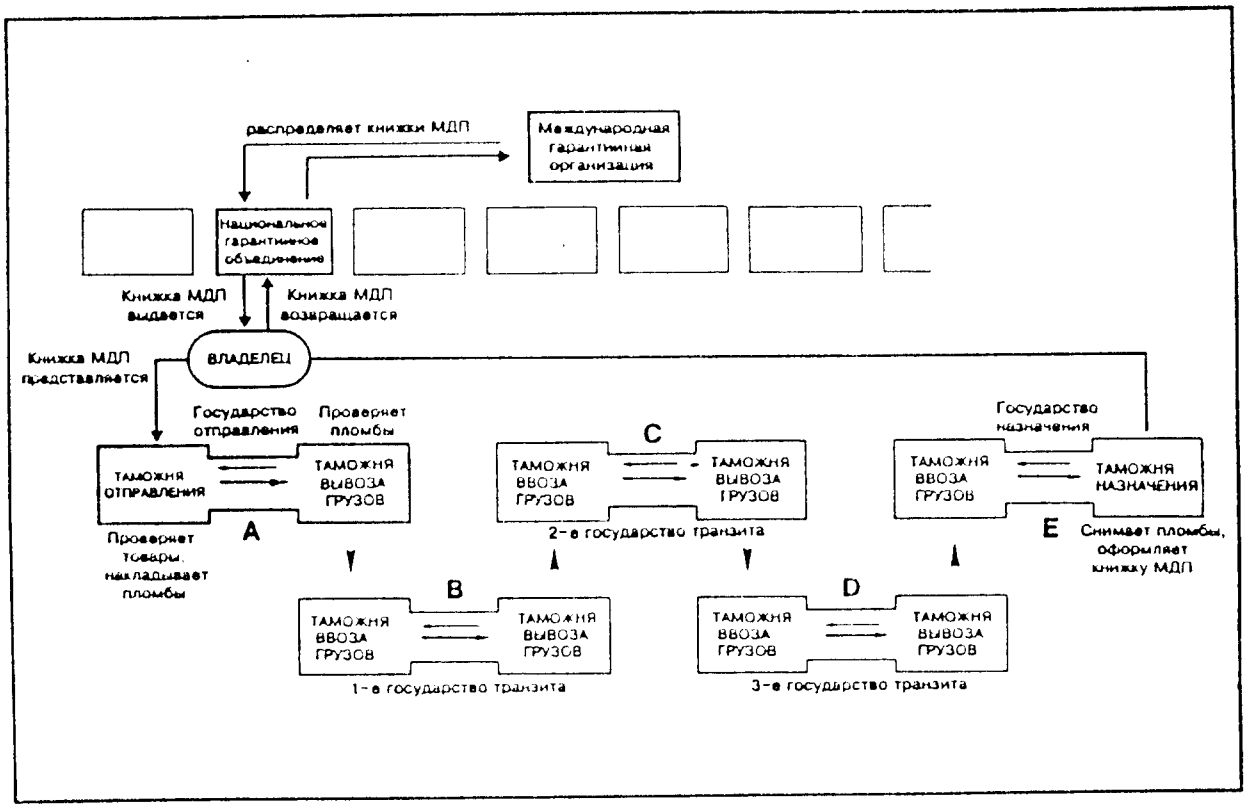
- перевозка грузов, которые не внесены в грузовой манифест книжки МДП (например, сигареты, алкоголь, наркотики или оружие).

Таможня отправления должна также до наложения печатей и пломб проверить состояние дорожного транспортного средства или контейнера, а при использовании крытых транспортных средств или контейнеров, проверить состояние покрытия и запорных устройств, так как сведения об этом не вносятся в свидетельство о допущении.

VI. ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ

Процедуры, описанные ниже, дают представление, хотя и в несколько схематичном виде, об операциях, в том числе и таможенных, которые практически осуществляются при перевозки грузов с использованием Системы МДП. (Смотри рис. 2).

Рисунок 2: Принцип действия Системы МДП



Таможня отправления является, как правило, таможней где выполняются все необходимые таможенные формальности, связанные с вывозом грузов.Таможня отправления досматривает и оформляет грузы на основании сведений, заявленных перевозчиком в книжке МДП, накладывает таможенные пломбы и делает об этом отметку в книжке. После этого отделяется один отрывной лист и заполняется соответствующий корешок. Книжка МДП возвращается перевозчику, который начинает транспортную операцию. Пограничная таможня проверяет сохранность таможенных пломб, отделяет второй лист книжки МДП и заполняет соответствующий корешок. После этого грузы могут быть выпущены за границу, а оба заполненные корешка удостоверяют, что перевозка по территории государства отправления полностью завершена.

После окончания перевозки таможенные органы государства отправления проверяют правильность ее осуществления в соответствии со следующим порядком: пограничная таможня отправляет свой отрывной лист книжки МДП в таможню отправления, которая сверяет его со своим отрывным листом. Если они совпадают (т.е. пограничная таможня не обнаружила никаких нарушений) книжка считается оформленной без оговорок.

Если отрывной лист, направленный пограничной таможней, содержит информацию о каких-либо нарушениях, или если он не получен таможней отправления, последняя делает запрос в национальное гарантийное объединение, информируя его, что книжка МДП оформлена с оговорками или не оформлена совсем. Если таможенные органы не получают удовлетворительное объяснение, то они в соответствии с положениями Конвенции МДП и национальным законодательством определяют размеры таможенных пошлин и налогов, подлежащих уплате. В том случае, если не представляется возможным взыскать такие пошлины и налоги непосредственно с ответственного за нарушение лица, таможенные органы получают требуемую сумму от национального гарантийного объединения. В каждом последующем государстве транзита происходит такая же процедура, как и в государстве отправления.

Таможня, через которую грузы ввозятся на территорию государства транзита, проверяет сохранность таможенных пломб и отделяет один отрывной лист. Подобным образом поступает таможня, через которую грузы вывозятся с территории государства транзита. Оба листа сверяются, и транспортная операция завершается или, если обнаружены какие-либо нарушения, применяется процедура, описанная выше. Таможня, через которую грузы ввозятся на территорию государства назначения, в том случае, если она является одновременно таможней назначения, отделяет оба отрывных листа и несет ответственность за помещение грузов под другой таможенный режим (помещает грузы на таможенный склад, выпускает в свободное обращение и т. п.). Если получатель грузов располагается внутри государства, таможня, через которую грузы ввозятся на территорию государства назначения, действует по схеме, описанной выше, и таможней назначения становится внутренняя таможня.

Представленная выше схема ни в коем случае не исключает права таможенных органов любого государства на досмотр грузов. Если таможенные органы имеют основания предполагать, что грузы перевозятся обманным образом, с использованием фальшивых печатей и пломб или подложных книжек МДП, они имеют полное право на досмотр грузов.

Для обеспечения более надежного контроля таможенные органы могут установить маршрут следования грузов. Перевозка должна быть осуществлена в разумные сроки. Перевозчик, который не уложился в установленные для перевозки сроки или нарушил предписанный для него маршрут следования в силу каких-либо причин (наводнение, снегопад, авария и т. п.), должен представить таможенным органам удовлетворительные объяснения. В случае нарушения таможенных пломб, вынужденной перегрузки грузов, полного или частичного уничтожения грузов, перевозчик должен получить официальное подтверждение об этом у любого официального учреждения, расположенного в непосредственной близости от места нарушения. На основании имеющихся в их распоряжении сведений таможенные органы выясняют обстоятельства дела с целью подтверждения достоверности сообщенных фактов.

VII. ПРЕИМУЩЕСТВА

(a) Преимущества для таможенных органов

Описанная Система, несомненно, имеет преимущества для таможенных органов, поскольку она дает возможность сократить число необходимых требований, предъявляемых национальным законодательством к перевозимым

грузам. Вместе с этим она позволяет избежать необходимости проведения трудоемкого и дорогостоящего с точки зрения оборудования физического досмотра в государствах транзита и свести такой контроль к проверке печатей, пломб и внешнего состояния транспортного средства или контейнера. Кроме этого, отпадает необходимость в создании национальной гарантийной цепи и ведении особой национальной документации.

Необходимо заметить и то, что международные транзитные операции осуществляются по одному транзитному документу-книжке МДП, что значительно снижает риск представления таможенным органам недостоверной информации.

(b) Преимущества для торговых и транспортных фирм

Преимущества для торговых и транспортных фирм не менее очевидны. Грузы могут пересекать национальные границы с минимальными задержками со стороны таможенных органов. Уменьшая традиционные препятствия на пути движения грузов, Система МДП способствует развитию международной торговли. Она позволяет значительно сократить транспортные издержки за счет сокращения задержек в пути. Кроме этого, доработанные положения Конвенции МДП 1975 года позволяют широко использовать для перевозок контейнеры. И наконец, устраняя препятствия, связанные с таможенным контролем, она предоставляет экспортерам свободу в плане выбора вида транспорта, наиболее подходящего для удовлетворения их потребностей.

Для облегчения смешанных перевозок в рамках Конвенции МДП в 1987 году была рекомендована к использованию смешанная книжка МДП, при помощи которой можно установить лицо, ответственное за нарушение положений Конвенции, и тем самым облегчить решение спорных вопросов между транспортными операторами.

VIII. АДМИНИСТРАЦИЯ КОНВЕНЦИИ МДП

Конвенция МДП 1975 - одна из самых современных таможенных конвенций, отвечающих требованиям настоящего времени. За время существования этой системы практически не было судебных процессов, которые неминуемо возникают, если положения той или иной конвенции написаны недостаточно четко и допускают различное толкование.

Существует несколько причин, в силу которых Конвенция успешно действует до настоящего времени. Одна из них - заинтересованность и перевозчиков, и таможенных органов в соблюдении положений Конвенции, так как это означает экономию времени и средств для всех лиц, использующих Конвенцию.

Другая причина кроется в том, что авторы Конвенции МДП 1975 года уже подготовили новую редакцию официального текста Конвенции, введя пояснительные записки в саму Конвенцию. Пояснительные записки, которые являются неотъемлемой частью Конвенции, содержат толкование отдельных положений Конвенции, ее приложений и рекомендуемые способы использования Системы МДП. Пояснительные записки не изменяют смысл положений Конвенции, а только помогают более точно понять его.

Совершенствование технологии идет очень быстрыми темпами, и то, что при создании Конвенции в 1975 году считалось последним достижением, практически не применяется в настоящее время. Это относится не только к технологии таможенного контроля, конструкциям транспортных средств и контейнеров, но также и к технике контрабандистов.

В связи с тем, что цены на контрабандные грузы, в частности наркотики, неуклонно растут, а вместе с ними растут и доходы контрабандистов, технология транспортировки контрабандных грузов становится все более изощренной. В этих условиях Система МДП и Конвенция МДП как ее правовая основа должна идти в ногу со временем, и об этом постоянно заботится Административный комитет Конвенции МДП 1975 года.

В состав Административного комитета Конвенции входят представители всех ее участников. Ежегодно они встречаются под эгидой ЕЭК/ООН в Женеве, чтобы принять поправки к Конвенции и обменяться мнениями по поводу использования самой Системы. На сегодняшний день более 17 поправок к Конвенции МДП 1975 года уже вступили в силу.

Работа Административного комитета организуется Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом. Рабочая группа обычно собирается на свои сессии три раза в год. В деятельности Рабочей группы могут принимать участие члены ООН и все заинтересованные международные организации.

Рабочая группа также принимает рекомендации по отдельным положениям Конвенции. Эти рекомендации не обязательны для выполнения всеми участниками Конвенции, как, например, статьи или пояснительные записки самой Конвенции. Однако, они очень важны для единообразного применения положений Конвенции, так как выражают общее мнение Рабочей группы, в которой представлены большинство Договаривающихся Сторон и пользователей Конвенции МДП.

Основные меры, которые должны быть приняты всеми участниками Конвенции МДП - Правительствами, гарантийными объединениями, транспортной промышленностью - чтобы должным образом применять ее положенияя, будут описаны ниже в приложении 6.

IX. БУДУЩЕЕ СИСТЕМЫ МДП

(a) Применение Системы МДП во всем мире

Для того, чтобы сделать Систему МДП по возможности более доступной для всех, желающих ее использовать, она постоянно рекламируется Организацией Объединенных Наций. В 1984 году Экономический совет ООН принял резолюцию (1984/79), подготовленную Группой экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом, в которой всем государствам мира рекомендовано изучить вопрос о возможности присоединения к Конвенции МДП и введения ее положений в национальное законодательство. Более того, международным, межправительственным и неправительственным организациям, в частности региональным комиссиям ООН, Система МДП рекомендована в качестве универсальной транзитной системы.

В ответ на эту резолюцию Секретариат МСАТ получил немало обнадеживающих ответов из различных регионов мира (не только Европы), которые позволяют надеяться, что Система МДП будет использоваться во всем мире.

В настоящее время активно ведется работа по внедрению Системы МДП или подобной системы в Латинской Америке между Аргентиной, Бразилией, Чили и Уругваем. Некоторые страны в Западной и Центральной Африке серьезно рассматривают возможность внедрения Системы МДП, приспособленной к местным особенностям.

Если не принимать во внимание конструкцию и оборудование транспортных средств и контейнеров, основным препятствием для применения Системы МДП за пределами Европы и Северной Америки является создание нормально действующей гарантийной системы, которая может гарантировать уплату всех необходимых пошлин и налогов. Риск для гарантов и, соответственно, стоимость книжек МДП очень трудно привести в соответствие, принимая во внимание разницу в уровне развития, например, Африки и Европы. С другой стороны, выходом из создавшегося положения могло бы стать создание отдельных региональных гарантийных систем, действующих под общим руководством мировой гарантийной системы. Создание такой системы сделала бы возможными региональные, межрегиональные и даже межконтинентальные перевозки в рамках Конвенции МДП.

Конечно, такая глобальная и вместе с тем региональная система – теория и останется теорией еще многие годы. Хотя, как знать, может быть, Система МДП со своими несомненными достоинствами, такими как значительное уменьшение бумажной работы, экономия времени на границах и в портах и, как следствие, уменьшение расходов на перевозку грузов, завоюет мир уже в ближайшее время.

(b) Система МДП и электронная обработка информации

Замена бумажных носителей электронным оборудованием с каждым годом приобретает все большее значение как для таможенных органов, так и для транспортных операторов. Таможенная служба Соединенных Штатов Америки, к примеру, уже использует в своей работе Стандарты UN/EDIFACT.

UN/EDIFACT – универсальная система электронной обработки информации, применяемая в ЕЭК/ООН, очень удобна для администраций транспортных и коммерческих организаций. Сегодня, чтобы отправить только одну партию грузов, свыше 50 различных организаций в разных странах должны выписать, передать,получить, обработать, проверить, исправить и сдать в архив более 50 документов. Более того, необходимо с этих документов сделать еще около 360 копий. Вот почему в международной торговле все более широкое применение находят электронные обработка и передача информации.

Изменения в обработке информации не могут не затрагивать таможенные службы и документы, которые они используют в своей работе. В связи с этим таможенные органы попадают в очень сложную ситуацию - с одной стороны, они должны строго руководствоваться Законом, который вменяет им в обязанность пополнять казну и следить за перемещением грузов в международном торговом обороте, пресекая возможные нарушения Закона, с другой стороны, таможенные органы постоянно подвергаются критике со стороны коммерческих и транспортных организаций за нежелание идти на упрощение таможенных формальностей, что, естественно, сдерживает товарооборот.

Принимая во внимание немногочисленный личный состав таможенных органов и то, что с каждым днем совершенствуется техника перевозок контрабандных грузов, использование в работе методов электронной обработки информации представляется, пожалуй, единственным разумным выходом из создавшегося положения.

Бумажные носители, типа книжек МДП, сегодня становятся очень неудобны для получения и проверки информации. Уже в 1985 году появились идеи о замене бумажных книжек на электронные или на своего рода "платежные карточки" с ограниченной сферой применения.

Подобные проекты в силу различных причин не были до сих пор реализованы, однако, кажется, уже приходит время, когда надо серьезно подумать о применении в рамках Системы МДП методов электронной обработки информации.

X. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Система МДП, созданная свыше 40 лет назад, и Конвенция МДП 1975 года оказались весьма эффективными и имеют важное значение для развития международной торговли и международного транспортного сообщения как внутри Европы, так и между Европой и остальными регионами мира.

В связи с ускоренным ростом объема перевозок между Западной и Восточной Европой и с приобретением статуса независимости многими государствами Центральной и Восточной Европы, Транзитная система МДП сталкивается с новыми проблемами, необычными по размаху. Вследствии политических, экономических и социальных перемен, проишедших в государствах региона, а также из-за значительного повышения пошлин и налогов, таможеные органы должны противостоять невиданному ранее увеличению контрабандных перевозок.

Кроме того, применение и контроль Транзитной системы МДП ставит все более и более проблем национальным таможенным органам, особенно тех государств которые приобрели статус независимости недавно и, следовательно, еще не располагают ни достаточным опытом, ни квалифицированными кадрами.

Некоторые государства, стараясь избежать деликатных ситуаций, могут поддаться искушению навязать односторонние меры, например потребовать дополнительные гарантии для транзитных операций МДП, что не соответствует ни статьям, ни духу Конвенции.

Если подобные меры способны улучшить положение дел на короткое время, то их систематическое использование не только заставит другие государства занять такую же позицию, но так же увеличит стоимость перевозок на международном уровне и, в известном случае, может привести к полному развалу Транзитной системы МДП – в то время как никакого другого выхода еще не существует.

Конвенция МДП содержит большой выбор предохранительных мер, защищающих законные интересы таможенных органов, например, требование наличия охраны, установление транзитных маршрутов и сокращение времени транзитного переезда. Дополнительные меры могут быть приняты по желанию Договаривающихся сторон.

Решение комплексных проблем может быть найдено лишь путем совместной работы всех Договаривающихся сторон Конвенции МДП. Форумом для совместных действий и координации служат ЕЭС-ООН и Рабочая группа по проблемам таможни связанным с перевозками (WP.30). Рабочая группа WP.30 собирается три раза в год, объединяя экспертов из большинства государств применяющих Конвенцию. Опыт доказал еффективность ее деятельности в разрешении трудностей возникших при применении Конвенции МДП.

Целью ЕЭС-ООН и секретариата является продолжение работы в избранном направлении и создание надежной международной системы, которая могла бы соовершенствовать координацию и кооперацию между Договаривающимися сторонами Конвенции МДП и транспортной промышленностью. Важным пунктом является необходимость в совершенствовании законодательства в котором действует Транзитная система и рационализировать ее работу, таким образом, чтобы она соответствовала требованиям транспортной промышленности и таможенных органов.

ООН, являющаяся депозитарием Конвенции МДП, осуществляет работу по управлению Конвенцией и вносит в нее необходимые изменения. Опыт показывает, что Конвенция МДП, являясь частью работы по упрощению транспортного сообщения, проводимой ЕЭК/ООН, служит интересам всех ее участников (как таможенных органов, так и перевозчиков). Все это позволяет надеяться, что Конвенция МДП будет успешно работать и в будущем.

Приложение 1

КОНВЕНЦИЯ МДП 1975

Договаривающиеся Стороны	Государства на территории которых могут осуществлятся перевозки с использованием процедуры МДП (на 1 августа 1995 года)
Афганистан	–
Албания	Албания
Алжир	–
Армения	–
Австрия	Австрия
Беларусь	Беларусь
Бельгия	Бельгия
Болгария	Болгария
Босния и Герцеговина	–
Бывшая Республика Югославии Македония Македония	Бывшая Республика Югославии
Венгрия	Венгрия
Великобритания	Великобритания
Германия	Германия
Греция	Греция
Грузия	Грузия
Дания	Дания
ЕЭС	–
Индонезия	–
Иран (исламская Республика)	Иран (исламская Республика)
Ирландия	Ирландия
Израиль	Израиль
Италия	Италия
Иордания	Иордания
Испания	Испания
Канада	Канада
Кипр	Кипр
Кувейт	Кувейт
Латвия	Латвия
Литва	Литва
Люксембург	Люксембург
Мальта	–
Марокко	Марокко
Нидерланды	Нидерланды
Норвегия	Норвегия
Польша	Польша
Португалия	Португалия
Республика Корея	–
Республика Молдова	Республика Молдова
Республика Чехия	Республика Чехия
Румыния	Румыния
Российская Федерация	Российская Федерация
Словакия	Словакия

КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 (продолжение)

Договаривающиеся Стороны	Государства, на территории которых могут осуществляться перевозки с использованием процедуры МДП (на 1 августа 1995 года)
Словения	Словения
США	–
Тунис	Тунис
Турция	Турция
Украина	Украина
Уругвай	–
Хорватия	Хорватия
Чили	Чили
Швеция	Швеция
Швейцария	Швейцария
Франция	Франция
Финляндия	Финляндия
Эстония	Эстония
Югославия	–

Приложение 2

КОЛИЧЕСТВО КНИЖЕК МДП, ВЫДАННЫХ РАЗЛИЧНЫМ СТРАНАМ С 1989 ПО 1994 ГОД

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Албания	4,500	3,000	2,500	3,000	6,500	10,000
Бывшая ГДР	3,000	–	–	–	–	–
Германия	42,400	51,900	68,000	83,600	89,300	109,400
Австрия	25,000	42,000	38,700	32,500	62,700	31,700
Беларусь	–	–	–	–	–	44.000
Бельгия и Люксембург	2,250	3,250	3,300	4,200	4,750	6,500
Болгария	46,000	79,050	84,000	169,500	164,200	228,950
Канада	100	150	100	0	0	0
Кипр	500	600	700	650	500	800
Хорватия	–	–	–	0	0	6,000
Дания	9,000	5,000	12,000	12,350	28,150	26,000
Испания	0	1,000	2,000	2,000	1,000	2,750
Естония	–	–	–	–	5,500	16,500
Чешско-Хорватская Республика	24,500	36,450	50,050	144,200	196,000	–
Бывшая югославская Республ. Македония	–	–	–	–	0	35,100
Российская Федер.	10,050	8,050	21,500	101,650	125,150	121,000
Финляндия	200	50	350	1,000	2,500	4,300
Франция	5,550	6,000	8,900	9,000	17,100	20,000
Греция	85,000	80,100	91,050	79,400	53,650	35,700
Венгрия	71,000	95,000	126,10 0	246,300	263,100	307,600
Иран, исламская Республика	0	12,000		15,000	14,500	40,000
Ирландия	50	0	13,000	50	0	100
Италия	6,000	8,000	100	12,000	20,000	39,100
Иордания	250	100	8,000	200	550	1,800
Латвия	–	–	200	–	1,500	27,400
Литва	–	–	–	–	5,500	31,700
Марокко	0	0	–	50	0	0
Норвегия	550	600	0	500	0	1,200
Нидерланды	21,500	25,800	0	34,150	66,250	85,400
Польша	29,000	41,700	34,800	41,450	99,350	215,950
Португалия	0	0	4,100	50	0	500
Республика Молдова	–	–	–	–	–	8,000
Республика Чехия	–	–	–	–	n/a	138,900
Румыния	31,000	21,950	52,350	66,600	73,500	112,630
Объед. Королевство	7,600	9,800	10,000	13,000	11,650	14,250
Словакия	–	–	–	–	n/a	148,300
Словения	–	–	0	28,000	23,500	20,900
Швеция	4,050	6,000	7,200	8,000	13,000	15,000
Швейцария	1,750	3,700	3,100	5,900	6,450	5,150
Тунис	0	0	0	50	0	0
Турция	104,00	152,50	116,00	154,000	149,550	189,500
Югославия	58,000	54,850	60,000	9,050	0	0
Итого	592,80	748,60	818,10	1.277,40	1.505,400	2.102,080

Приложение 3

МЕЖДУНАРОДНАЯ ГАРАНТИЙНАЯ СИСТЕМА, ОСНОВАННАЯ МЕЖДУНАРОДНЫМ СОЮЗОМ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ (МСАТ) *

(а) Взаимоотношения внутри международной гарантийной цепи

Отношения между международным объединением страховых компаний (далее - "страховщики"), МСАТ, национальными гарантийными объединениями и перевозчиками, использующими книжки МДП, регулируются договорами о страховании (между МСАТ и страховщиками), договорами об обязательствах (между МСАТ и национальными гарантийными объединениями) и декларациями-обязательствами (между национальными гарантийными объединениями и перевозчиками).

(в) Договор о страховании

Этот договор страхует МСАТ и национальные гарантийные объединения от рисков, связанных с неправильным использованием книжек МДП перевозчиками. В соответствии с этим договором страховщики обязуются выплатить таможенным органам в течение определенного времени суммы, определенные к выплате, возместить эти суммы МСАТ или гарантийным объединениям, если такие суммы были ими уплачены ранее.

По требованию таможенных органов страховщики гарантируют выплату непосредственно, через местную страховую компанию или банк всех необходимых сумм единолично или в порядке солидарной ответственности.

Размер гарантии за каждую книжку МДП определяется национальными таможенными органами и согласуется с национальным гарантийным объединением. Размер гарантии, подлежащей страхованию, не может превышать 50.000 долларов США за перевозку с обычной книжкой МДП и 200 000 долларов США за перевозку с книжкой МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки".

Права и обязанности, определенные договором о страховании, регулируются национальным законодательством.

---

* Нужно заметить, что положения представленные ниже всего лишь кратко передают содержание основных принципов содержащихся в контрактах заключенных между Договаривающимися сторонами. На практике, в этих контрактах содержится большое число положений, более точных, особенно в отношении книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки". Дальнейшую информацию можно получить в IRU, Departement TIR, 3, rue de Varembe, CH-1202 Geneve, fax: +41-22-918-2799.

(c) Договор об обязательствах

Договор о страховании возлагает на гарантийные объединения через МСАТ обязательства по обеспечению нормальной работы международной гарантийной системы. Выполнение таких обязательств закрепляется договором об обязательствах, заключаемым МСАТ с национальными гарантийными объединениями. В частности, каждое национальное объединение обязано:

(i) информировать страховщиков через посредство МСАТ обо всех оговорках, сделанных таможенными органами в связи с неоформлением, неправильным или незаконным оформлением книжек МДП,

(ii) собирать и высылать страховщикам через посредство МСАТ документы, касающиеся возникновения спорных вопросов между ними и таможенными органами (идентификация перевозчика, информация о характере нарушений, предъявляемые к выплате суммы и т. п.),

(iii) испрашивать разрешение МСАТ на выплату требуемых таможенными органами сумм,

(iv) принимать все зависящие от него меры, чтобы избежать выплаты, требуемых таможенными органами сумм, если такие требования безосновательны или незаконны,

(v) выдавать книжки МДП только перевозчикам, подписавшим декларацию-обязательство, передавать через посредство МСАТ такие декларации страховщикам по их требованию,

(vi) приостанавливать выдачу книжек перевозчикам, виновным в нарушении правил перевозки грузов или неспособным отвечать по обязательствам, оговоренным декларацией,

(vii) передавать страховщикам все права на возмещение сумм перевозчиками, ответственными за нарушение правил перевозки, а также права на распоряжение депозитом таких перевозчиков,

(viii) нести солидарную ответственность в размере, определенном страховщиками, если обязательства, изложенные выше, не выполнены.

Отношения между МСАТ и национальными гарантийными объединениями, определенные договором об обязательствах, регулируются законодательством Швейцарии.

(d) **Декларация-обязательство перевозчика**

Декларация-обязательство подписывается каждым перевозчиком, использующим книжки МДП и обязывает его:

(i) по требованию гарантийного объединения гарантировать или вносить залог или депозит в размере, определенном гарантийным объединением,

(ii) соблюдать все положения Конвенции МДП, касающиеся правил использования книжек МДП, а также инструкции гарантийного объединения,

(iii) вести учет полученных книжек и незамедлительно возвращать использованные и полностью оформленные таможенными органами книжки гарантийному объединению. Неиспользованные книжки подлежат возвращению после истечения их срока действия,

(iv) не допускать использование выданных ему книжек другими перевозчиками (например, перепродавать книжки),

(v) нести ответственность за свои собственные действия и ошибки, а также за действия и ошибки своих агентов в связи с использованием книжек МДП,

(vi) соблюдать все таможенные формальности, предусмотренные в таможнях отправления, промежуточных таможнях и таможнях назначения,

(vii) требовать от таможенных органов внесение в книжку МДП всех печатей и подписей, свидетельствующих о завершении перевозки по книжке МДП или документ, подтверждающий отказ таможни назначения проставить требуемые печати и подписи в книжке МДП,

(viii) проверять фактическое соответствие погруженных грузов сведениям, внесенным в грузовой манифест книжки МДП, и в случае несоответствия, требовать от таможенных органов документ, подтверждающий такое несоответствие,

(ix) оказывать содействие таможенным или другим компетентным органам в обеспечении соблюдения правил перевозки грузов с использованием книжки МДП

(x) требовать от таможенных органов объяснений по поводу оговорок, вносимых в книжку МДП,

(xi) разрешать непосредственно с таможенными органами все спорные вопросы, касающиеся использования книжки МДП, и, в частности, уплачивать все суммы, требуемые таможенными органами,

(xii) безоговорочно уплачивать суммы, определенные к выплате гарантийным объединением, МСАТ или страховщиками в связи с использованием книжки МДП.

Отношения, определенные декларацией-обязательством между перевозчиком и национальным гарантийным объединением, регулируются национальным законодательством.

(e) Отношения между национальным гарантийным объединением и таможенными органами

Не существует единой формы документа, регулирующего отношения между гарантийным объединением и таможенными органами. Можно ограничиться обменными письмами, однако наиболее распространенной формой является так называемое "Соглашение", которое подписывается гарантийным объединением и таможенными органами. В какой бы форме не были оформлены эти отношения, это - "договор, подписанный гарантийным объединением и таможенными органами, выполнение которого обеспечивается национальным законодательством" (пояснительная записка 0.11.2 к статье 11 Конвенции МДП 1975).

Пункты такого договора не оговорены в деталях, однако должны включать:

(i) заявление о том, что данное гарантийное объединение представляет МСАТ и уполномочено им выдавать книжки МДП,

(ii) обязательство выполнять все обязанности, предусмотренные Конвенцией МДП 1975, в частности, уплачивать все суммы, предъявляемые к уплате таможенными органами, а также отвечать за соблюдение правил перевозки грузов по территории государства с использованием книжек МДП, выданных как национальными, так и иностранными гарантийными объединениями, представляющими МСАТ,

(iii) указание максимальной суммы на каждую книжку МДП, которую таможенные органы могут предъявить к уплате в случае обнаружения нарушений, допущенных при перевозке грузов с использованием книжки МДП,

(iv) заявление о том, должна ли гарантия объединения быть "перестрахована" страховой компанией (национальным или международным страховым пулом, с которыми МСАТ подписал договор),

(v) процедуру разрешения споров, связанных со злоупотреблениями или обманным использованием книжек МДП,

(vi) процедуру расторжения "гарантийного договора".

Если гарантийный договор предполагает перестрахование гарантии об уплате требуемых таможенными органами сумм страховой компанией (национальным или международным страховым пулом), гарантийное объединение должно представить такую гарантию страховщика, в соответствии с Конвенцией МДП, 1975 и национальным таможенным законодательством.

Гарантия страховщика должна содержать обязательство уплатить максимальную сумму, оговоренную в договоре, в случае нарушения правил перевозки грузов в порядке солидарной ответственности со страхуемым.

Получение такой гарантии обычно предваряется подписанием договора между гарантийным объединением и страховщиком, в котором оговариваются все условия выплаты страховщиком требуемых сумм. В том случае, если страховщиком является национальная страховая компания, страховой пул подтверждает возмещение страхуемому сумм, уплаченных по такой гарантии страховым пулом.

Приложение 4

СМЕШАННАЯ КНИЖКА МДП

ТОЛЬКО ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

КНИЖКА МДП №

второй оператор

адрес

рег. № транс. средства

идент. № контейнера

пломбы ☐ не нарушены

№ _____ документов, следующих вместе с книжкой МДП

НЕ ДЛЯ ТАМОЖЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

дополнительная информация

подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять

место, дата _____ подпись _____

отрывается и хранится владельцем книжки МДП при передаче грузов второму оператору

КНИЖКА МДП №

третий оператор

адрес

рег. № транс. средства

идент. № контейнера

пломбы ☐ не нарушены

№ _____ документов, следующих вместе с книжкой МДП

НЕ ДЛЯ ТАМОЖЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

дополнительная информация

подтверждаю достоверность сообщенных сведений, с правилами перевозки по книжке МДП ознакомлен и обязуюсь их выполнять

место, дата _____ подпись _____

отрывается и хранится вторым оператором при передаче грузов второму оператору

ИНСТРУКЦИИ И ПРАВИЛА МЕЖДУНАРОДНОГО ГАРАНТИЙНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЛИСТА, ПРЕДНАЗНАЧЕННОГО ДЛЯ СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. Купоны (оригинал и копия), составляющие лист должны быть заполнены и подписаны каждым последующим оператором, принимающим участие в смешанной перевозке.

2. Если следующий оператор не заполнил соответствующую графу, считается, что таможенные пломбы не повреждены.

3. В графу "Дополнительная информация" каждый последующий оператор имеет право внести любую информацию, которую он сочтет необходимой (например, идентификационный номер изотермического оборудования, шин или заводской номер транспортного средства).

4. Не требуется подтверждения таможенными органами информации, вносимой в купоны. Таможенные органы сами решают, как им использовать информацию, содержащуюся в этих листах.

5. При передаче книжки МДП предыдущий оператор должен отделить оригинал заполненного купона и сохранять его в течении двух лет с момента заполнения. Копия купона должна обязательно оставаться в книжке МДП.

6. Если оператор передает книжку МДП с незаполненным купоном или без подписи, или не сохраняет оригинал купона в течении требуемого времени, он несет ответственность перед Международной организацией, чье название значится на обложке книжки МДП, за все последствия, которые возникают вследствии такого нарушения, а также по обязательствам, по которым Международная организация отвечает перед третьей стороной.

7. Оператор должен строго соблюдать правила пользования книжкой МДП и в случае нарушения этих правил нести ответственность перед таможенными органами государства транзита и Международной организацией, чье имя значится на обложке книжки МДП.

8. Каждый оператор обязан:
- подчиняться Международной организации, чье название значится на обложке книжки МДП, страховщику этой организации, и по их запросу передавать все свои права по отношению к следующему оператору, ответственному за нарушение правил перевозки грузов и положений Конвенции МДП 1975;
- подтвердить свои обязательства перед Международной организацией, чье название значится на обложке книжки МДП, или ее страховщиком по требованию последнего.

Приложение 5

ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ПЕРЕВОЗИТЬСЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП "ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ/АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ"

[Приложение 1 страница 11]

Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool

1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)

2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)

3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)

4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)

5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

List of goods which must be transported under cover of this tobacco/alcohol TIR carnet

(1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)

(2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)

(3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)

(4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)

(5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

Перечень грузов, которые должны перевозиться с применением настоящей книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки"

(1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)

(2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)

(3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)

(4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)

(5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

Приложение 6

ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

а) Ответственность правительства

- Принятие Конвенции МДП в соответствии с национальным законодательством (то есть обнародование в национальном бюллетене, в котором публикуются публичные законы)

- Сдача на хранение документа о присоединении в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке (депозитарию)
  (Статья 52 Конвенции)

- Назначение национального гарантийного объединения (национальных гарантийных объединений)
  (Статья 6 Конвенции)

- Опубликование перечня таможенных пунктов, уполномоченных осуществлять операции МДП
  (Статья 45 Конвенции)

- Подготовка сотрудников таможенных органов в области применения таможенных процедур МДП

- Создание или назначение компетентного органа, ответственного за официальное утверждение дорожных транспортных средств и контейнеров
  (Статья 12 Конвенции)

в) Ответственность национального гарантийного обьединения

- Заключение договора об обязательствах (соглашения) с национальными таможенными органами

- Заключение договора об обязательствах с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), который управляет единственной существующей международной гарантийной системой

- Подписание декларации об обязательствах с транспортным оператором, запрашивающим книжки МДП (гарантийное объединении может потребовать банковскую гарантию или депозит)

- Выдача книжек МДП уполномоченным транспортным операторам

c) **Ответственность транспортного оператора**

- Подписание декларации об обязательствах с национальным гарантийным объединением (в которой оговариваются условия использования книжек МДП)

- Получение свидетельства об официальном утверждении дорожных транспортных средств и контейнеров, выдаваемого компетентными национальными органами, занимающимися их освидетельствованием

- Установка таблички МДП на транспортные средства и контейнеры (Статья 16 Конвенции)

d) **Ответственность Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ)**

- Обеспечение признания национального гарантийного объединения международным пулом страховщиков

- Информирование всех национальных гарантийных объединений и национальных таможенных органов о признании нового гарантийного объединения

- Выдача книжек МДП национальным гарантийным объединениям

- Осуществление контроля за выдачей книжек МДП и функционированием гарантийной системы

- Участие в работе Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, ЕЭК–ООН при рассмотрении проблем, касающихся транзитной системы МДП.

КОНВЕНЦИЯ МДП* 1975

Этот раздел содержит полный текст Конвенции МДП 1975 года по состоянию на 1 августа 1995 года.

Расположение частей настоящего раздела соответствует структуре Конвенции МДП 1975 года.

Пояснительные записки, содержащиеся в приложениях 6 и 7 части III Конвенции, помещены вместе с положениями Конвенции, к которым они относятся. В соответствии со статьей 43 Конвенции пояснительные записки детализируют отдельные положения Конвенции и ее приложений. В пояснительных записках содержится описание рекомендуемых способов применения положений Конвенции.

Пояснительные записки не изменяют положений Конвенции или ее приложений, а просто конкретизируют их, делают более понятным их содержание, назначение и область применения. В частности, пояснительные записки, относящиеся к статье 12 и приложению 2 настоящей Конвенции, в которых содержатся технические требования для допущения транспортных средств к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, отмечают, где это необходимо, какие конструкции полностью удовлетворяют требованиям Конвенции и ее приложений. Пояснительные записки отмечают также конструкции, которые не удовлетворяют указанным выше требованиям.

Таким образом, пояснительные записки обеспечивают правильное применение положений Конвенции и ее приложений в условиях бурного развития технологий и изменения экономических требований.

Комментарии также помещаются вместе с положениями, к которым они относятся. Комментарии, содержащиеся в Справочнике по Конвенции МДП, не обязательны для выполнения всеми Договаривающимися сторонами Конвенции МДП 1975 года, но все же они очень важны для более точной трактовки положений Конвенции, ее унификации и единообразного применения, т.к. выражают мнение Административного комитета Конвенции МДП 1975 года и Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом. Это подчеркивается в каждом комментарии (TRANS/GE.30/55, пункт 40).

---

* Сокращение " МДП " соответствует сокращению "TIR"

ТЕКСТ КОНВЕНЦИИ МДП 1975 ГОДА (ВКЛЮЧАЯ ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ И КОММЕНТАРИИ К НИМ)

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП 1975)

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ЖЕЛАЯ содействовать упрощению международных перевозок 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

(a) ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья 1

При применении настоящей Конвенции :

(a) термин "операция МДП " означает перевозку груза от таможни места отправления до таможни места назначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в настоящей Конвенции;

(b) 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;

Статья 1 (продолжение)

(c) термин "дорожное транспортное средство" означает не только механическое дорожное транспортное средство, но также и любой прицеп или полуприцеп, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;

(d) термин "состав транспортных средств" означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

(e) термин "контейнер" означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или другое подобное приспособление):

(i) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов,

(ii) 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 грузов или части его начинается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

(g) термин "таможня места назначения" означает любую таможню Договаривающейся стороны, где для всего грузов 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;

(j) термин "лицо" означает как физическое, так и юридическое лицо;

(k) термин "тяжеловесные или 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;

Статья 1 (продолжение)

(l) термин "гарантийное объединение" означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП.

Введение к пояснительным запискам *

(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 отношениии технических условий допущения 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 применение настоящей Конвенции и приложений к ней с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

** Пояснительные записки приложения 6 к настоящей Конвенции помещены вместе с положениями, к которым они относятся*

Пояснительные записки к статье 1

0.1 b) В выражение " 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 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, в частности, предназначенное для перевозки на дорожном транспортном средстве, шасси которого вместе с основанием кузова специально приспособлены для этой цели. Этот термин включает также съемные кузова, которые представляют собой грузовые отделения, специально предназначенные для комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок.
(ECE/TRANS/17/Amend. 12, вступила в силу 1 августа 1990 года)

0.1 e) i) Термин "частично закрытый" применительно к оборудованию, упомянутому в подпункте 1 (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).

(b) 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.

Пояснительные записки

0.2-1 В статье 2 предусматривается, что перевозка с применение книжки МДП может начинаться и заканчиваться на территории одной и той же страны при условии, что часть мартшрута проходит по территории другой страны. В таком случае ничто не препятствует таможенным органам страны отправления требовать предъявление, 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 первоначально 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.

Комментарии

Использование книжек МДП

В некоторых случаях книжки МДП использовались для перевозок внутри государства (например, из внутренней таможни до пограничной таможни, без представления книжки таможне следующего государства) только для того, чтобы получить таможенные пломбы и печати и использовать их в обманных целях.

МСАТ предпринимает все возможное, чтобы своевременно информировать национальные таможенные органы о таких случаях. (TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 34; TRANS/GE.30/35, пункты 64 и 65)

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 (a), или

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

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

Комментарии

Иногда транспортные средства специального назначения, такие как автоцистерны, краны, уборочные машины, бетоноукладчики и т.п., экспортируемые в третьи страны, следуют в пункт назначения своим ходом. Такие транспортные средства при осуществлении транзитных операций с использованием книжки МДП считаются грузами и использование книжки в этом случае вполне уместно.
(TRANS/GE.30/10, пункты 14-17)

(c) 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 в целях предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможнях досмотр грузов.

Пояснительные записки к статье 5

0.5. 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 использованием 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 таможней места отправления, является дополнительной гарантией для стран транзита и назначения (См. также пояснительные записки к статье 19).

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.

Пояснительные записки

0.6.2 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.

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 причитатся 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 с лицами, с которых причитаются эти суммы.

Комментарии

Административные штрафы

Обязательства гарантийных объединений, о которых идет речь в статье 8, пункт 1, не включают в себя административные штрафы или другие штрафные санкции,предусматривающие уплату определенных сумм. (TRANS/WP30/137, пункты 68-70; TRANS/WP30/AC.2/29, приложение 3)

Взимание дополнительных сумм

Статья 8, пункты 1 и 2, устанавливает, что таможенные органы при необходимости могут взимать дополнительные суммы, например, компенсацию за причиненный ущерб или другие штрафы с владельцев книжек.
(TRANS/WP30/135, пункты 52-55; TRANS/WP30/137, пункт 69)

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.

Статья 8 (продолжение)

4. Гарантийное объединение становится ответственным по отношению к компетентным органам страны, в которой расположена таможня места отправления, с момента принятия такой таможней книжки МДП 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 таможней, 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 перечислеными в этой книжке, находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере. Объединение не несет ответственность 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.

Комментарии

Уведомление гарантийных объединений

Таможенные органы должны незамедлительно уведомлять национальное гарантийное объединение о всех случаях, указанных в статье 11, пункт 1, т.е. когда книжка МДП не оформлена или оформлена с оговоркой. (TRANS/GE.30/AC.2/14, пункт 31; TRANS/GE.30/39, пункт 38)

Пояснительные записки к статье 8

0.8.2 Положения данного пункта применяются тогда, когда законы или правила той или иной Договаривающейся стороны предусматривают в случае нарушений, указанных в пункте 1 статьи 8, вместо уплаты ввозных или вывозных пошлин и сборов административные санкции или другие меры финансового плана. Тем не менее подлежащая уплате сумма не должна превышать сумму ввозных или вывозных пошлин и сборов, подлежащую уплате при импорте или экспорте грузов, согласно соответствующим таможенным правилам, плюс любой процент за посрочку.
(ECE/TRANS/17/Amend.8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

Пояснительные записки к статье 8 (продолжение)

0.8.3. Таможенным органам рекомендуется ограничивать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийного объединения, величиной, равной 50 000 долл. США на одну книжку МДП. В случае перевозки алкогольных напитков и табачных изделий, которые подробно перечислены ниже, таможенным органам рекомендуется повышать максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийных объединений, до величины, равной 200 000 долл. США:

1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС : 22.07.10)

2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС : 22.08)

3) Сигары, манильские сигары и сигары типа " сигарильо ", содержащие табак (код СС : 24.02.10)

4) Сигареты, содержащие табак (код СС : 24.02.20)

5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС : 24.03.10)

Максимальную сумму, которая может быть истребована от гарантийных объединений, рекомендуется ограничивать суммой, равной 50 000 долл. США, если количество вышеупомянутых категорий табачных изделий и спиртных напитков не превышает нижеследующей нормы:

1) 300 литров
2) 500 литров
3) 40 000 штук
4) 70 000 штук
5) 100 килограммов.

Точные количества (литры, штуки, килограммы) вышеупомянутых категорий табачных изделий и алкогольных напитков должны указываться в грузовом манифесте книжки МДП.
(ECE/TRANS/17/Amend.17, вступила в силу 1 октября 1994 года)
(ECE/TRANS/17/Amend.18, вступила в силу 1 октября 1995 года)

Комментарий к статье 8

Пошлины и налоги, в отношении которых существует риск неуплаты

В соответствии со статьей 4 Конвенции, при перемещении грузов с использованием процедуры МДП, не требуется уплата или помещение на депозит ввозных, вывозных пошлин и налогов даже в том случае, если такие пошлины и налоги превышают сумму 50 тысяч долларов США при перевозке грузов с использованием обычной книжки МДП и 200 тысяч долларов США при перевозке грузов с использованием книжки "Табачные изделия/Алкогольные напитки" или иную сумму, установленную таможенными органами. В этом случае таможенные органы государства транзита в соответствии со статьей 23 Конвенции могут потребовать сопровождение транспортных средств за счет перевозчика.
(TRANS/GE. 30/59, пункты 34 и 35; TRANS/WP 30/137, пункты 75-76; TRANS/WP.30/159, пункт 25)

Пояснительные записки

0.8.5. Если оспариваются гарантии по грузам, которые не были перечислены в книжке МДП, то соответсвующий административый орган должен указать на те факты, на основании которых он заключил, что эти грузы находились в опломбированном отделении автотранспортного средства или в опломбированном контейнере.
(ECE/TRANS/17/Amend.6, вступила в силу 1 августа 1985 года)

0.8.6. 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, предусмотренной за ввоз или вывоз грузов, заявленных в книжке МДП.

Статья 9

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

2. Если книжка МДП была принята для оформления таможней 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 таможне места 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 случая, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом.

Пояснительные записки

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

Комментарии

Оформление книжек МДП

1. Если книжка МДП была оформлена без оговорок, а таможенные органы считают, что такое оформление незаконно или, что свидетельство об оформлении получено обманным образом, таможенные органы, обращающиеся с просьбой считать такое оформление незаконным, должны привести необходимые доказательства.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 25, TRANS/GE.30/GE 30/GRCC/11, пункт 12)

2. Таможенным органам не следует делать необоснованных оговорок с единственной целью уклониться от выполнения требований статьи 10, пункт 2 и статьи 11, пункт 1.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 26; TRANS/GE.30/AC.2/14, пункт 9-11; TRANS/GE.30/GR.30/GRCC/11, пункт 13)

Отметка о сделанных оговорках

Таможенные органы должны очень ясно излагать суть сделанной оговорки и сделать отметку о ее существовании путем проставления символа "R" в рубрике 5 корешка 2.
(TRANS/GE.30/8, пункт 12)

Комментарий к статье 10 (продолжение)

Другие формы доказательства оформления книжки

Таможенным органам рекомендуется принимать в порядке исключения в качестве альтернативного доказательства надлежащего таможенного оформления книжек МДП, в случае утери по каким-либо причинам отрывного листка 2 книжки МДП, корешок 2 книжки МДП с должным образом проставленной на нем печатью или его копию, предоставляемую Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), который должен подтвердить, что эта копия снята с оригинала.
(TRANS/WP.30/159, пункт 38)

Статья 11

1. В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговоркам, компетентные органы не будут иметь права требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, если в продолжении 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 устанавливает в 2 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 решения суда.

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 предъявленого ему требования об уплате, таможенным органам будут представлены убедительные доказательства того, что в отношении данной перевозки не произошло никаких нарушений.

Пояснительные записки

0.11-1 При решении вопроса о пропуске груза или транспортного средства таможенным органам рекомендуется не руководствоватся тем, что гарантийное объединение несет ответственость 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.

Пояснительные записки к статье 11 (продолжение)

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.

Комментарии

Уплата пошлин и налогов

Компетентные органы должны требовать от гарантийных объединений уплату сумм только за ту часть грузов, в отношении которой были допущены нарушения.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 22; TRANS/GE.30/GRCC/ 11, пункт 8)

Срок для уведомления

Установлено, что началом отсчета срока, установленного для уведомления гарантийного объединения о том, что книжка не МДП не оформлена, считается дата получения письменного уведомления гарантийным объединением, а не дата его отправки таможенными органами. Подтверждение того, что уведомление было действительно отправлено и получено входит в обязанности таможенных органов (один из способов подтверждения - регистрация корреспонденции). Если срок для уведомления истек, то национальное гарантийное объединение больше не несет ответственность за грузы.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 28; TRANS/GE.30/35, пункты 47 и 48; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 14 и 15)

Глава III

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

(a) Допущение транспортных средств и контейнеров

Статья 12

Для того, чтобы подпадать под действие положений разделов (a) и (b) 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.

Комментарии

Свидетельство о допущении

В соответствии с образцом, приведенным в приложении 4, свидетельство о допущении должно иметь формат А4.
(TRANS/GE.30/10, пункт 33; TRANS/WP.30/157, пункт 27-30; TRANS/WP.30/AC.2/35, приложение 6)

Статья 13

1. Для того, чтобы подпадать под действие положений разделов (a) и (b) 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 и 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 транспортные средства или контейнеры, когда обнаруженные неисправности незначительны и не создают возможности для контрабанды.

2. Перед новым использованием для перевозки грузов под таможенными пломбами и печатями 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.

(b) 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 таможне назначения формальностей, предусматриваемых ее национальными предписаниями, для обеспечения того, чтобы после окончания операции МДП дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер были вывезены.

Пояснительные записки к статье 15

0.15 Отсутствие требования о предоставлении таможенных документов на временный ввоз может вызвать некоторые трудности в связи с нерегистрируемыми в некоторых странах транспортными средствами, такими, как прицепы и 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.

Комментарии к статье 15

Таможенные документы

Так как на транспортные средства не требуется ни гарантий, ни документов, для контроля используются отрывные листы, которые остаются в обеих пограничных таможнях государства транзита. Если транспортное средство подверглось разрушению, то применяются положения статьи 41 Конвенции. Если же транспортное средство просто исчезло, то в соответствии с национальным законодательством взыскивается компенсация с перевозчика, адрес которого указан в книжке МДП.
(TRANS/GE.30/10, пункты 26 и 27)

Таможенные процедуры

Нормативные акты (EEC) 4151/88 от 21 ноября 1988 (O.J. L 367, 31.12.1988, стр.1) о порядке проведения таможенных процедур в отношении грузов, ввозимых на территорию Сообщества и нормативные акты EEC 1855/89 от 14 июля 1989 года (O.J. L 186, 30.06.1989, стр.8) о временном ввозе автотранспортных средств не затрагивают таможенные процедуры, предусмотренные Конвенцией МДП 1975, и не противоречат статье 15 Конвенции МДП 1975 года.
(TRANS/WP30/131, пункты 37 и 38)

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. Они должны быть съемными либо установлены и сконсруированы таким образом, чтобы их можно было перевернуть, накрыть, сложить или иным образом показать, что данная перевозка не имеет отношения к процедуре МДП.
(ECE/TRANS/17/Amend. 16, вступила в силу 24 июня 1994 года)

Комментарий

Технические характеристики табличек TIR

Таблички TIR должны иметь твердую основу и изготавливаться в соответствии с требованиями статьи 16 и приложения 5 к настоящей Конвенции. Не допускается использование самоклеющихся табличек TIR.
(TRANS/WP.30/157, пункт 61)

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 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.

Пояснительные записки

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 расхождении 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 книжкой МДП, причем перечень предметов следует ограничивать в разумных пределах.

Комментарий

Выдача книжек МДП на автопоезда и составы тягачей с полуприцепами

Решение о необходимом количестве книжек МДП, выдаваемых на перевозку грузов составом транспортных средств или в нескольких контейнерах, погруженных на одно транспортное средство или состав транспортных средств, определенных в статье 1(с) и (d), принимается таможней отправления. Решение таможни отправления в соответствии со статьей 4 Конвенции признается остальными таможнями государств, на территории которых осуществляется операция МДП, следовательно, такие таможни не могут требовать предъявление дополнительных книжек МДП. (TRANS/WP.30/157, пункт 26)

Статья 18

Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения, однако общее число таможен места отправления и места назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможням места назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделали все таможни места отправления.
(ECE/TRANS/17/Amend. 10, вступила в силу 23 мая 1989 года).

Пояснительные записки

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 осообыми 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 всех остающихся отрывных листках и на соответствующих корешках отметку о том, что были наложены новых печати и пломбы.

Комментарии

Несколько таможен отправления

Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления в одной или нескольких странах при том условии, что общее число таможен места отправления и места назначения не должно превышать четырех. В случае наличия нескольких таможен места отправления книжка МДП должна заполняться таким образом, чтобы грузы, погруженные впоследстви на различных таможнях, дополнительно вносились в грузовой манифест и чтобы таможни места отправления указывали в графу 16 данные о новых наложенных печатях и вносили отметки о подтверждении грузов, погруженных впоследствии.
(TRANS/GE.30/55,пункт 22; TRANS/WP30/141 пункты 39-41; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

Статья 19

Грузы и дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер должны предъявляться в таможне 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 ответсвенность упомянутых таможенных органов должным образом уполномоченными лицами.

Пояснительные записки

0.19 Обязанность таможни места отправления удостовериться в точности грузового манифеста предполагает необходимость проверки по крайней мере соответствия сведений в грузовом манифесте сведениями, содержащимися 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.

Комментарии

Проведение контроля в таможне отправления

Для нормального функционирования Системы МДП, очень важно, чтобы таможенное оформление грузов в таможне отправления было произведено с выполнением всех необходимых таможенных формальностей, в частности, необходимо воспрепятствовать:

– декларированию грузов, которые будут загружены в ходе транспортной операции (т.е. грузятся сигареты, а декларируются обои, в ходе транспортной операции сигареты выгружаются, а загружаются обои); и

– перевозке грузов, не внесенных в манифест книжки МДП (сигареты, алкоголь, наркотики, оружие)
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 31; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 19–21)

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.

Пояснительные записки

0.20 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. Рекомендуется, чтобы таможенные органы использовали свое право устанавливать маршрут только в тех случаях, когда они считают это совершенно необходимым.

Комментарии

В случае нарушения ограничений, устанавливаемых статьями 20 и 39, уплату каких-либо сумм в связи с такими нарушениями следует требовать от владельца книжки МДП или от лица, виновного в таких нарушениях, а не от гарантийного объединения.
(TRANS/GE.30/AC.2/14, пункт 29; TRANS/GE.30/39, пункт 30)

Статья 21

В каждой промежуточной таможне и в таможнях места 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.

Пояснительные записки

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, предназначную для соответствующей таможни места въезда.

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.

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 сотрудникии могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные пломбы и печати.

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 сопровождались за счет перевозчиков;

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

Комментарии

Сопровождение транспортных средств

В соответствии со статьей 4 настоящей Конвенции, для грузов, перевозимых с использованием процедуры МДП, не требуется уплата или помещение на депозит таможенных пошлин или налогов, даже если сумма налогов и пошлин превышает сумму 50 000 долларов США, при перевозке грузов с использованием обычной книжки МДП и 200 000 долларов США при перевозке грузов с использованием книжки " Алкоголь/Табак" или иную сумму, определенную национальными таможенными органами. В этих случаях таможенные органы государства транзита могут в соответствии со статьей 23, потребовать сопровождение транспортных средств по территории своего государства за счет перевозчика. (TRANS/GE.30/59, пункты 34 и 35; TRANS/WP.30/137, пункты 75 и 76; TRANS/WP.30/159, пункт 25)

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 печати и пломбы 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 и 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 пломбы и печати 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 существованием 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 таможню места назначения и при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления, таможенное оформление книжки МДП производиться незамедлительно.

Пояснительные записки

0.28 1. В соответсвии со статьей 28 заполнение в книжке МДП свидетельства о произведенном таможенном оформлении в таможне места назначения должно производиться незамедлительно при условии, что грузы переводяться 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 должна как можно быстрее завершить все таможенные формальности, связанные с оформлением книжки МДП.

Комментарии

Возврат книжек МДП

Необходимо подчеркнуть, что немедленный возврат книжек МДП, оформленных без оговорок или с оговорками, - прямая обязанность таможни назначения. Своевременный возврат использованных книжек МДП не только позволяет МСАТ осуществлять должный контроль, но и выдавать перевозчикам новые книжки МДП, т.к. число книжек, находящихся в обращении, ограничено.
(TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 33; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 24 и 25)

Комментарий к статье 28 (продолжение)

Использование двух книжек МДП для одной транспортой операции

Если число отрывных листов в книжке недостаточно для проведения всей транспортной операции, то в этом случае первая книжка МДП оформляется в соответствии с порядком, установленным в статьях 27 и 28 настоящей Конвенции, и используется новая книжка, которая и предъявляется в таможне места назначения.
(TRANS/WP30/AC.2/23, пункт 21)

(c) 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 пункте (k) 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 средствах 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 пломбы и/или опознавательными знаками таким образом, чтобы предотвратить любую подмену или изъятие упомянутых грузов без оставления видимых следов.

Пояснительные записки

0.29 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.

Комментарий к статье 29

Транспортировка живого скота

Для транспортировки живого скота применяются положения статьи 29, касающиеся перевозки тяжеловесных или громоздких грузов. (TRANS/GE.30/AC.2/21, пункт 30)

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 и 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 проводящие досмотр грузов сотрудники вынуждены снять печати и пломбы и/или опознавательные знаки, они делают отметки о наложеных 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.

Пояснительные записки к статье 38

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

0.38.2 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 препятсвовать выдаче книжек МДП этому лицу.

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 и маршрутов.

2. Точно также 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.

Пояснительные записки

0.39 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.

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 соответсвующих 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.

Комментарии

Сотрудничество между таможенными органами

Часто при отказе оформления книжки МДП таможенным органам бывает очень трудно определить суммы вывозных или ввозных пошлин, подлежащие уплате, потому что описание грузов в книжке МДП очень неточное, а стоимость не установлена. В таких случаях обычно запрашивают дополнительные сведения о грузах в таможне отправления. Необходимо тесное сотрудничество, т.к. только строгое соблюдение положений статей 42 и 50 Конвенции может обеспечить эффективную работу Транзитной системы МДП.
(TRANS/WP30/131, пункты 39 и 40)

Глава V

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ

Статья 43

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

Глава VI

РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 44

Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет заинтересованным гарантийным объединениям льготы в отношении:

(a) перевода валюты, необходимой для уплаты сумм, взимаемых компетентными органами Договаривающихся сторон в силу положений статьи 8 настоящей Конвенции, и

(b) 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.

Пояснительные записки

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

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 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.

Комментарии

Контроль

Количество различного рода проверок должно быть сведено к минимуму, и проводиться они должны только в том случае, когда обстоятельства или возникшие подозрения действительно оправдывают их проведение. (TRANS/GE.30/17, пункт 42)

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 осуществляемые 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 конструкций.

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 их 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.

Статья 53 (продолжение)

2. После того, как пять государств, упомянутые 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 из Договаривающихся сторон 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 такой нотификации.

3. Действительность книжек МДП, принятых для оформления таможней 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 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

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения положений 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, описанными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из Договаривающихся сторон в арбитражный суд. Состав суда формируется следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, а эти арбитры назначают арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения запроса один из участников не назначил арбитра или арбитры не могли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю ООН с просьбой назначить председателя или арбитра 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 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 вносится 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 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 какой-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, упоминаемых 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, упоминаемые 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.

Статья 62 (продолжение)

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 или 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 текста 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.

СОВЕРШЕНО в Женеве четырнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года в одном экземпляре на английской, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

ПРИЛОЖЕНИЯ К КОНВЕНЦИИ МДП 1975

(ВКЛЮЧАЯ ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ И КОММЕНТАРИИ К НИМ)

Приложение 1

МОДЕЛЬ КНИЖКИ МДП*

ВАРИАНТ 1

1. Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также и на английском языке; "Правила пользования книжкой "МДП" воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки. Протокол может также печататься на обратной стороне не только на французском, но и на любом другом языке, который может оказаться необходимым.
(ECE/TRANS/17/Amend.18, вступила в силу 1 августа 1995 года)

2. Книжки, используемые для операций МДП в рамках региональной системы гарантий, могут печататься на любом другом языке Организации Объединенных Наций, за исключением первой страницы обложки, рубрики которой печатаются также на английском или французском языках. "Правила пользования книжкой МДП" печатаются на второй странице обложки на любом официальном языке Организации Объединенных Наций, а на третьей странице обложки – также на английском или французском языках.

ВАРИАНТ 2

3. Для перевозок алкогольных напитков и табачных изделий в отношении которых с гарантийного объединения может быть истребована более высокая гарантии в соответствии с пояснительной запиской 0.8.3 приложения 6, таможенные органы должны требовать предъявления книжек МДП, на обложке и на всех отрывных листах которых проставлена четкая надпись "ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ/АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ". Кроме того, в этих книжках должна содержаться подробная информация, по крайней мере на английском и французском языках, о категориях табачных изделий и алкогольных напитков, на которые распространяется гарантия, указанная на отдельном листе, вставленном в книжку после страницы 2 обложки книжки.
(ECE/TRANS/17/Amend.17, вступила в силу 1 октября 1994 года)

Пояснительные записки

1.10.c) Правила пользования книжкой МДП

Использование погрузочных листов, приложенных к грузовому манифесту

Правило 10(c) "Правил пользования книжкой МДП допускает использование погрузочных листов в качестве приложения к книжке МДП даже в том случае, когда в манифесте имеется достаточно места для записи всех перевозимых грузов. Однако, это допустимо лишь в том случае, если в погрузочных листах в удобочитаемой и различимой форме приведены все сведения, требуемые грузовым манифестом, и соблюдаются все другие положения правила 10 (c).
(ECE/TRANS/17/Amend.2, вступила в силу 1 октября 1980 года)

---

* Название "книжка МДП" соответствует названию " карнет TIR"

Комментарии к образцу книжки МДП

Способы приложения дополнительных документов

Если, в соответствии с правилами 10(с) или 11, регулирующими использование книжки МДП, необходимо приложить дополнительные документы, то такие документы должны прикрепляться к обложке или непосредственно к отрывным листкам книжки МДП с помощью степлера или других приспособлений таким образом, чтобы отсоединение документов оставило следы на книжке МДП.
(TRANS/WP30/139, пункт 43; TRANS/WP30/AC.2/29, приложение 3)

Описание грузов в грузовом манифесте

Таможенные органы и владельцы книжек МДП обязаны строго соблюдать правила по использованию книжки МДП. В случае необходимости дополнительные документы, содержащие описание грузов, прилагаются к книжке МДП, и в графу 8 отрывного листа вносится соответствующая отметка. Коммерческое описание грузов должно содержать необходимый минимум сведений, исключающих возможность подмены грузов, перевозимых с использованием книжки МДП.
(TRANS/GE.30/45, пункты 12-15)

Декларирование стоимости грузов

Тот факт, что стоимость грузов не заявлена, не может служить основанием для задержания грузов таможенными органами.
(TRANS/GE.30/17, пункт 44)

Оформление книжки МДП

Для оформления книжки МДП в графе 6 корешка N 2 необходимо и достаточно проставить один штамп и одну подпись должностного лица таможенных органов. Никто другой, кроме должностных лиц таможенных органов, не имеет права ставить печати и подписывать отрывные листки или корешки книжки МДП.
(TRANS/GE.30/45, пункты 33 и 34)

Таможенные штампы на корешке

Иногда должностные лица таможенных органов государств транзита не проставляют штампы на корешках книжки МДП, как это требуют положения Конвенции. В этих случаях, хотя и крайне нежелательных, книжка МДП действительна, если таможенные органы государства назначения оформят такую книжку без всяких оговорок.
(TRANS/WP30/135, пункт 57)

Комментарии к образцу книжки МДП (продолжение)

Таможенные штампы в желтом неотрывном листке

Таможенные органы некоторых государств требуют заполнение желтого неотрывного листка, который включается в книжку МДП исключительно для облегчения заполнения книжки в государстве отправления и не предназначен для использования таможенными органами. Рекомендуется зачеркивать графы 13-15, 17, 23 и 28 неотрывного листка, а также графу 6 корешка чтобы четко указать, что заполнять эти графы в желтом листе не требуется.
(TRANS/WP30/139, пункты 48 и 49)

Воспроизведение правил пользования книжкой МДП на различных языках

Рекомендуется также на обратной стороне грузового манифеста (не для таможенных целей), содержащегося в книжке МДП, "Правила пользования книжкой МДП" на любом языке, который может способствовать правильному заполнению и использованию книжки МДП.
(TRANS/WP.30/159, пункт 45)

Альтернативные формы доказательства таможенного оформления книжек МДП

Таможенным органам рекомендуется принимать в порядке исключения в качестве альтернативного доказательства надлежащего таможенного оформления книжек МДП, в случае утери по каким-либо причинам отрывного листка 2 книжки МДП, корешок 2 книжки МДП с должным образом проставленной на нем печатью или его копию, предоставляемую Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), который должен подтвердить, что эта копия снята с оригинала.
(TRANS/WP.30/159, пункт 38)

Отметка о сделанных оговорках

Таможенные органы должны очень ясно излагать суть сделанной оговорки и сделать отметку о ее существавании путем проставления символа "R" в графе 5 корешка.
(TRANS/GE.30/8, пункт 12)

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

Страница 1 обложки

[Приложение 1
страница 3]

(Наименование международной организации)

КНИЖКА МДП*

.....расписки

1. Действительна для принятия грузов таможней места отправления до (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

_____

(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 книжки

[1] Вычеркнуть ненужное.

_____

* См. приложение 1 к Конвенции МДП 1975 года, разработанной под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

Страница 2 обложки

[Приложение 1 страница 4]

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КНИЖКОЙ МДП

A. 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 2 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки.
Книжки, используемые для операций МДП в пределах региональной системы гарантий, могут быть отпечатаны на любом официальном языке Организации Объединенных Наций, за исключением стр. 1 обложки, на которой рубрики печатаются на английском или французском языках. "Правила пользования МДП" печатаются на второй странице обложки на официальном языке Организации Объединенных Наций, а также на английском или французском языках на третьей странице обложки.

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

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 ниже 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 общее число таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможням места назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделали все таможни места отправления (см. также правило 10 e) ниже).

6. Число листов: Если маршрут перевозок 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, 2 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой производится перевозка. Для каждой дополнительной таможни места отправления (или назначения) требуются 2 дополнительных листа.

7. Предоставление в таможнях: Книжка МДП должна предъявляться 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 штемпель с датой под грузовым манифестом на всех отрывных листках, которые будут использованы на остальной части маршрута (рубрика 17).

B. 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.

b) Указания, записанные в манифест, должны быть отпечатаны на машинке или фотографированы так, чтобы они были удобопечатаемы на всех листах. Листы, заполненные неразборчиво, не принимаются таможенными органами.

c) 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 9–11).

d) Если книжка МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отдельно содержимое каждого транспортного средства или каждого контейнера. Этому указанию должен предшествовать регистрационный номер транспортного средства или опознавательный номер контейнера (рубрика 9 манифеста).

e) Если маршрут перевозки проходит через несколько таможен отправления или назначения, то записи, касающиеся принятых для отправления 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 такелажных 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 8 следует перечислить эти документы.

12. Подписи: На всех отрывных листках (рубрики 14 и 15) должны быть представлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя.

C. Дорожно-транспортные происшествия

13. Если в пути таможенные пломбы и печати были 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 "такелажные или громоздкие грузы", то транспортное средство и контейнер(ы), на которое(ый) грузы были перегружены, должно (должен) быть допущено (допущен) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами. 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 решают, могут ли такое 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 доказательства 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.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

(белый)

[Приложение 1 страница 5 (белый)]

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 1 СТРАНИЦА 1

1. **КНИЖКА МДП** [redacted]

2. Таможня(и) места отправления
1. _____ 2. _____
3. _____

3. Наименование международной организации

Для официального использования

4. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)

5. Страна отправления

6. Страна(ы) назначения

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

8. Прилагаемые к манифесту документы

ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ

9 (a) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) (b) Опознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов	10. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	11. Вес брутто в кг	16 Наложенные пломбы или опознавательные знаки (число, идентификация)

12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения	Число
1. Таможня	
2. Таможня	
3. Таможня	

13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-12, точны и полны
14. Место и дата
15. Подпись держателя или его представителя

17. Таможня места отправления Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

18. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при въезде)

☐ 19. Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными

20. Продолжительность транзитной перевозки

21. Зарегистрировано таможней (какой) за №

22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)

23. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

КОРЕШОК № 1 СТРАНИЦА 1

КНИЖКА МДП [redacted]

1. Прибытие установлено таможней (какой) _____
2. За № _____
3. Наложенные пломбы или опознавательные знаки _____
4. ☐ Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными
5. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)

8. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

(зеленый)

[Приложение 1
страница 6
(зеленый)]

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 2 СТРАНИЦА 2

1. **КНИЖКА МДП** №

2. Таможня(и) мест отправления
1. _____ 2. _____
3. _____

3. Наименование международной организации

Для официального использования

4. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)

5. Страна отправления

6. Страна(ы) назначения

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

8. Прилагаемые к манифесту документы

ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ

9. (a) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) (b) Опознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов	10. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	11. Вес брутто в кг	16. Наложенные пломбы или опознавательные знаки (число идентификаций)

12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения	Число
1. Таможня	
2. Таможня	
3. Таможня	

13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1–12, точны и полны
14. Место и дата
15. Подпись держателя или его представителя

17. Таможня мест отправления
Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

КНИЖКА МДП №
СТРАНИЦА 2

18. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при въезде)

☐ 19. Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными

20. Продолжительность транзитной перевозки

21. Зарегистрировано таможней (какой) за №

22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)

23. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

24. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (промежуточная таможня при въезде или таможня места назначения)

☐ 25. Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными

26. Число оформленных грузовых мест

27. Оговорки при оформлении

23. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

КОРЕШОК № 2 СТРАНИЦА 2

КНИЖКА МДП [redacted]

1. Прибытие установлено таможней (какой) _____
2. ☐ Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными
3. Произведено таможенное оформление грузовых мест _____ или предметов (как указано в манифесте)
4. Новые наложенные печати и пломбы
5. Оговорки при оформлении _____

8. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

(желтый)

[Приложение 1
страница 7
(желтый)]

ПРОТОКОЛ

Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП
(См. также правила 13–17, касающиеся пользования книжкой МДП)

1. Таможня(и) места отправления	1. КНИЖКА МДП [illegible]
	3. Выдана(кем)
7. Регистрационный(ые) номер(а) дорожного(ых) транспортного(ых) средства(–) Опознавательный(ые) номер(а) контейнера(ов)	4. Держатель книжки
6. Таможенная(ые) пломба(ы) не повреждена(ы) ☐ повреждена(ы) ☐	8. Замечания
7. Грузовое(ые) отделение(я) не повреждено(ы) ☐ повреждено(ы) ☐	

9. ☐ Видимой пропаски груза не установлено ☐ Грузы, указанные в рубриках 10–13, отсутствуют (0) или уничтожены (У), как указано в рубрике 12

10. (a) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) (b) Марки и номера грузовых мест или предметов	11. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	12. О или У	13. Замечания (в частности, указать недостающие количества или уничтоженные грузы)

14. Дата, место и условия дорожно-транспортного происшествия

15. Меры, принятые для продолжения операции МДП
☐ Наложение новых печатей и пломб: число _____ описание _____
☐ Перегрузка грузов (см. ниже рубрику 16)
☐ Прочие

16. Если грузы были перегружены: отличительные признаки дорожного(ых) транспортного(ых) средства(–) или контейнера(ов), на которые были перегружены грузы

	Регистрационный номер	Да	Нет	№ свидетельства о допущении	Число и описание наложенных печатей и пломб
(a) Транспортное средство		☐	☐		/
		☐	☐		/
	Опознавательный номер				
(b) Контейнер		☐	☐		/
		☐	☐		/

17. Компетентный орган, составивший данный протокол	18. Виза следующей таможни, через которую перевезены грузы с применением книжки МДП
Место/дата/штемпель _____ Подпись _____	Подпись _____

☐ Проставить крестики в соответствующих рубриках.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 1

Страница 3 обложки

[Annex 1 page 15]

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

1. **Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.

2. **Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
Les carnets utilisés pour les opérations TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.

3. **Validité:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).

4. **Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) ci-dessous).

5. **Nombre de bureaux de douane de départ et destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).

6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.

7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.

9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.

10. **Manifeste:**

a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.

b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.

c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes: i) nombre de feuilles annexes (case 8); ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles annexes (cases 9 à 11).

d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).

e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.

11. **Listes de colisage, photos, plans, etc:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.

12. **Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.

14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellements douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.

15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.

16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.

17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

Страница 1 обложки

[Приложение 1
страница 9]

(Наименование международной организации)

КНИЖКА МДП*

.....расписки

1. Действительна для принятия грузов таможней места отправления до (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

(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 книжки _____

[1] Вычеркнуть ненужное.

* См. приложение 1 к Конвенции МДП 1975 года, разработанной под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

Страница 2 обложки

[Приложение 1 страница 10]

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ КНИЖКОЙ МДП

A. 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 2 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки. Книжки, используемые для операций МДП в пределах региональной системы гарантий, могут быть отпечатаны на любом официальном языке Организации Объединенных Наций, за исключением стр. 1 обложки, на которой рубрики печатаются на английском или французском языках. "Правила пользования МДП" печатаются на второй странице обложки на официальном языке Организации Объединенных Наций, а также на английском или французском языках на третьей странице обложки.

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

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 ниже пункт 10 d)).

5. Число таможен места отправления и места назначения: Маршруты перевозок с применением книжек МДП могут проходить через несколько таможен места отправления и назначения; однако общее число таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможням места назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделали все таможни места отправления (см. также правило 10 e) ниже).

6. Число листов: Если маршрут перевозок 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, 2 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой производится перевозка. Для каждой дополнительной таможни места отправления (или назначения) требуются 2 дополнительных листа.

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 штемпель с датой под грузовым манифестом на всех отрывных листах, которые будут использованы на остальной части маршрута (рубрика 17).

B. 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.

b) Указания, заключенные в манифест, должны быть отпечатаны на машинке или гектографированы так, чтобы они были удобочитаемыми на всех листах. Листы, заполненные неразборчиво, не принимаются таможенными органами.

c) К отрывным листам могут прилагаться дополнительные листы того же образца, что и манифест, или коммерческие документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. В этом случае во все отрывные листы 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 9-11).

d) Если книжка МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отдельно содержимое каждого транспортного средства или каждого контейнера. Этому указанию должен предшествовать регистрационный номер транспортного средства или опознавательный номер контейнера (рубрика 9 манифеста).

e) Если маршрут перевозки проходит через несколько таможен отправления или назначения, то записи, касающиеся принятых для отправления 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 листах в рубрике 8 следует перечислить эти документы.

12. Подпись: На всех отрывных листах (рубрики 14 и 15) должны быть представлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя.

C. Дорожно-транспортные происшествия

13. Если в пути таможенные пломбы и печати были 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(ы), на которое(ый) грузы были перегружены, должно (должен) быть допущено (допущен) к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами. 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 сходя вышеуказанных органов, упомянутых выше в пункте 13. В таком случае он должен привести доказательства того, что он вынужден был действовать так в интересах сохранения транспортного средства или контейнеров 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.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

[Приложение 1 страница11]

Liste des marchandises devant être impérativement transportées sous le couvert de ce carnet TIR tabac/alcool

1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)

2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)

3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)

4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)

5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

List of goods which must be transported under cover of this tobacco/alcohol TIR carnet

(1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)

(2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)

(3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)

(4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)

(5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

Перечень грузов, которые должны перевозиться с применением настоящей книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки"

(1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)

(2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)

(3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)

(4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)

(5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

(белый)

[Приложение 1
страница 12
(белый)]

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 1 СТРАНИЦА 1 | 1. **КНИЖКА МДП** [redacted]

2. Таможня(и) места отправления
1. _____ 2. _____
3. _____

3. Наименование международной организации

Для официального использования

4. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)

5. Страна отправления | 6. Страна(ы) назначения

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

8. Прилагаемые к манифесту документы

ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ

9. (a) Грузовое(ые) отдаление(я) или контейнер(ы) (b) Опознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов	10. Число и род грузовых мест или предметов; описание груза	11. Вес брутто в кг	16 Наложенные пломбы или опознавательные знаки (число, идентификация)

12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте Место назначения	Число
1. Таможня	
2. Таможня	
3. Таможня	

13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1–12, точны и полны
14. Место и дата
15. Подпись держателя или его представителя
_____
_____

17. Таможня места отправления
Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

18. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при въезде)

☐ 19. Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными

20. Продолжительность транзитной перевозки

21. Зарегистрировано таможней (какой) | за №

22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)

23. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

КОРЕШОК № 1 СТРАНИЦА 1 **КНИЖКА МДП** [redacted]

1. Прибытие установлено таможней (какой) _____
2. За № _____
3. Наложенные пломбы или опознавательные знаки _____
4. ☐ Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными
5. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)
_____
_____

6. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой
_____

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

(зеленый)

[Приложение 1 страница 13 (зеленый)]

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 2 СТРАНИЦА 2

1. **КНИЖКА МДП** No. [redacted]

2. Таможня(и) места отправления
1. _____ 2. _____
3. _____

3. Наименование международной организации

Для официального использования

4. Держатель книжки (наименование, адрес, страна)

5. Страна отправления

6. Страна(ы) назначения

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

8. Прилагаемые к манифесту документы

ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ

9. (a) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) (b) Опознавательные знаки и номера грузовых мест или предметов	10. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	11. Вес брутто в кг	16. Наложенные пломбы или опознавательные знаки (число, идентификация)

12. Общее число грузовых мест, записанных в манифесте. Место назначения	Число
1. Таможня	
2. Таможня	
3. Таможня	

13. Я заявляю, что сведения, приведенные выше в рубриках 1-12, точны и полны.
14. Место и дата
15. Подпись декларанта или его представителя

17. Таможня места отправления. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

КНИЖКА МДП [redacted] СТРАНИЦА 2

18. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (таможня места отправления или промежуточная таможня при въезде)

☐ 19. Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными

20. Продолжительность транзитной перевозки

21. Зарегистрировано таможней (какой) за №

22. Разное (установленный маршрут, таможня, где должен быть представлен груз, и т.д.)

23. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

24. Свидетельство о принятии груза к таможенному оформлению (промежуточная таможня при выезде или таможня места назначения)

☐ 25. Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными

26. Число оформленных грузовых мест

27. Оговорки при оформлении

23. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

КОРЕШОК № 2 СТРАНИЦА 2

КНИЖКА МДП [redacted]

1. Прибытие установлено таможней (какой) _____
2. ☐ Наложенные печати и пломбы или опознавательные знаки признаны неповрежденными
3. Произведено таможенное оформление грузовых мест _____ или предметов (как указано в манифесте)
4. Новые наложенные печати и пломбы
5. Оговорки при оформлении _____

8. Подпись должностного лица таможни и штемпель таможни с датой

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

(желтый)

[Приложение 1
страница 14
(желтый)]

ПРОТОКОЛ

Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП
(См. также правила 13–17, касающиеся пользования книжкой МДП)

1. Таможня(и) места отправления	1. **КНИЖКА МДП** [redacted] 3. Выдана(кем)
7. Регистрационный(ые) номер(а) дорожного(ых) транспортного(ых) средства(-) Опознавательный(ые) номер(а) контейнера(ов)	4. Держатель книжки
6. Таможенная(ые) пломба(ы) на отправлении(ях) повреждена(ы) ☐ ☐	8. Замечания
7. Грузовое(ые) отделение(я) на погрузке(ях) повреждено(ы) ☐ ☐	

9. ☐ Видимой пломбы груза не установлено ☐ Грузы, указанные в рубриках 10–13, отсутствуют (О) или уничтожены (У), как указано в рубрике 12

10. (a) Грузовое(ые) отделение(я) или контейнер(ы) (b) Марки и номера грузовых мест или предметов	11. Число и род грузовых мест или предметов; описание грузов	12. О или У	13. Замечания (в частности, указать недостающие количества или уничтоженные грузы)

14. Дата, место и условие дорожно-транспортного происшествия

15. Меры, принятые для продолжения операции МДП
☐ Наложение новых печатей и пломб: число _____ описание _____
☐ Перегрузка грузов (см. также рубрику 16)
☐ Прочие

16. Если грузы были перегружены: отличительные признаки дорожного(ых) транспортного(ых) средства(-) или контейнера(ов), на которые были перегружены грузы

	Регистрационный номер	Да	Нет	№ свидетельства о допущении	Число и описание наложенных печатей и пломб
(a) Транспортные средства	_____	☐	☐	_____	___ / _____
	_____	☐	☐	_____	___ / _____
	Опознавательный номер				
(b) Контейнер	_____	☐	☐		___ / _____
	_____	☐	☐		___ / _____

17. Компетентный орган, составивший данный протокол	18. Виза следующей таможни через которую перевезены грузы с применением книжки МДП
_____ _____ Место/дата/штампель Подпись	_____ Подпись

☐ Проставить крестики в соответствующих рубриках.

Образец книжки МДП: ВАРИАНТ 2

Страница 3 обложки

[Приложение 1 страница 15]

RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR

A. Généralités

1. **Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.

2. **Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
Les carnets utilisés pour les opérations TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.

3. **Validité:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).

4. **Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10d) ci-dessous).

5. **Nombre de bureaux de douane de départ et destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).

6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.

7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.

9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.

10. **Manifeste:**

a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.

b) Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou polycopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.

c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes: i) nombre de feuilles annexes (case 8), ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles annexes (cases 9 à 11).

d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).

e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.

11. **Listes de colisage, photos, plans, etc:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.

12. **Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.

14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scellements douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.

15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.

16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.

17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

Приложение 2

ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ, ПРИМЕНИМЫХ К ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ 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.

Комментарии

Циллиндрические баки транспортных средств

Добавочные емкости (не предусмотренные конструкцией транспортного средства) не могут рассматриваться в качестве грузовых отделений, если они используются как топливные баки. Добавочные емкости, которые не являются топливными баками, могут быть использованы как грузовые отделения для перевозки топлива. Использование таких емкостей в качестве грузовых отделений для перевозки иных грузов не разрешается в связи с трудностями, возникающими при определении пригодности таких емкостей для перевозки грузов, и установления, являются ли такие емкости топливными баками или нет.
(TRANS/GE.30/39, пункты 51-54)

Комментарий к статье 1 (продолжение)

Маркировка на грузовых отделениях транспортных средств

Допускается использование рисунков, наклеек и другой маркировки, которую нельзя отделить от стен или покрытия грузовых отделений транспортных средств, при условии, что фактура стен или покрытия ясно различимы. Запрещается использование наклеек или другой подобной маркировки, которая может скрывать отверстия в грузовых отделениях транспортных средств.
(TRANS/GE.30/57, пункт 45)

Статья 2

Конструкция грузовых отделений

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

(a) составные элементы грузового отделения (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;

Пояснительные записки

2.2.1. (a) Сборка составных элементов

(a) В случае применения крепежных деталей (заклепок, шурупов, болтов, 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.

Пояснительня записка 2.2.1 а) (продолжение)

Независимо от вышесказанного пол грузового отделения может прикрепляться с помощью самонарезающих шурупов или самосверлящих заклепок, ставящихся с помощью заряда взрывчатого вещества, или шпилек, вставляемых с помощью сжатого воздуха, устанавливаемых изнутри и проходящих вертикально через пол и нижние металлические поперечины, при условии (за исключением случаев самонарезающих шурупов), что некоторые их концы будут заподлицо с наружной поверхностью поперечин или будут приварены к ней.
(Последнее предложение раздела (а) заменено текстом документа ECE/TRANS/17, Amend. 3, вступила в силу 1 октября 1981 года)

(b) 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.

(c) 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 пукта (а) настоящей записки. Примером таких деталей являются распорные заклепки, глухие заклепки и т. д.

(d) Вышеописанные методы сборки распространяются на специальных 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 составные 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.

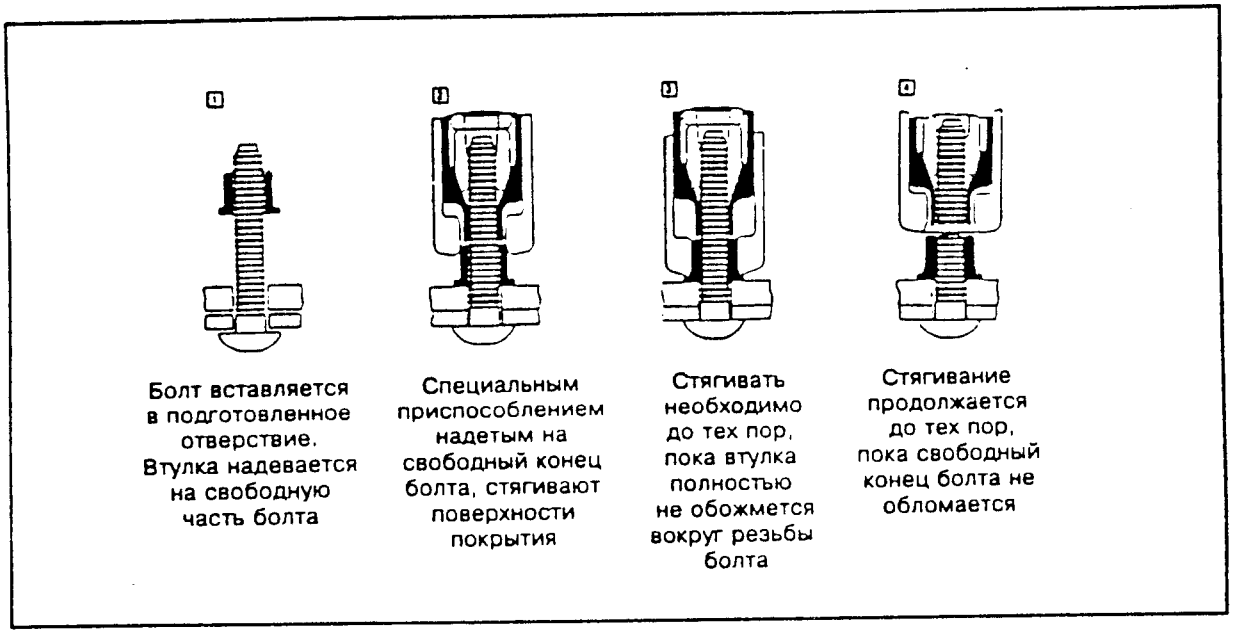
Комментарии

1. Крепежная деталь

Крепежная деталь, изображенная ниже, выполнена в соответствии с приложением 2, статьи 2, пункта 1(а). Достаточное количество таких деталей устанавливается снаружи и крепится изнутри в соответствии с приложением 6, пояснительные записки 2.2.1(а).
(TRANS/WP30/123, пункты 34-36; TRANS/WP30/127, пункт 45; TRANS/WP30/AC.2/23, приложение 3)

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 а) (продолжение)

Последовательность установки

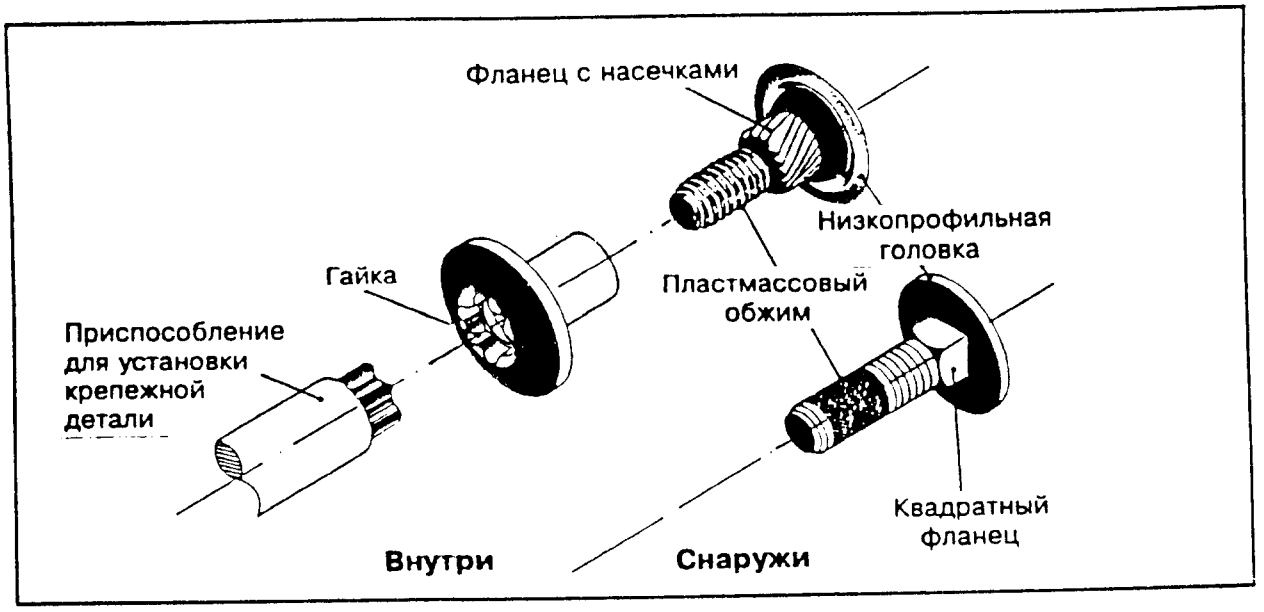


2. Крепежная деталь

Благодаря своим техническим характеристикам таким, как низкопрофильная головка, наличие блокирующего приспособления с пластмассовым обжимом, квадратного фланца или фланца с насечками, описываемая деталь обеспечивает надежное крепление изнутри грузового отделения, позволяя не прибегать к сварке, заклепыванию и т.д.. Установка такой детали требует работы как с внутренней, так и с внешней стороны грузового отделения, а снять ее можно только со стороны гайки, т.е. изнутри грузового отделения. Крепежная деталь с квадратным фланцем обычно применяется при креплении петель в грузовом отделении.
(TRANS/WP30/135, пункты 43 и 44; TRANS/WP30/137, пункты 59–61; TRANS/WP30/AC. 2/27, приложение 3)

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 а) (продолжение)

Образец крепежной детали



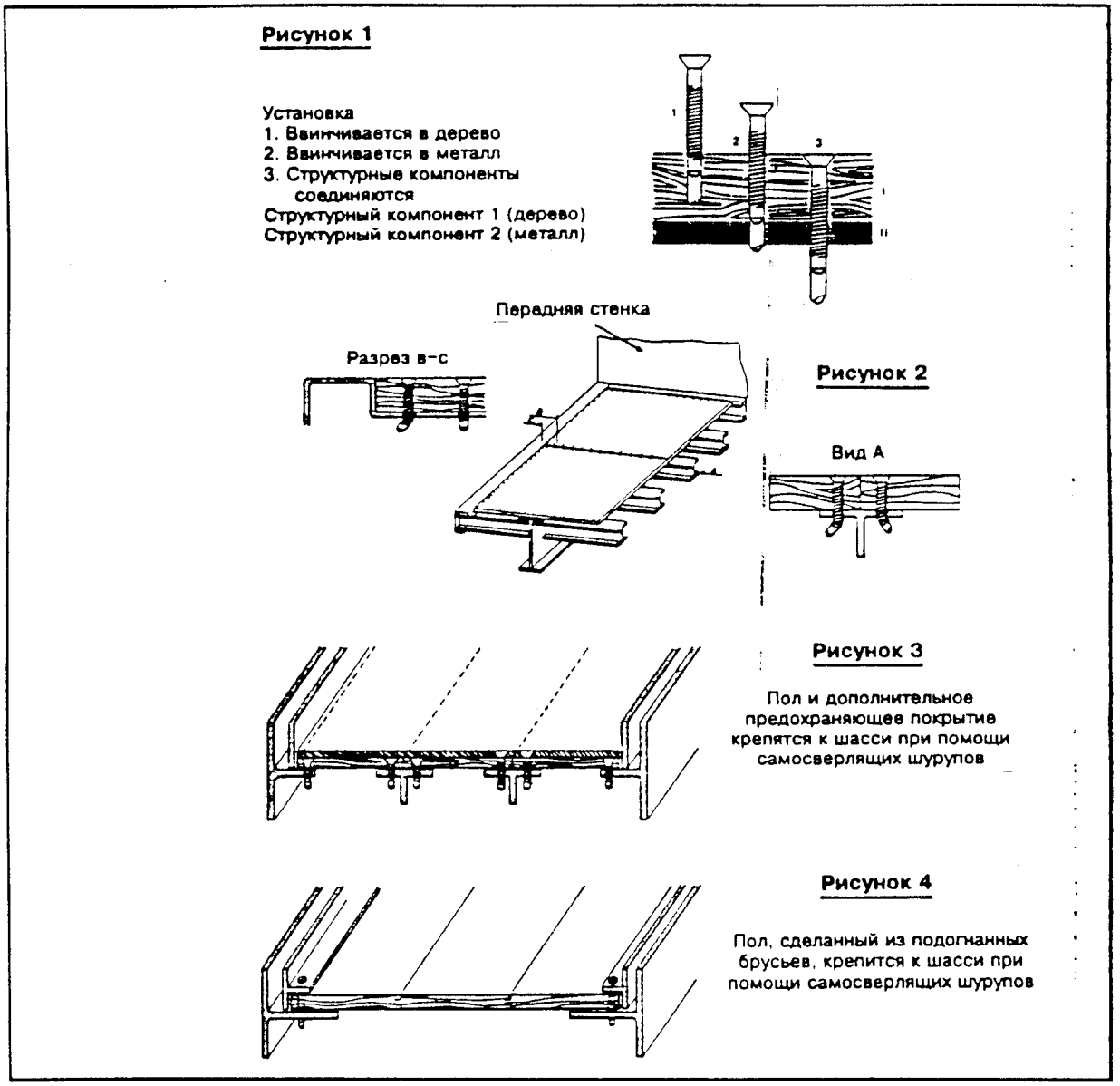
Устанавливаемые пневманические шпильки для крепления полов грузового отделения

В одной из конструкций используются шпильки с геликоидальной резьбой, в значительной степени аналогичной резьбе самонарезающих шурупов, которые повышают прочность соединения, когда пол относительно тонок. При таком методе в процессе установки шпильки происходит сплавка хромцинкового покрытия шпильки с материалом поперечины пола, в результате чего достигается достаточная прочность соединения между ними.
(TRANS/GE.30/33, пункт 125; TRANS/GE.30/GRCC/10, пункты 52-54)

Самосверлящие и самонарезающие шурупы

Самосверлящие и самонарезающие шурупы, изображенные на рис.1, отличаются от самонарезающих шурупов, описываемых в приложении 6, пояснительных записок 2.2.1(а) (а) и (b) приложения 6. Такие самосверлящие или самонарезающие шурупы должны быть приварены к нижней части поперечин пола. Выступающие же части шурупов, изображенных на рис. 1, могут быть просто загнуты под углом в 45 градусов, как это показано на рис. 2. Если самонарезающие и самосверлящие шурупы являются неотъемлемой частью пола, как это показано на рис. 3 и 4, приваривание или загибание шурупов не обязательно.
(TRANS/WP30/135, пункты 48-51; TRANS/WP30/AC.2/27, приложение 3)

Комментарий к пояснительным запискам 2.2.1(а) (продолжение)



Надежность глухих заклепок

В целом, в соответствии с положениями настоящей Конвенции использование глухих заклепок запрещено (приложение 6, пояснительные записки 2.2.1 (а) (с)). С другой стороны, глухие заклепки в принципе могут быть использованы при условии, что составные элементы соединяются достаточным числом крепежных деталей, отвечающих требованиям приложения 6, пояснительные записки 2.2.1 (а) (а).
(TRANS/WP30/137, пункты 54-58; TRANS/WP30/AC.2/29, приложение 3)

Статья 2, пункт 1 (продолжение)

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;

Пояснительные записки

2.2.1 (b) Двери и прочие системы закрывания.

(a) Приспособление, на котором могут быть поставлены таможенные печати и пломбы, должно:

(i) прикрепляться при помощи сварки или по крайней мере двух крепежных деталей, удовлетворяющих требованиям пункта (a) пояснительной записки 2.2.1(a); 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 или 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 a) настоящей записки. Кроме того, различные составные части таких устройств (например, петли, шкворни или шарниры), если они необходимы для обеспечения гарантии таможенной безопасности грузового отделения, крепятся таким образом, чтобы при закрытом и опечататанном грузовом отделении их нельзя было снять или разобрать без оставления видимых следов; (см. рис. 1(a), приложение 6). (ECE/TRANS/17/Amend. 8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

В тех случаях, когда к такому устройству исключен доступ снаружи, достаточно обеспечить невозможность отсоединения закрытой и опечатанной двери от петли или подобного устройства без оставления видимых следов вскрытия. Если дверь или другое запорное устройство имеет более двух петель, только две ближайшие к краям двери петли должны крепиться в соответствии с требованиями вышеприведенного пункта (a) (i) и (ii).

Пояснительные записки 2.2.1 b) (продолжение)

(c) В порядке исключения, если транспортные средства имеют изотермические грузовые отделения, приспособления 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 крепиться к дверям таких грузовых отделений с помощью следующих систем:

(i) Ввертных болтов или шурупов, которые вставляются снаружи, но которые в других отношениях не удовлетворяют требованиям подпункта a) приведенной выше пояснительной записки 2.2.1(a) при условии, что:

стержни ввертных болтов или ввертных шурупов крепятся к листу с резьбовыми отверстиями или подобному приспособлению, расположенному внутри наружной панели или наружных панелей двери, и

головки соответствующего количества ввертных болтов или ввертных шурупов привариваются к устройству для наложения таможенных пломб, к петлям и т.д. таким образом, что они полностью деформируются и что ввертные болты или шурупы невозможно удалить без оставления видимых следов (см. рис. 1 приложения 6);

(ii) Крепежного приспособления, которое вставляется с внутренней стороны двери изотермической конструкции при условии, что:

крепежный болт и крепежная гайка приспособления соединены при помощи пневматических или гидравлических инструментов и крепятся с обратной стороны пластины или подобного приспособления, установленного между наружным слоем конструкции двери и изоляцией;

не имеется доступа к головке крепежного болта изнутри грузового отделения; и

достаточное количество крепежных гаек и крепежных болтов соединено при помощи сварки, и приспособления невозможно удалить без оставления видимых следов (см. рис. 5 приложения 6). (ECE/TRANS/17/Amend. 13, вступила в силу 1 августа 1991 года)

Подразумевается, что термин "изотермическое грузовое отделение" включает как рефрижераторные, так и теплоизолированные грузовые отделения.

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 (b) (b)

Двери и прочие запорные устройства, имеющие более двух петель

В случае, если двери и прочие запорные устройства имеют более двух петель, компетентные органы могут потребовать в соответствии с положениями приложения 2, статьи 1 настоящей Конвенции наложение дополнительных пломб или печатей.
(TRANS/WP.30/155, пункт 45)

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 (b) (c) (ii)

Этот параграф будет истолковываться более точно, если в тексте после слов "соединены при помощи пневматических или гидравлических инструментов" слова "и крепится" заменить словами ", которые закрепляют головку болта".
(TRANS/WP.30/155, пункт 45)

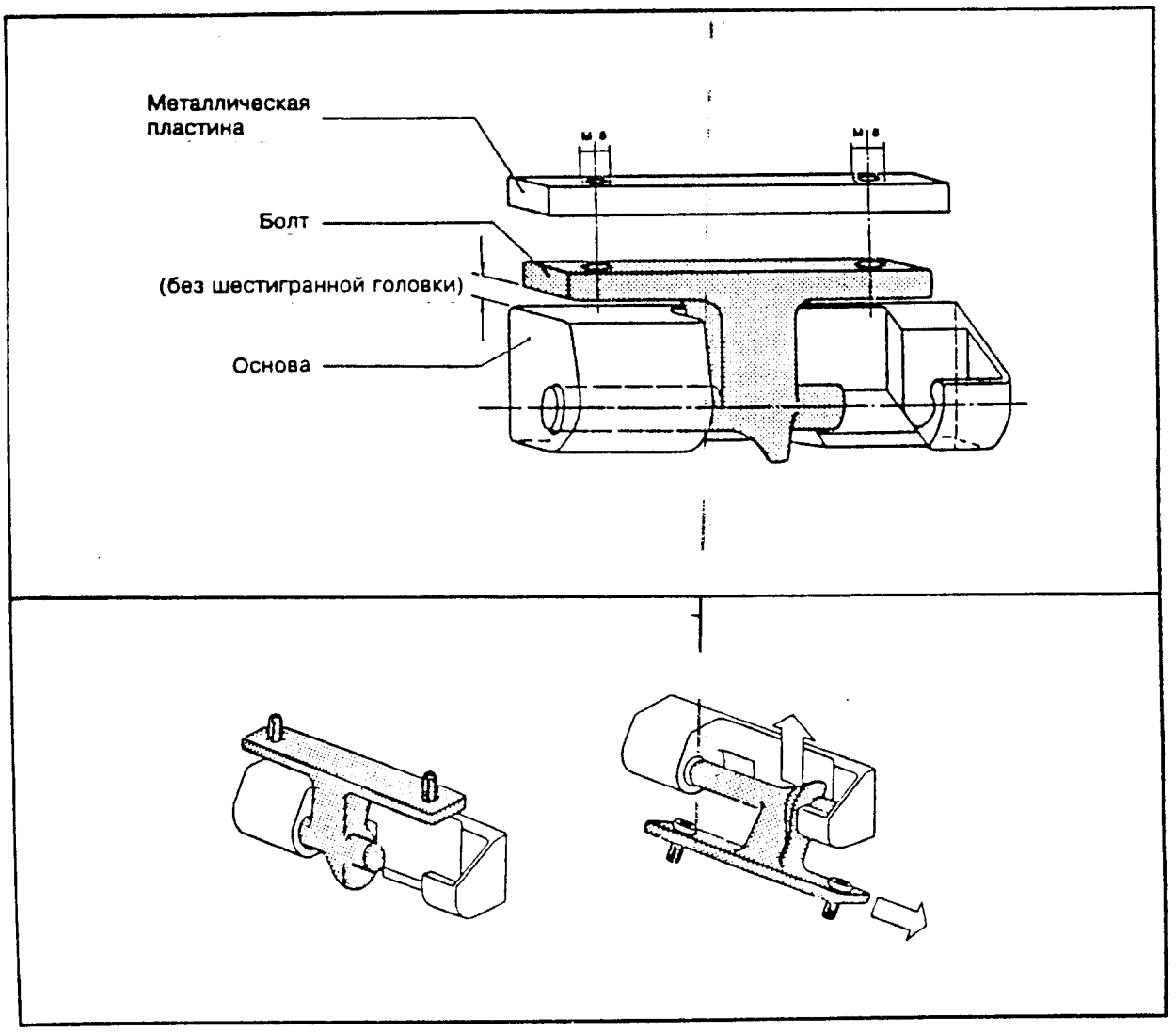
(d) Транспортные средства с большим числом таких закрывающих устройств, как клапаны, стопорные краны, крышки люков, фланцы и т.п., должны иметь такую конструкцию, чтобы число таможенных печатей и пломб могло быть по возможности ограничено. С этой целью соседние закрывающие устройства должны быть связаны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

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

Комментарий к пояснительной записке 2.2.1 (b) (продолжение)

Петли

Деталь, изображенная ниже, отвечает требованиям приложения 6 пояснительных записок 2.2.1(b), подпункта (b) и подпункта (a) ii).



Описание

Болт и основа детали имеют специальную форму, которая исключает возможность демонтажа петли в закрытом состоянии. Должен использоваться болт с шестигранной головкой. Расстояние между головкой болта и основой детали в закрытом состоянии должно быть настолько мало, чтобы невозможно было вывинтить болт и вновь вставить его на место без оставления видимых следов. В этом случае приваривание болтов не обязательно.
(TRANS/WP30/123, пункты 46 и 47 и приложение 2)

Комментарий к пояснительным запискам 2 2 1(b) (продолжение)

Безопасность дверей

В случае, если двери транспортных средств или контейнеров не изотермические, но имеют внутреннюю обшивку, детали, обеспечивающие крепление петель и устройства для наложения таможенных пломб, должны проходить через всю толщину дверей (включая обшивку) и видимым образом крепиться изнутри.
(TRANS/GE.30/14, пункт 101)

Количество таможенных пломб

В случаях, когда для обеспечения таможенной безопасности требуется наложение большого количества таможенных пломб, такое количество пломб должно быть указано в графе 5 свидетельства о допущении транспортного средства (приложение 4 к Конвенции МДП 1975). В случае необходимости к свидетельству также может прилагаться схема размещения таможенных пломб.
(TRANS/GE.30/57, пункт 41)

Образцы устройств для наложения таможенных пломб

Чтобы обеспечить таможенную безопасность контейнеров и грузовых отделений транспортных средств, устройства для наложения таможенных пломб должны удовлетворять требованиям приложения 6, пояснительные записки 2.2.1 (b), пункт (a). Кроме того, при наложении таможенных пломб необходимо соблюдать следующие требования:

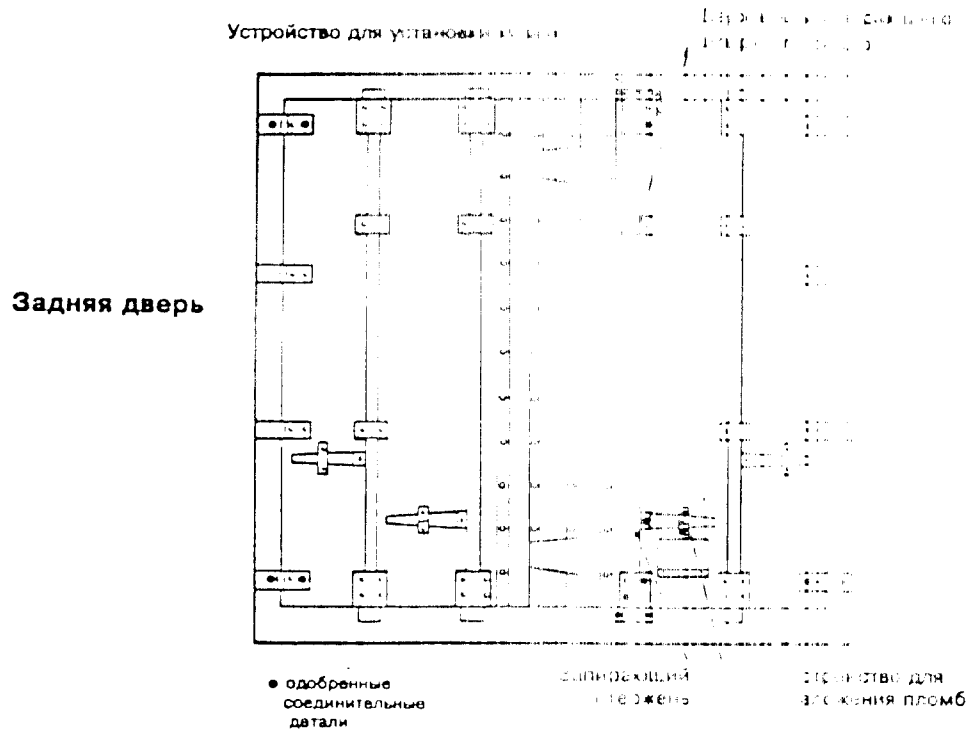
- *крепежная веревка должна быть не длиннее, чем необходимо и натянута как можно сильнее;*
- *крепежная веревка должна проходить через кольца МДП;*
- *таможенные пломбы накладываются как можно плотнее;*
- *безопасность других частей запорной системы (ручки запорных механизмов, устройство для установки кулачка, гнездо входа запирающего штыря) обеспечивается способами, описанными в приложении 6, пояснительные записки 2.2.1(a), пункт(a) (см. рис. 1)*

Необходимо помнить, что надежность таможенных пломб может быть серьезно ослаблена, если запирающие штыри, петли или устройства для установки кулачка изношены или повреждены. Указанные недостатки необходимо выявлять.
(TRANS/WP30/145,пункт17; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

O
N

Рисунок

Образец задней стенки грузовых [illegible]
с запорной системой [illegible]
таможенную безо[illegible]



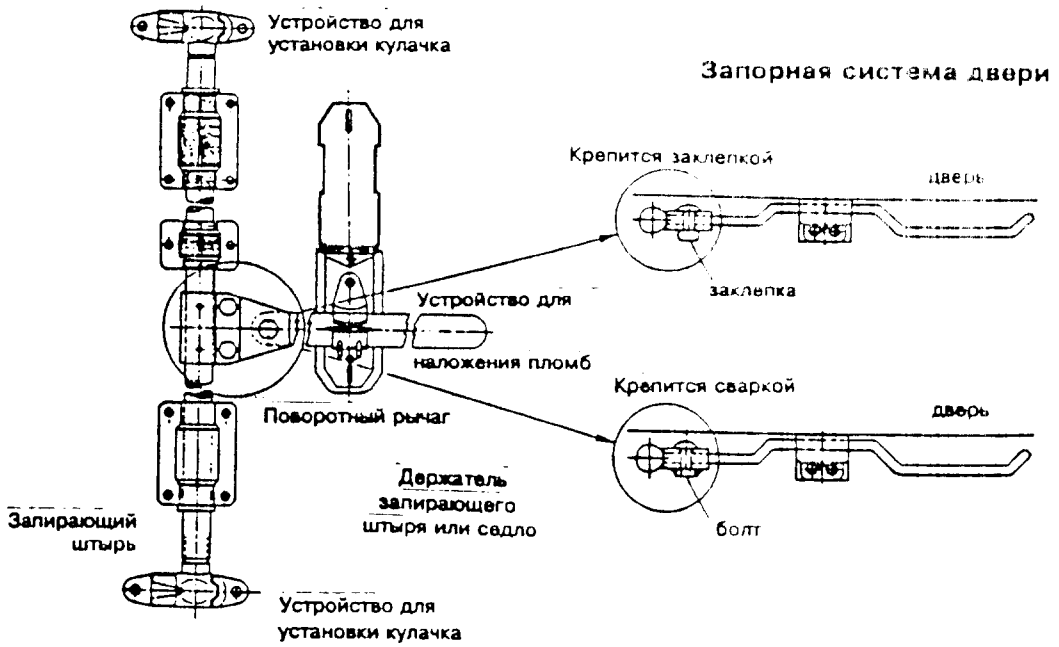
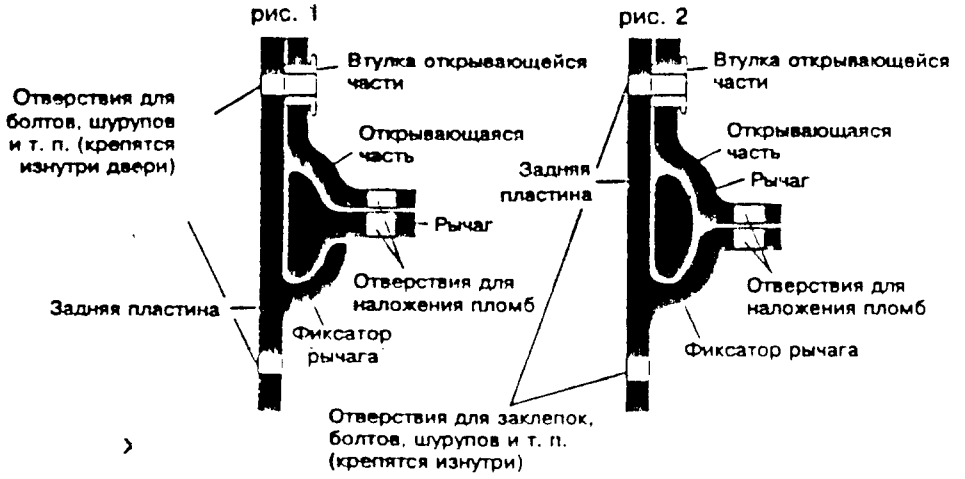
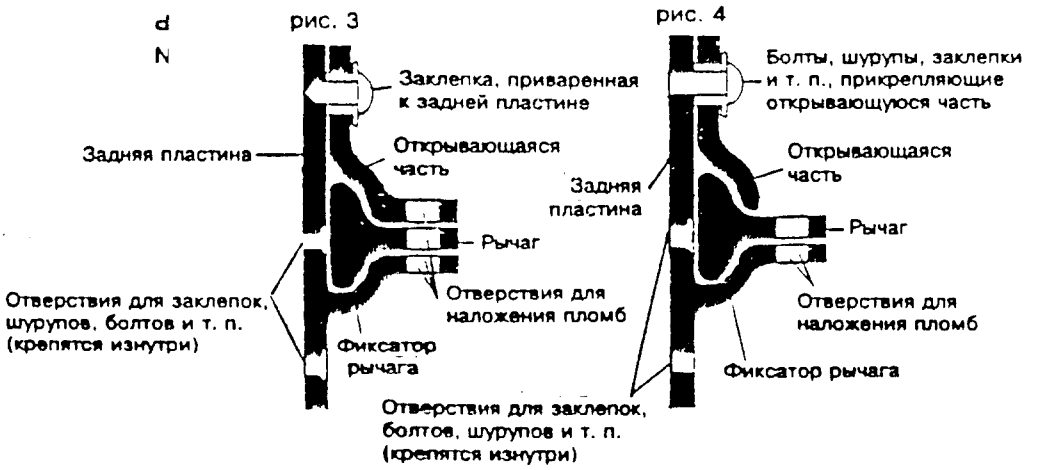


Рисунок 2

Образцы устройств для наложения таможенных пломб



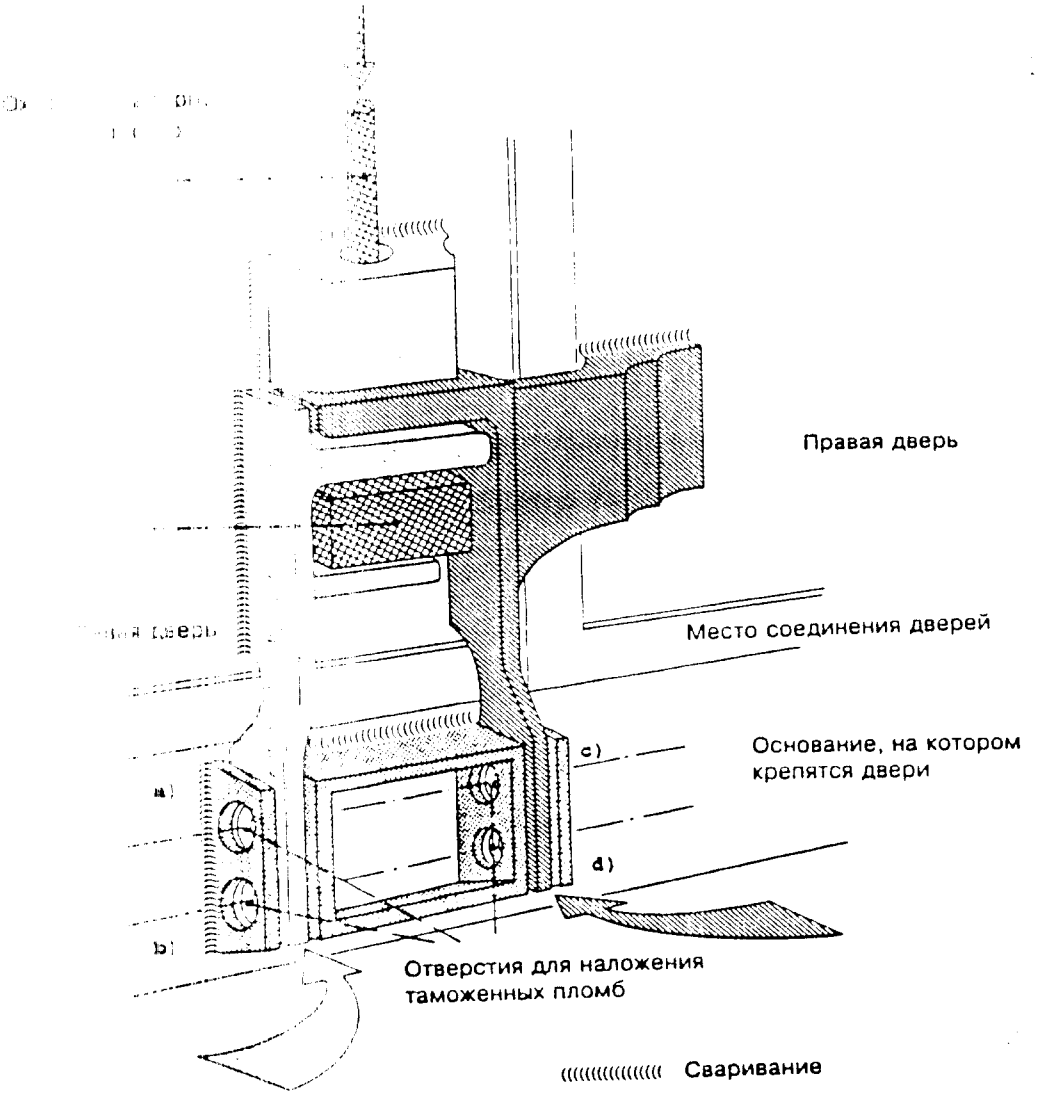
Устройство для наложения таможенных пломб, изображенное на рис.1, не полностью гарантирует безопасность в случае, если вышеуказанные требования не соблюдены. Для более надежной защиты от манипуляций с таможенными пломбами лучше использовать устройства, изображенные ниже.



Устройства для наложения таможенных пломб NN 3 и 4 могут быть также использованы для установки на дверях рефрижераторных и теплоизоляционных контейнеров и транспортных средств. При установке такие приспособления крепятся как минимум двумя ввертными болтами или шурупами к металлической пластине, располагающейся позади внешней обшивки двери. Головки ввертных болтов или шурупов должны быть приварены таким образом, чтобы они были полностью деформированы. (см.рис.1 Приложение 6) (TRANS/GE. 30/6, пункт 35).

Рисунок 3

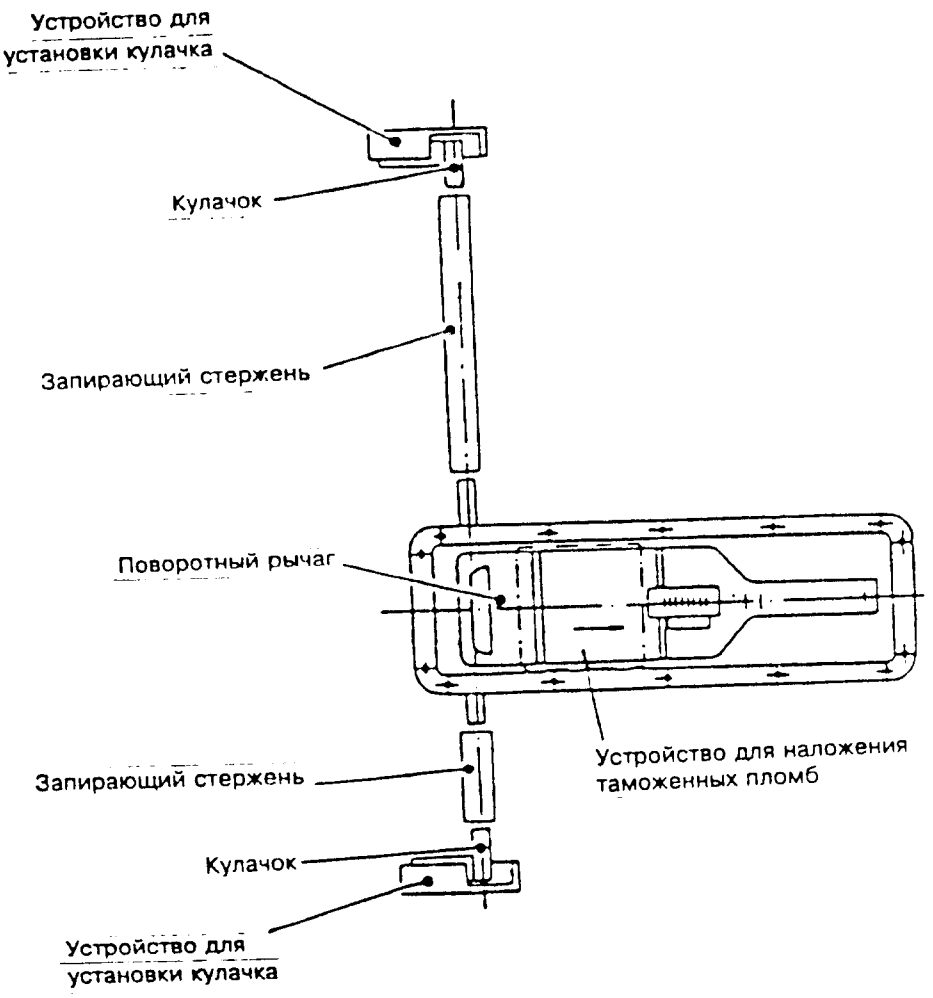
для наложения таможенных пломб



Устройство для наложения таможенных пломб используется преимущественно на металлических контейнерах и грузовых отделениях. Необходимо точно определить места наложения пломб. Используются различные виды пломб. Если используется пломба в виде "восьмерки", проволока должна проходить через все четыре отверстия (a,b,c,d,). Если обычная пломба – достаточно пропустить проволоку через отверстия (c) или (d).

Рисунок 4

Образец устройства для наложения таможенных пломб



Этот тип устройства для наложения таможенных пломб используется для обеспечения таможенной безопасности дверей контейнеров и грузовых отделений транспортных средств. Часть такого устройства, предназначенная непосредственно для наложения пломб может изменяться в зависимости от того, как располагаются отверстия для наложения таможенных пломб (вертикально или горизонтально). С точки зрения таможенных органов конструкция, в которой отверстия располагаются вертикально, представляется более надежной, т.к. конструкция с горизонтальным расположением отверстий требует более тщательного опломбирования.

Статья 2, пункт 1 (продолжение)

(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 поставить на место без оставления видимых следов.

Пояснительные записки

2.2.1(c) - 1 Вентиляционные отверстия

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

(b) Отверстия, дающие непосредственный доступ к грузовому отделению, должны быть заслонены:

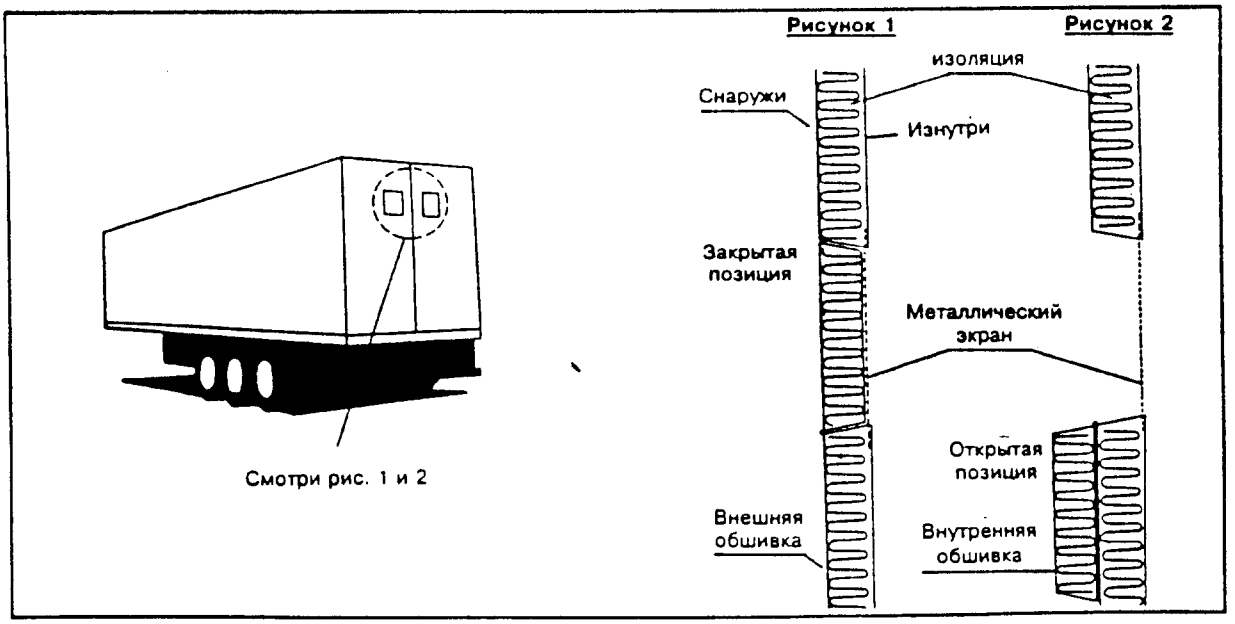
(i) проволочной сеткой или перфорированным металлическим экраном (с максимальным размером отверстий в обоих случаях 3 мм) и защищены сварной металлической решеткой (с максимальным размером отверстий 10 мм) ; или

(ii) одним перфорированным металлическим экраном достаточной прочности (с максимальным размером отверстий 3 мм и толщиной не менее 1 мм.
(ECE/TRANS/17/Amend.12, вступила в силу 1 августа 1990 года)

Комментарии

Вентиляционные отверстия в изотермических грузовых отделениях

Образцы экрана, помещаемого между внутренней и внешней стенками изотермических грузовых отделений
(TRANS/WP30/127, пункт 43; TRANS/WP30/AC.2/25, приложение 3)



Пояснительные записки 2.2.1(c)-1 (продолжение)

(c) Отверстия, не дающие прямого доступа к грузовому отделению (например, благодаря наличию системы колен или дефлекторов), должны оборудоваться устройствами, о которых говорится в подпункте (b), но в которых допускаются размеры отверстий до 10 мм (для проволочной сетки или металлического экрана) и 20 мм (для металлической решетки). (ECE/TRANS/17/Amend.12, вступила в силу 1 августа 1990)

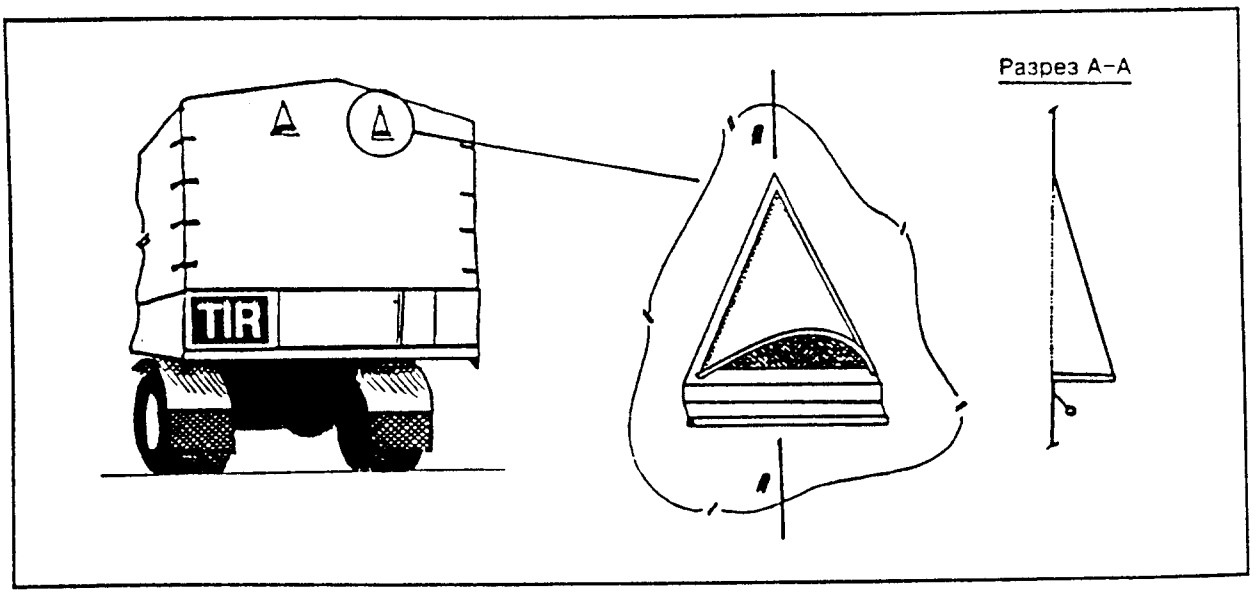
(d) В тех случаях, когда отверстия устраиваются в покрытии, в принципе должны быть предусмотрены устройства, упомянутые в пункте (b) настоящих записок. Однако допускается постановка закрывающих устройств в виде перфорированного металлического экрана, помещаемого снаружи проволочной или иной сетки, закрепляемой изнутри.

(e) Допустимы неметаллические приспособления при условии, что соблюдаются размеры ячеек, и что используемый материал достаточно прочен, чтобы ячейки нельзя было расширить без оставления видимых следов. Кроме того, вентиляционное приспособление должно быть сконструировано таким образом, чтобы его нельзя было заменить, работая только с одной стороны покрытия.

(f) Вентиляционное отверстие может быть оснащено защитным приспособлением. Это приспособление должно крепиться к брезенту таким образом, чтобы не затруднять осмотра вентиляционных отверстий сотрудниками таможенной службы. Место крепления защитного приспособления к брезенту должно находиться на расстоянии не менее 5 см от экрана вентиляционного отверстия.
(ECE/TRANS/17, Amend.5,вступила в силу 1 августа 1984)

Комментарии

Образец защитного устройства



Комментарий к пояснительным запискам 2.2.1 (c)-1 (продолжение)

Вентиляционные отверстия в грузовых отделениях

Хотя размер вентиляционных отверстий в принципе не должен превышать 400 мм, таможенный орган, при предъявлении ему транспортного средства с вентиляционными отверстиями размером более 400 мм, может допустить такое транспортное средство к перевозке при условии соблюдения всех остальных требований.
(TRANS/GE.30/14, пункт 102; TRANS/WP30/143, пункты 36 и 37; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

Пояснительные записки

2.2.1 (c)-2 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(c)-1 для вентиляционных отверстий;

(c) 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.

Статья 2 (продолжение)

2. 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.

Комментарий к пункту 2 статьи 2

Уменьшение количества полых балок, используемых в конструкциях

Количество деталей, используемых в конструкциях грузовых отделений и имеющих полые пространства (например, полые балки), должно быть сведено к минимуму. Это требование должно учитываться при создании новых конструкций грузовых отделений. В конструкциях грузовых отделений рекомендуется использовать балки открытого профиля. (TRANS/WP30/135, пункты 63-65; TRANS/WP30/137, пункты 65-67; TRANS/WP30/AC.2/27, приложение 3; TRANS/WP.30/151, пункты 33-36)

Статья 2 (продолжение)

3. 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 может допускаться, однако, если вместо безопасного стекла используется другое стекло, окна оборудуются прочно закрепленной металлической решеткой, которую нельзя снять снаружи; размер ячеек в решетке не должен превышать 10 мм.
(ECE/TRANS/17/Amend. 7, вступила в силу 1 августа 1986 года)

Пояснительные записки

2.2.3 Безопасное стекло

Стекло считается безопасным, если отсутствует опасность его разрушения в результате действия любого фактора, обычно имеющего место в нормальных условиях эксплуатации транспортного средства. На такое стекло должно быть нанесена маркировка, указывающая, что данное стекло является безопасным.
(ECE/TRANS/ 17, Amend. 7, вступила в силу 1 августа 1986 года)

4. 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.

Комментарий к пункту 4 статьи 2

Защита отверстий, предназначенных для технических целей

Крышки отверстий в полу грузовых отделений автотранспортных средств считаются достаточно защищенными, если защитные устройства, препятствующие доступу в грузовое отделение снаружи, находятся внутри грузового отделения.
(TRANS/GE.30/AC.2/14, пункты 35-39)

Статья 3

Крытые транспортные средства

1. Положения статей 1 и 2 настоящих Правил распространяются на крытые брезентом транспортные средства в той мере, в которой 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 прострочены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть выполнены так, как показано на рис. 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. 2 или 2(a), приложенным 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. Все швы должны быть прострочены на машине.

Пояснительные записки

2.3.3 Брезент, составленный из нескольких кусков

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

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

Статья 3 (продолжение)

4. Если брезент составлен из нескольких кусков ткани, покрытой пластмассой, эти куски могут быть также соединены посредством спайки соответственно рис. 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 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 по 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.

Комментарий

Полоса из пластмассы

Требование об обязательном наличии полосы из пластмассы весьма существенно, следовательно, им нельзя пренебрегать.
(TRANS/GE.30/17, пункт 99)

Соединение краев брезента внахлестку

Несмотря на то, что для целей таможенной безопасности ширина соединения краев брезента внахлестку не менее 15 мм является достаточной, допускается ширина нахлеста 20 мм и более, необходимость которой может обусловливаться техническим причинами в зависимости от того, из какого материала изготовлен брезент, и метода его спайки.
(TRANS/ WP.30/161 пункт 64 и 65)

Методы спайки кусков брезента

К методам спайки кусков брезента, которые признаются в качестве безопасных с таможенной точки зрения, если они применяются в соответсвии с положениями приложения 2 к Конвенции, относятся "тепловой метод спайки", когда спайка брезента производится с помощью высоких температур, и "метод высокочастотй спайки", когда спайка брезента производится с помощью высокой частоты и давления.
(TRANS/WP.30/161, пункт 64 и 65)

5. Починка производится способом, показанном на рис. 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. 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой платмассой, 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 заплата накладывается изнутри.

Комментарий к пункту 5 статьи 3

Полосы из светоотражающего материала

Полосы из светоотражающего материала, которые могут быть сняты и которые закрывают структуру брезента, допустимы, если они полностью припаяны к брезенту, составленному из ткани, покрытой пластмассой, и прикреплены в соответствии с требованиями пункта 5 статьи 3 приложения 2 к Конвенции (см. рис. 9 ниже) (TRANS/WP.30/151, пункт 40)

Ремонт покрытия из ткани, покрытой пластмассой

Для ремонта такого покрытия разрешается использовать следующий способ: Для приваривания покрытия используется нагретый жидкий винил под давлением. В этом случае заплата из пластического материала, закрепленная соединительной полосой, будет крепиться к покрытию по обеим сторонам.
(TRANS/GE.30/6, пункт 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, пункт 33)

6. Брезент должен прикрепляться к транспортному средству в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1(a) и (b) настоящих Правил. Предусматривается применение следующих видов креплений:

(a) Брезент может крепиться с помощью:

(i) металлических колец, прикрепляемых к транспортному средству,

(ii) проушин по краям брезента,

(iii) веревки или троса, проходящих через кольца над брезентом и видимых 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.

Пояснительные записки

2.3.6(a)-1 Транспортные средства, оборудованные скользящими кольцами

Металлические кольца для крепления брезента, скользящие по металлическим штангам, укрепленным на транспортных средствах, допустимы в целях настоящего пункта (см. рис. 2 приложения 6) при условии, если:

(a) штанги крепятся к транспортному средству через промежутки максимум 60 мм и таким образом, чтобы их нельзя было снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов;

(b) кольца будут двойными или будут иметь центральный стержень и изготовлены цельными без применения сварки; и

Пояснительная записка к пункту 6 а) статьи 3 (продолжение)

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

2.3.6 (a)-2 Транспортные средства, оборудованные поворотными кольцами

Металлические поворотные кольца, каждое из которых вращается в металлической крепежной скобе, прикрепленной к транспортному средству, допустимы в целях настоящего пункта (см. рис. 2а в приложении 6) при условии, что:

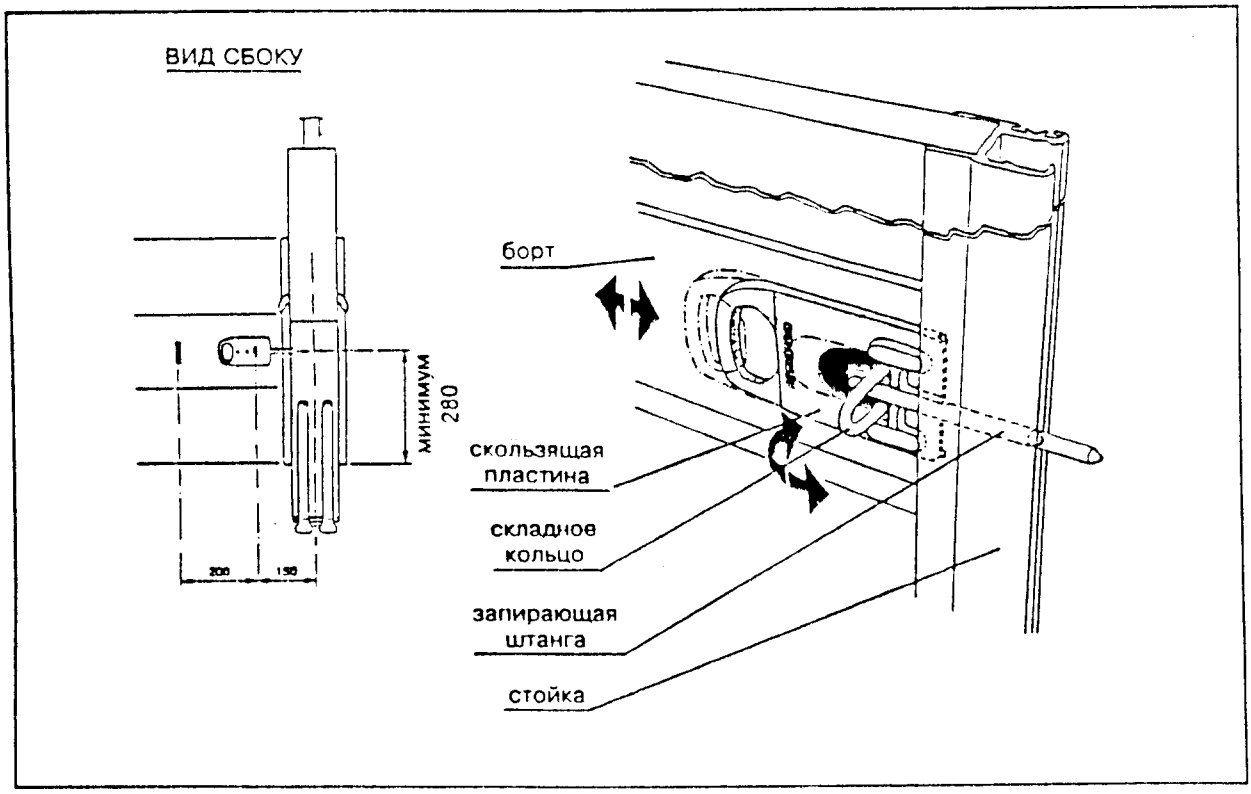
(a) каждая скоба крепится к транспортному средству таким образом, что ее нельзя снять и вновь поставить на место без оставления видимых следов; и

(b) пружина, находящаяся под каждой скобой, полностью закрыта металлическим кожухом в форме колокола
(ECE/TRANS/17, Amend.4, вступила в силу 1 октября 1982 года)

Комментарии

Образец конструкции, в которой используются запирающие штанги

Устройство, изображенное ниже, отвечает требованиям приложения 2, статьи 1, пункта (а) и приложения 2 статьи 3, пунктов 6(а) и 8.



Комментарии к пункту 6 а) статьи 3 (продолжение)

Описание

Устройство устанавливается на борт так же, как и обычные кольца МДП, и также, как и при установке колец МДП, расстояние между устройством и центром стойки не должно превышать 150 мм. Подобно кольцу МДП, устройство крепится двумя заклепками. Устройство состоит из трех металлических частей: пластины основания, складного кольца МДП и скользящей передней пластины, включающей в себя запирающую штангу. Когда передняя пластина переводится в позицию "закрыто", запирающая штанга входит в отверстие в стойке и прижимает к ней борт. Запирающая штанга должна входить в стойку не менее, чем на 20 мм. Одновременно автоматически складывается кольцо МДП. В позиции, когда соединительная веревка пропущена через кольца поверх покрытия, скользящая передняя пластина надежно закреплена и не может соскользнуть в позицию "открыто".
(TRANS/WP30/125, пункт40; TRANS/WP30/127, пункты 46 и 47; TRANS/WP30/AC. 2/23, приложение 3)

Форма проушин

Проушины в покрытии могут быть овальной или круглой формы, а кольца должны выступать из соответствующих частей транспортного средства не более, чем это необходимо. Чтобы убедиться в том, что покрытие закреплено надлежащим образом, должностное лицо таможенного органа прежде, чем наложить печати и пломбы на транспортное средство, должно проверить крепление соединительной веревки.
(TRANS/GE.30/57, пункт 35)

Образец металлического кольца для крепления покрытия к транспортному средству

В приваренных металлических стойках, поддерживающих и содержащих механизмы запирания бортов, вмонтировано по одному металлическому складному кольцу МДП. Кольцо МДП может быть сложено вручную через небольшое отверстие на внешней стороне стойки. Кольцо МДП находится в положении "открыто" или "закрыто" под действием пружины. Действует оно следующим образом.

К каждому стержню, предназначенному для запирания борта, приварен металлический ограничитель, который ограничивает вертикальное перемещение запирающих стержней и не позволяет раскрыться бортам, когда кольцо МДП находится в позиции "открыто". В то же время конфигурация и расположение этих металлических ограничителей не позволяют открыться кольцу МДП при открытых бортовых замках.

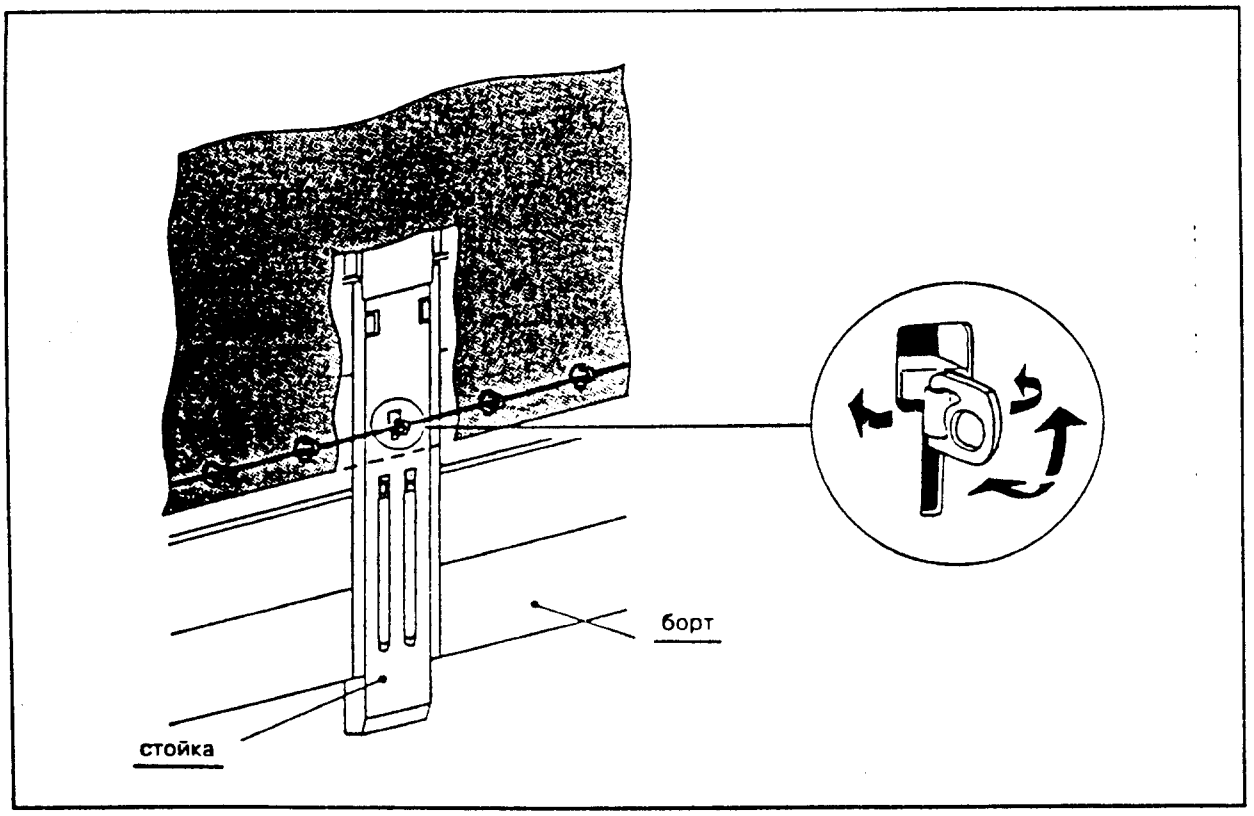
Комментарии к пункту 6 а) статьи 3 (продолжение)

Это означает, что в положении "открыто" с пропущенной через него соединительной веревкой, кольцо обеспечивает крепление борта к стойкам, а также крепление стоек к полу грузового отделения.

Кроме того, запирающий стержень верхней стойки, приваренный к одному из запирающих стержней бортов, одновременно с креплением бортов обеспечивает крепление крыши.

Пока кольцо МДП находится в положении "закрыто", для того, чтобы открыть борт или крышу, необходимо полностью уничтожить стойку. (TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 15; TRANS/GE.30/35, пункт 109 и приложение 2; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 27-29; см.рис. ниже)

Образец крепления металлических колец к покрытию



Статья 3, пункт 6 (продолжение)

(b) Если необходимо обеспечить глухое крепление краев брезента к транспортному средству, соединение должно быть непрерывным и осуществляться при помощи прочных деталей.

Пояснительные записки

2.3.6.(b) Глухое крепление покрытия

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 (a) записки 2.2.1 (a) настоящего приложения.

Комментарии

Крепежная деталь, изображенная на рис. 4 приложения 6, отвечает требованиям приложения 2, статьи 3, подпунктов 6 (a) и 6 (b). (TRANS/GE.30/55, пункт 41)

(c) При использовании системы крепления брезента она должна в закрытом положении плотно прижимать брезент к наружной части грузового отделения (в качестве образца см. рис. 6).
(ECE/TRANS/17, Amend.7, вступила в силу 1 августа 1986 года)

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

Комментарии

Опорная конструкция

Иногда при изготовлении опорной конструкции применяются полые дуги, которые могут быть использованы как тайник. С другой стороны, их всегда можно осмотреть, как и другие части транспортного средства. С учетом этого использование полых дуг разрешается.
(TRANS/GE.30/14, пункт 90; TRANS/GE.30/12, пункты 100 и 101; TRANS/GE.30/6, пункт 41)

Статья 3 (продолжение)

8. Расстояния между кольцами и расстояния между проушинами не должны превышать 200 мм. Однако эти расстояния между кольцами и проушинами могут быть большими, но не превышать 300 мм с любой стороны стойки, если конструкция транспортного средства и брезента такова, что полностью исключают доступ в грузовое отделение. Проушины должны быть жесткими.
(ECE/TRANS/17/Amend. 1, вступила в силу 1 августа 1979 года)

Пояснительные записки

2.3.8 Расстояния между кольцами и проушинами

Над стойками допускается расстояние более 200 мм, но не более 300 мм, если кольца "утоплены" в бортах и проушины имеют овальную форму и настолько малы, что могут одеваться на кольца без зазора.
(ECE/TRANS/17, Amend.1, вступила в силу 1 августа 1979 года)

9. Должны применяться следующие виды крепления:

(a) стальной трос диаметром не менее 3 мм; или

(b) 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.

В случаях, когда брезент должен крепиться покрытие к раме в какой-либо конструкции, которая отвечает требованиям пункта 6 а) настоящей статьи, в качестве крепления может использоваться ремень (пример такой конструкции приведен на рис. 7 к настоящему приложению). Сам ремень должен отвечать предписаниям пункта 11 с) в отношении материала, размеров и формы.
(ECE/TRANS/17/Amend.11, вступила в силу 1 августа 1989 года)
(ECE/TRANS/17/Amend.17, вступила в силу 1 августа 1995 года)

Пояснительные записки

2.3.9 Допускается применение тросов, имеющих текстильный сердечник, обвитый по крайней мере четырьмя стренгами из стальной проволоки, полностью покрывающими сердечник, при условии, что диаметр тросов (без учета прозрачной пластиковой оболочки) не менее 3 мм.
(ECE/TRANS/17/Amend.4, вступила в силу 1 октября 1982 года)

Комментарий к пояснительной записке 2.3.9

Нейлоновые тросы

Использование нейлоновых тросов в пластиковой оболочке запрещено, поскольку они не отвечают требованиям как приложения 2 статьи 3, пункт 9, так и пояснительных записок приведенных выше. (TRANS/GE.30/AC.2/12, пункт 16; TRANS/GE.30/GRCC/11, пункты 30-33)

Крепежная веревка

В случае, когда необходимо закрепить покрытие на раме транспортного средства, вместо ремней может быть использована веревка, которая может состоять из двух кусков.
(TRANS/WP30/125, пункт 33)

10. 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. (рис.5, приложенный к настоящим правилам).

11. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки грузов, обе полы брезента соединяются вместе. Для этого может использоваться следующая система:

(a) оба края брезента должны соответствующим образом перекрываться. Они должны также закрепляться с помощью:

(i) откидной полы, пришитой или приваренной в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи;

(ii) колец и проушин, отвечающих условиям пункта 8 настоящей статьи; кольца должны быть изготовлены из металла; и

(iii) ремня, изготовленного из цельного куска соответсвующего 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 либо:

Статья 3, пункт 11(a)(iii) (продолжение)

проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи, либо

проушину, которая может прикрепляться к металлическому кольцу, упомянутому в пункте 6 настоящей статьи, и закрепляться с помощью троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи.

Откидная пола не требуется, если имеется специальное устройство, например, защитная перегородка, которая препятствует доступу к грузовому отделению без оставления видимых следов.

b) Специальная система закрывающих окон в брезенте обеспечивает плотное закрытие краев брезента после закрытия и опечатывания грузового отделения. В системе имеется отверстие, через которое может проходить металлическое кольцо, упомянутое в пункте 6 настоящей статьи, и закрепляться с помощью троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи. Такая система приводится на рис. 8, содержащемся в настоящем приложении.
(ECE/TRANS./17/Amend.14, вступила в силу 1 августа 1992 года)

Пояснительные записки к пункту 11(a)

2.3.11(a)-1 Откидные натяжные полы брезента

На многих транспортных средствах брезент снабжен снаружи горизонтальной откидной полой 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:

(a) натяжные откидные полы аналогичной конструкции, прикрепляемые с внутренней стороны покрытия; или

(b) 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.

Пояснительные записки к пункту 11 а) (продолжение)

2.3.11(a)-2 Ремни

Для изготовления ремней могут применяться следующие материалы:

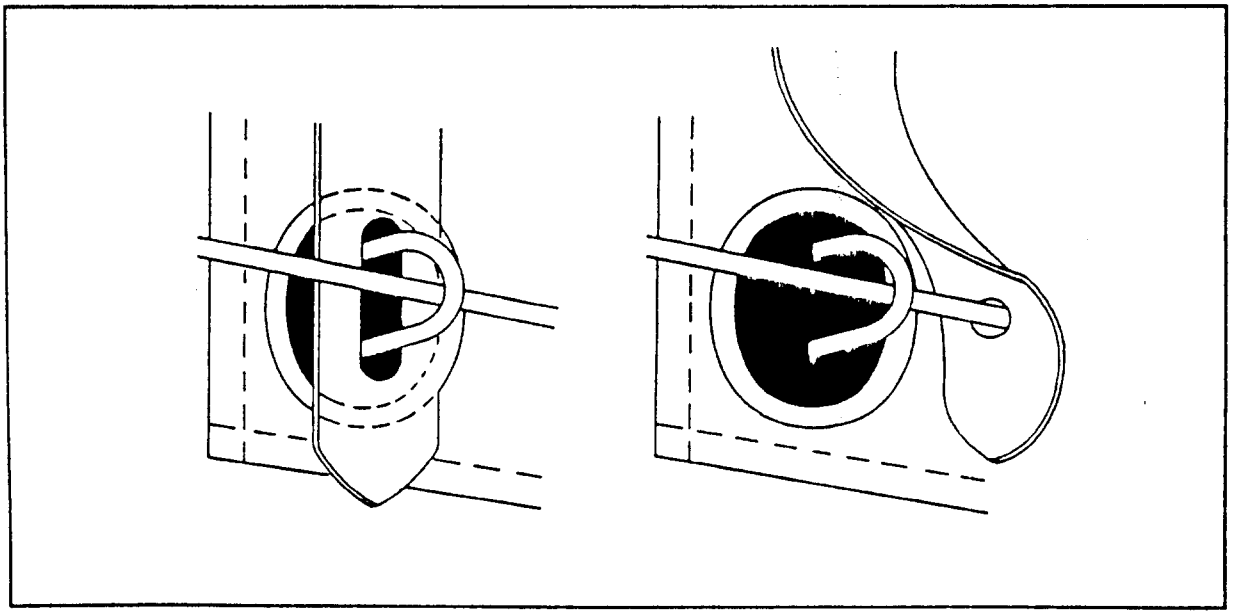
(a) кожа;

(b) 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(a)-3 Устройство, показанное на рис. 3 настоящего приложения, отвечает требованиям последнего абзаца пункта 11(a) статьи 3 приложения 2. Оно отвечает также требованиям пунктов 6(a) и 6(b) статьи 3 приложения 2. (ECE/TRANS/17/Amend. 17, вступила в силу 1 августа 1994 года)

Комментарии к пояснительным запискам 2.3.11(a)-2

Образец ремней для крепления покрытия

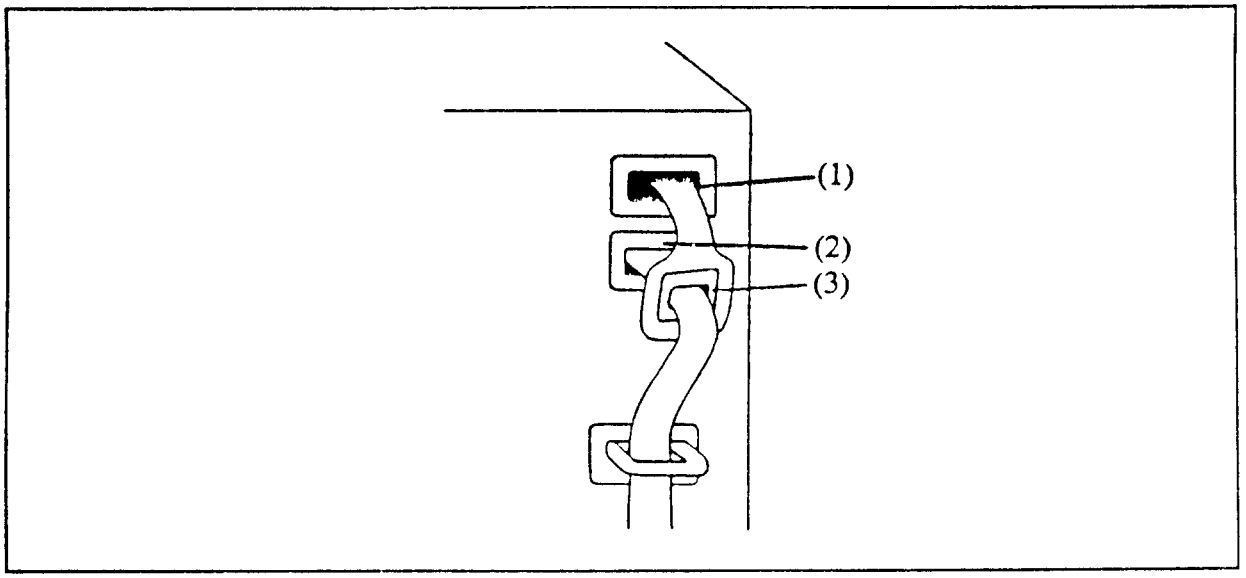


Административный комитет считает, что проушины в ремнях должны быть укреплены.
(TRANS/GE.30/AC.2/21, пункт 16)

Комментарии к пояснительным запискам 2.3.11(a)-2(продолжение)

Безопасность ремней

Устройство, изображенное ниже, отвечает требованиям приложения 2, статья 3, пункт 11(a) (iii)



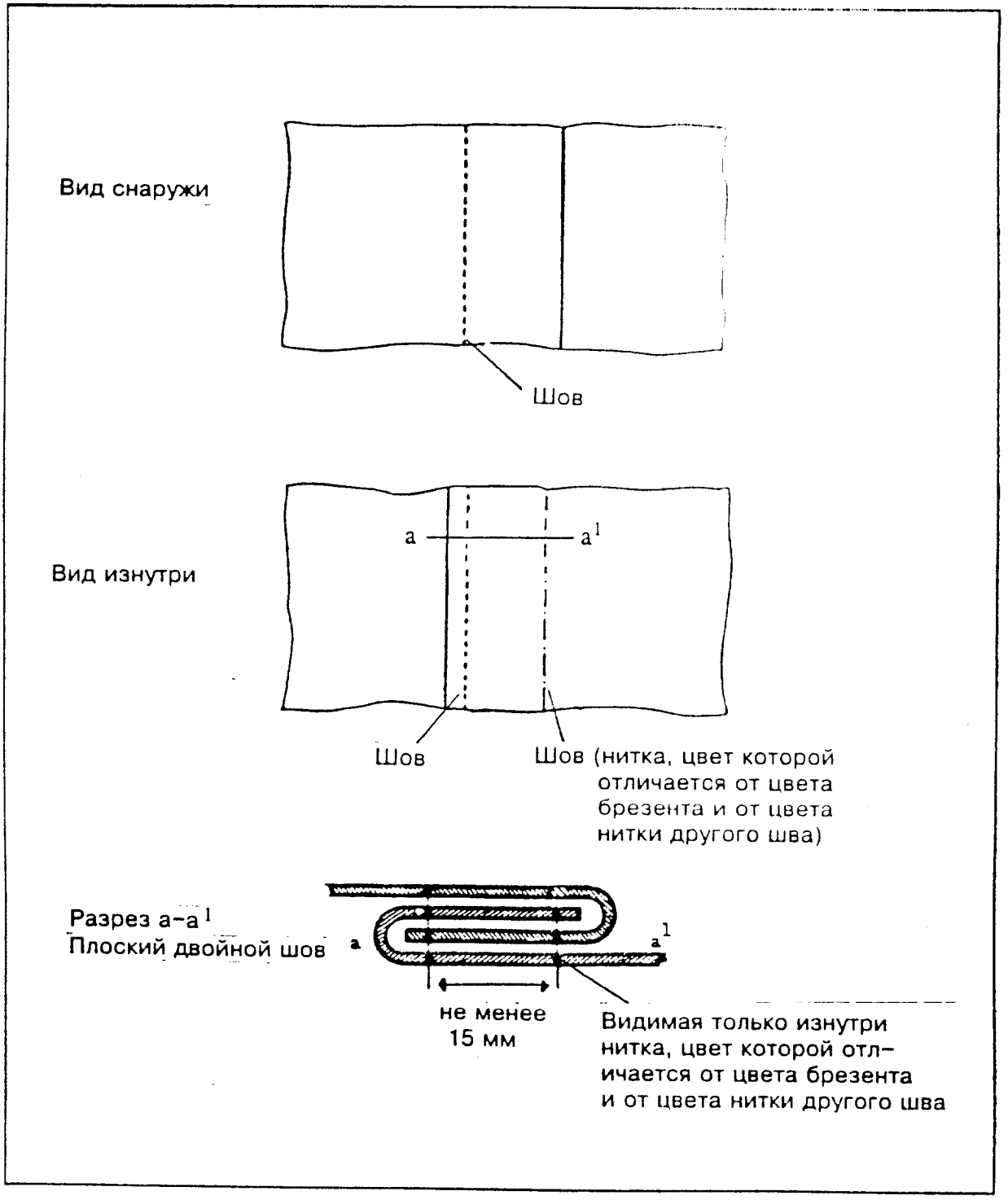
Описание

Ремень должен быть пропущен через верхнюю проушину (1), отверстие в покрытии, предназначенное для разгрузочно-погрузочных работ (2), и через усиленные проушины (3) на конце ремня.
(TRANS/WP30/123, пункты 45-47 к приложению 3;
TRANS/WP30/AC.2/23, приложение 3)

Рисунки к приложению 2

Рисунок 1

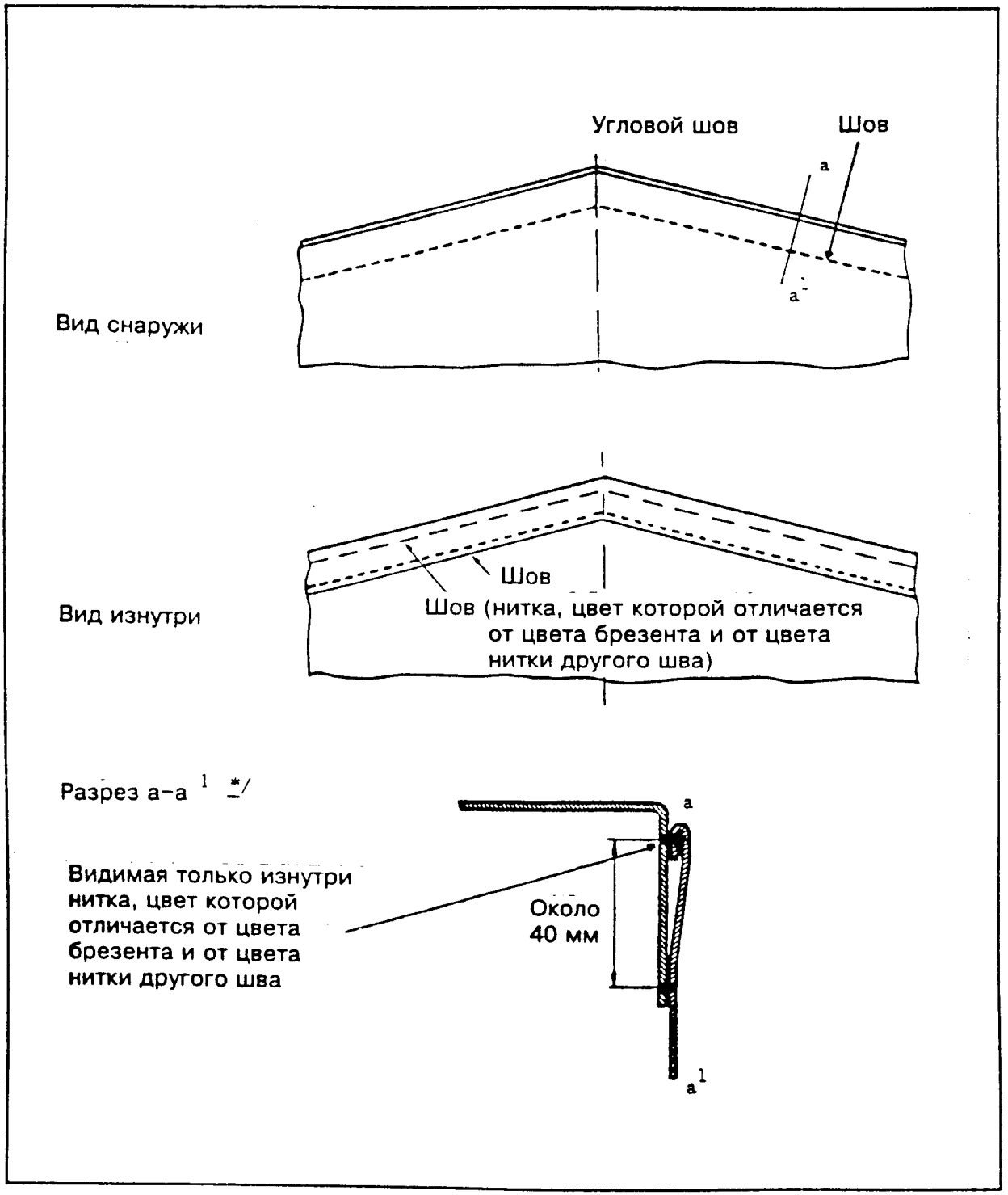
Покрытие, составленное из нескольких частей, сшитых вместе



Рисунки к приложению 2

Рисунок 2

Покрытие, составленное из нескольких частей, сшитых вместе

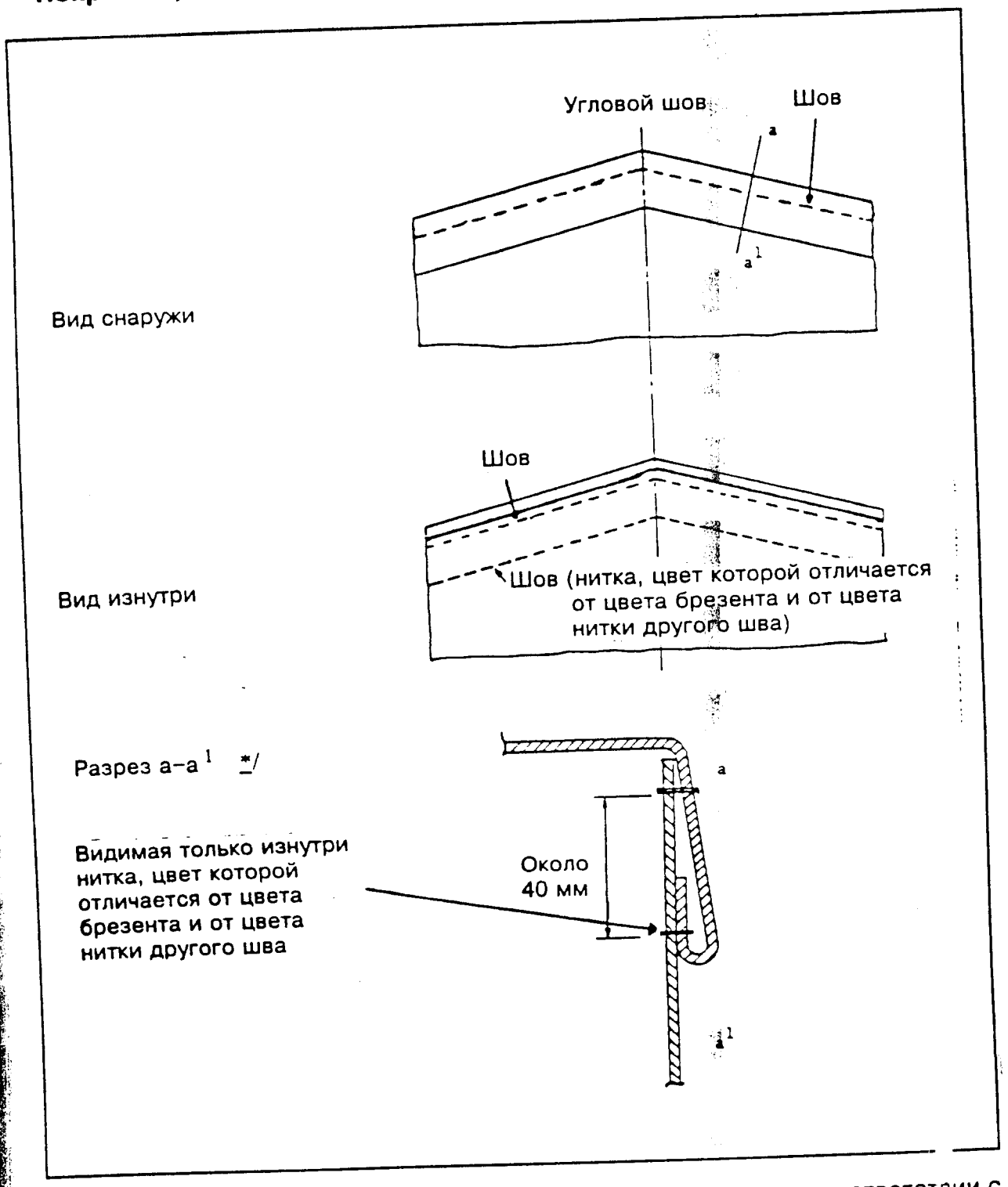


*/ Этот рисунок показывает верхнюю часть брезента, загнутую в соответсвии с пунктом 3 статьи 3 приложения 2.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 2(а)

Покрытие, составленное из нескольких частей, сшитых вместе

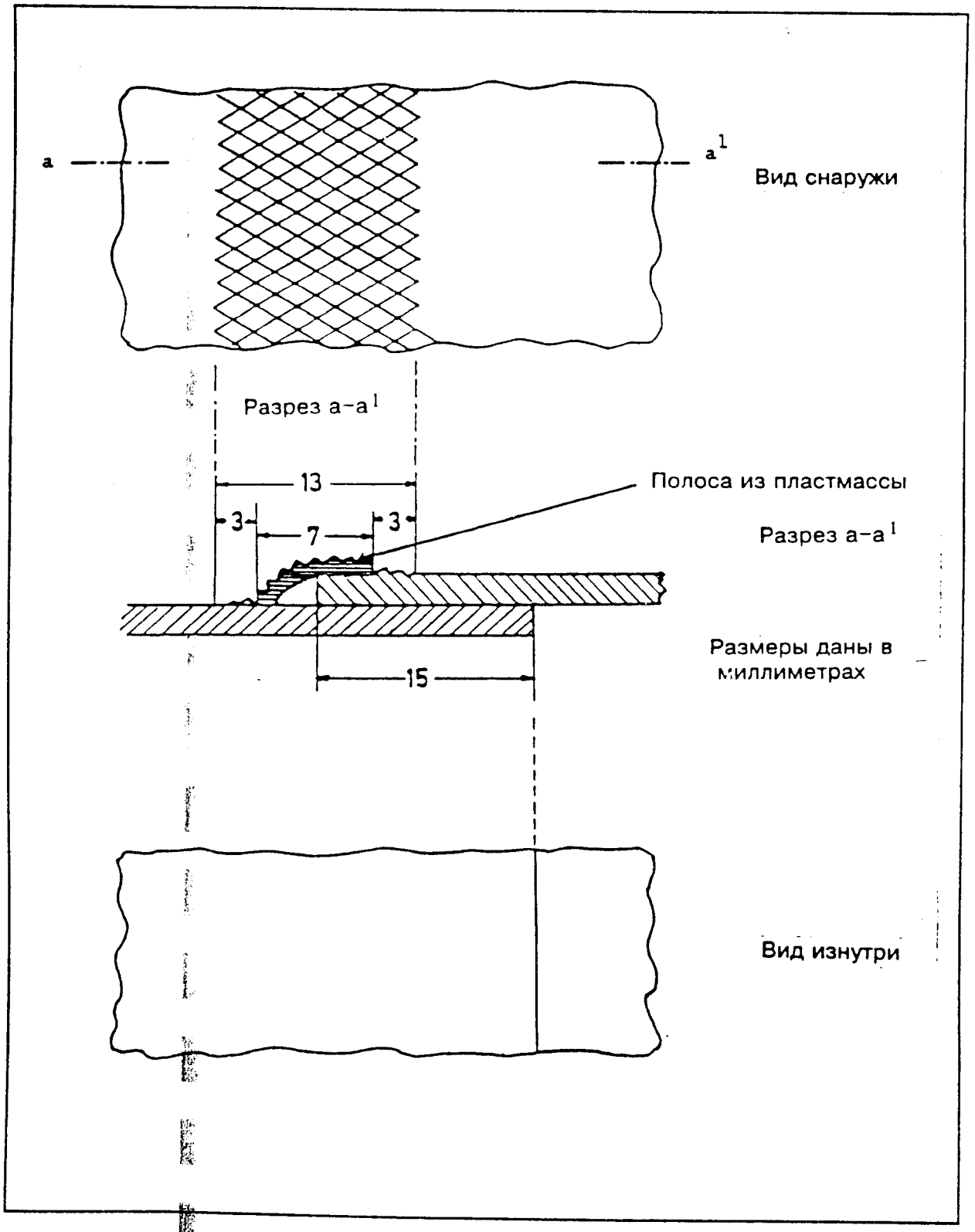


*/ Этот рисунок показывает верхнюю часть брезента, загнутую в соответствии с пунктом 3 статьи 3 приложения 2.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 3

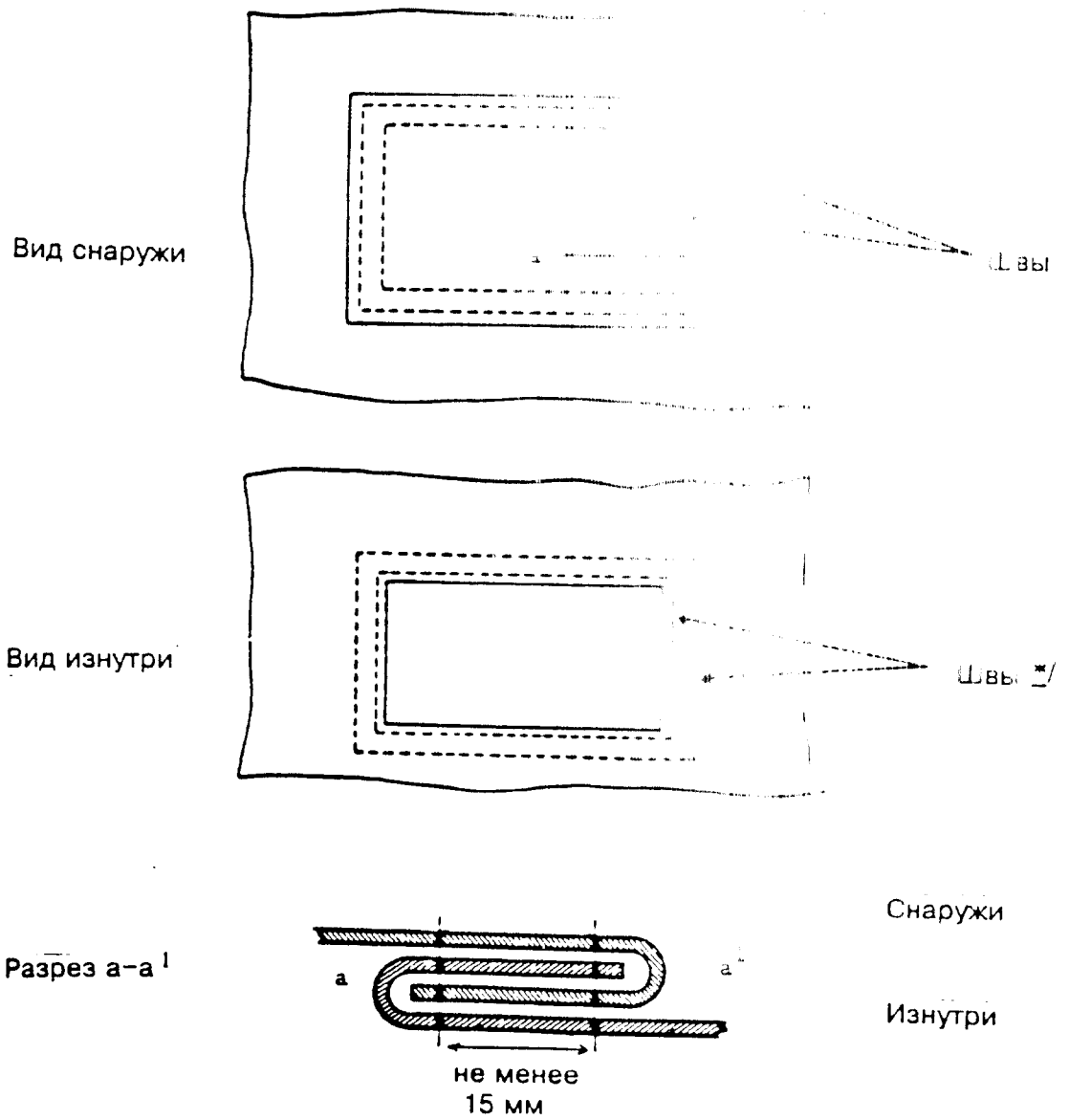
Покрытие, составленное из нескольких частей, сваренных вместе



Рисунки к [illegible]

Рисунок [illegible]

Ремонт [illegible]

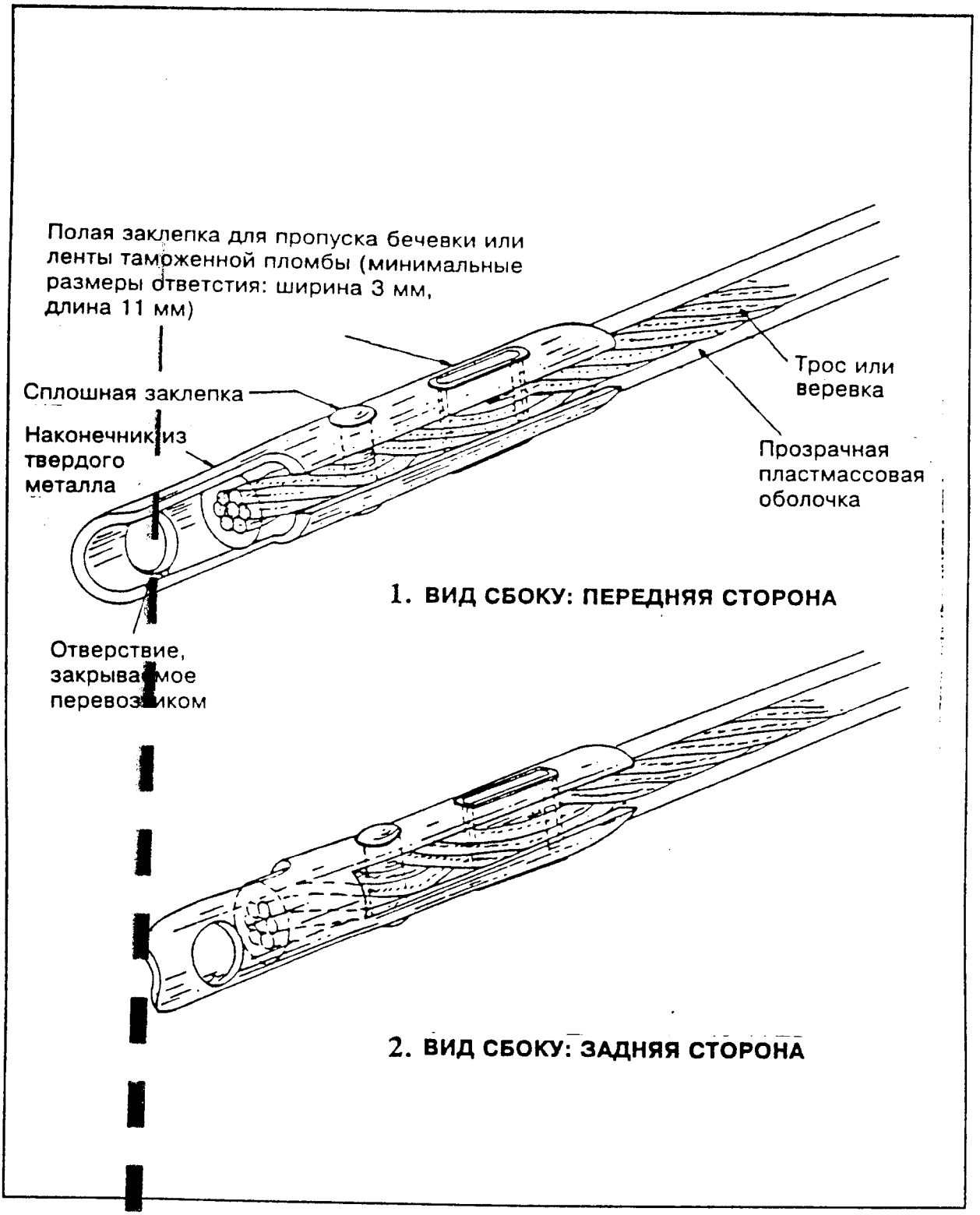


*/ Цвет швов, видимых изнутри, должен отличаться от цвета швов, видимых снаружи и от цвета самого брезента.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 5

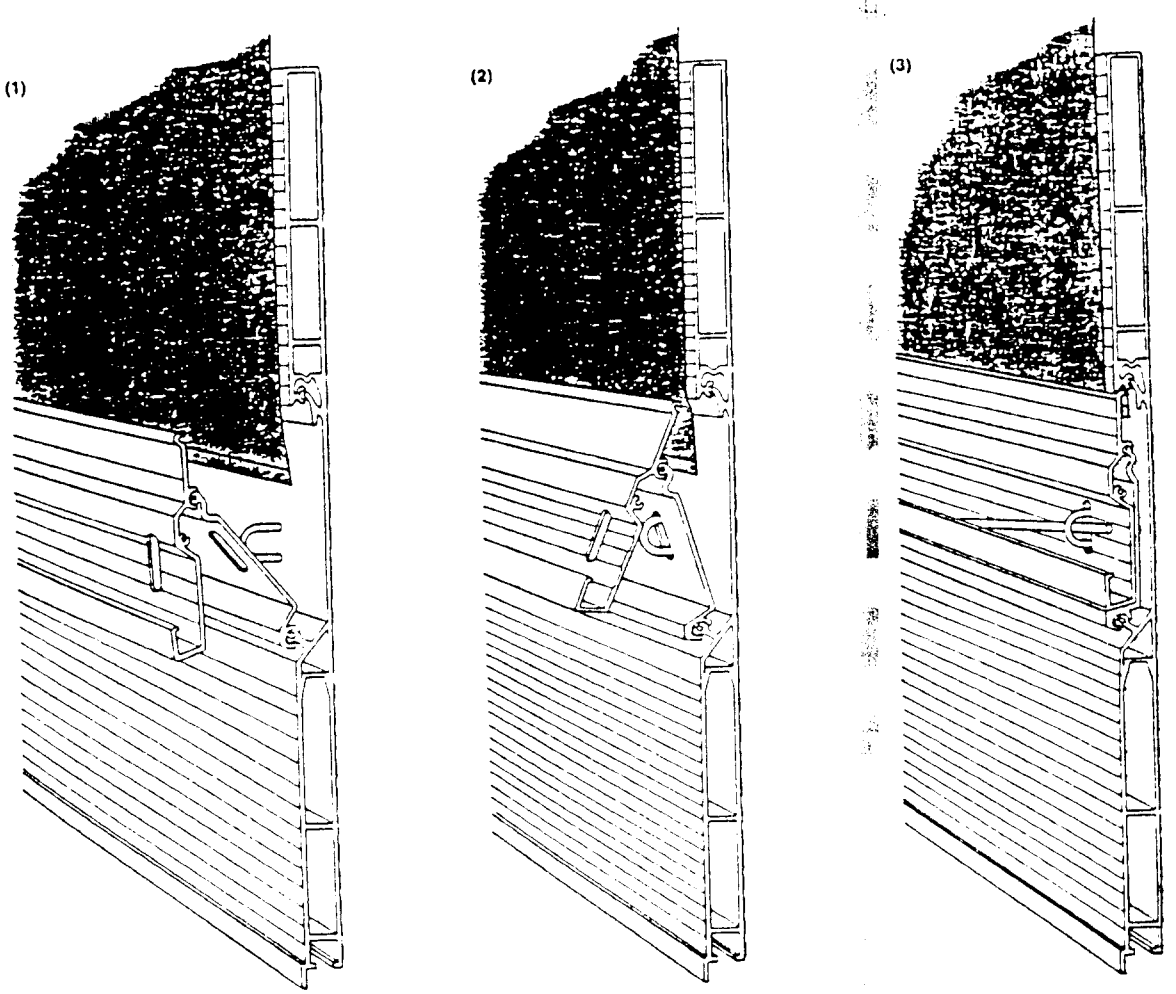
Образец наконечника



Рисунки к приложению 2

Рисунок 6

Образец крепления покрытия

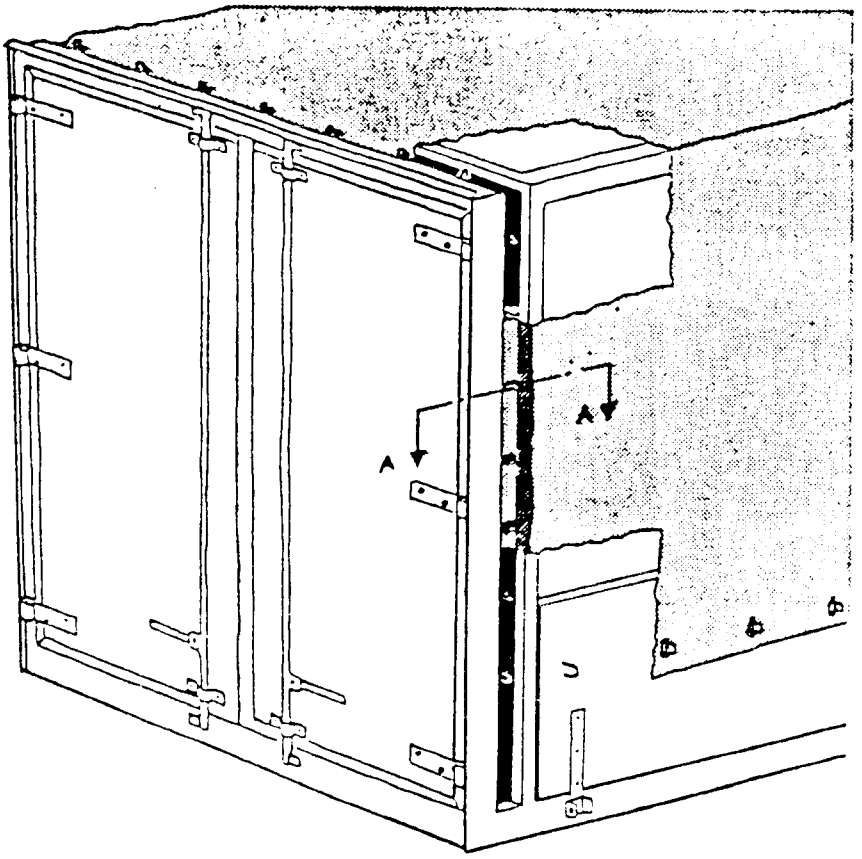


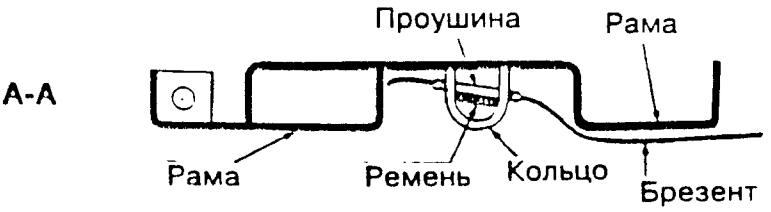
Описание: Настоящая система крепления брезента допускается в том случае, если она оборудована по крайней мере одним металлическим кольцом на концах каждого борта. Отверстия, через которые проходит кольцо, имеют овальную форму и точно соответствуют размеру проходящего через него кольца. Видимая часть металлического кольца при закрытой системе выступает на расстояние, которое не должно превышать более чем в два раза максимальную толщину троса.

Рисунки к приложению 2

Рисунок 7

Образец крепления покрытия к раме специальной формы





Описание

Такое крепление брезента к транспортному средству допускается, если кольца утоплены на глубину профиля рамы и не выступают за максимальную его глубину. Ширина профиля рамы должна быть по возможности минимальной.

Система закрывания отверст
погрузочно-разгр
(Описан

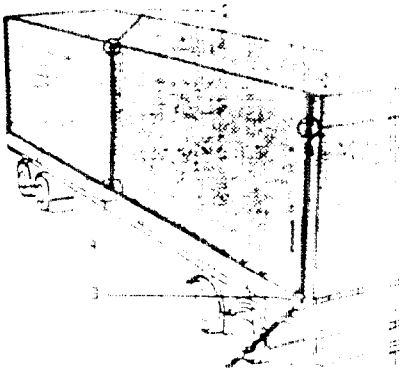


Рисунок 8.1

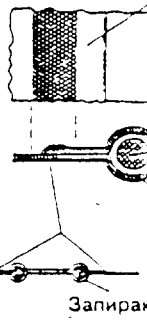
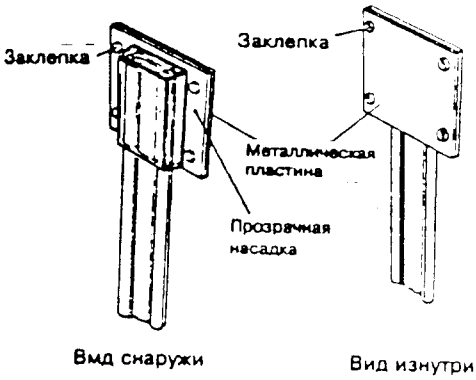
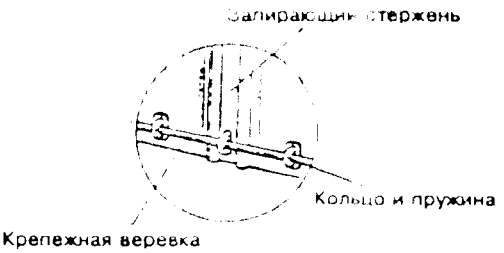


Рисунок 8.2





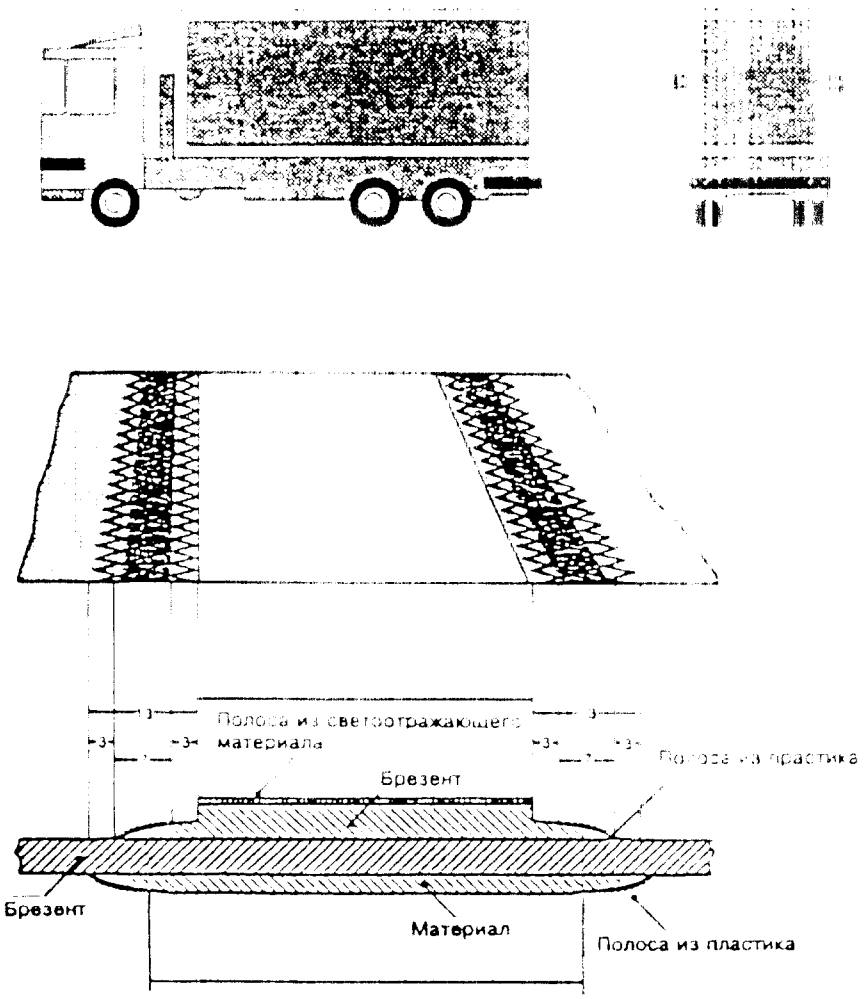
Описание

В описываемой запорной системе края отверстия в покрытии, предназначенного для погрузочно-разгрузочных операций, соединяются при помощи плоской алюминиевой стойки. Оба конца отверстия имеют по краям швы, через которые по всей длине пропущена веревка (рис. 8.1), которая надежно фиксирует концы отверстия в алюминиевой стойке. Шов устраивается на внешней стороне покрытия и сваривается в соответствии с требованиями, изложенными в приложении 2, статья 3, пункт 4 настоящей Конвенции.

Края отверстия вставляются снизу в пазы, устроенные в алюминиевой стойке и сдвигаются в ее верхнюю часть, нижняя часть стойки жестко фиксируется. В этом положении края надежно закреплены.

Верхний конец алюминиевой стойки фиксируется с помощью прозрачного пластикового колпачка, прикрепленного к покрытию заклепками (рис.8.2). Алюминиевая стойка состоит из двух разъемных частей соединяемых с помощью задвижки на заклепках, позволяющей легко разъединять и соединять указанную алюминиевую стойку. Конструкция задвижки должна исключать возможность снятия ее при закрытой системе (8.3)

В нижнем конце стойки имеется отверстие, через которое проходит кольцо. Отверстие должно быть овальной формы и его размер должен соответствовать диаметру кольца. (рис.8.4). Через кольцо пропускается соединительная веревка.


Полоса из светоотражающего материала
Брезент
Брезент
Материал
Полоса из пластика

Приложение 3

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 6 свидетельства.

Комментарий

Наименование владельца свидетельства

В случае смены владельца может оказаться, что наименование, указанное в рубрике 8 "Владелец", будет отличаться от наименования нового владельца. Это не должно вызывать каких-либо споров (TRANS/GE.30/12, пункт 37)

Наименование транспортного средства

Фотографии транспортного средства, прилагаемые к свидетельству, могут не совсем точно воспроизводить предъявляемое транспортное средство. В этом случае не следует запрещать въезд транспортного средства на территорию государства, поскольку единственное назначение фотографий состоит в том, чтобы показать внешний вид транспортного средства. (TRANS/GE.30/12, пункты 38 и 39)

Недостаток места в рубрике 5 свидетельства

В случае, если в графе 5 "Прочие данные" не хватает места, информация может указываться в сноске на оборотной стороне свидетельства (TRANS/GE.30/12, пункты 40-41)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (продолжение)

3. Свидетельство должно сопровождать дорожное транспортное средство.

Комментарий

Это должен быть подлинник свидетельства, а не его фотокопия (TRANS/GE.30/33, пункт 52)

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 транспортного средства представляется компетентому 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 изготовляются 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 средства, являющемуся предметом его заявки.

11. К такой 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 допущении 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 допущении каждого транспортного средства, изготовленного в соответствии с допущенным типом конструкции.

17. Прежде чем использовать транспортное [illegible] грузов с применением книжки МДП, держатель свид[illegible] вписывает, если это требуется, в свидетельство [illegible]

- **регистрационный номер, присвоенный [illegible] (рубрика 1), или**

- **когда речь идет о транспортном сред[illegible] регистрации, свою фамилию и служебный [illegible]**

Пояснительные записки

3.0.17. Процедура допущения

1. Приложение 3 предусматривает, что [illegible] Договаривающейся стороны могут выдавать свидет[illegible] транспортного средства, изготовленного на ее терри[illegible] требуется никакой дополнительной процедуры допуще[illegible] такого транспортного средства в стране, в которой оно з[illegible] или, в соответствующем случае, в которой его владе[illegible] постоянное местожительство.

2. Эти положения не направлены на то, чтобы [illegible] компетентных органов Договаривающейся стороны, на терри[illegible] зарегистрировано транспортное средство или на территори[illegible] владелец имеет свое постоянное местожительств[illegible] предъявление свидетельства о допущении либо [illegible] впоследствии в целях, связанных с регистрацией или [illegible] транспортного средства или другими аналогичными форма[illegible]

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 допущении 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.

Пояснительная записка

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.

Комментарий

Любые дефекты, обнаруженные в покрытии или деталях транспортного средства, обеспечивающих безопасность перевозки, могут указываться в рубрике 10 свидетельства о допущении
(TRANS/GE.30/33, пункты 46-49)

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 допущении ставится в известность об этих неисправностях и должен соответствующим образом отремонтировать свое транспортное средство в разумные сроки.

Комме

Свидетел

Свидетель
(TRANS/GE
TRANS/W

Фотограф

В случае, е
к свидетель
должны точ
момент вы
(TRANS/W

Допущение

В соответст
рассматрива
приложением 6
требуется получ
приложении 4. Тем
7, часть II съемны
(TRANS/WP.30

Образец свидетельства о допущении дорожного транспортного средства

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ

дорожного транспортного средства к перевозке грузов
под таможенными печатями и пломбами

Свидетельство № .....

Конвенция МДП от 14 ноября 1975 года

Кем выдано: .....
(название компетентного органа)

[стр. 1]

Образец свидетельства о допущении дорожного транспортного средства (продолжение)

Свидетельство №

ИДЕНТИФИКАЦИЯ

1. Регистрационный № .....
2. Тип транспортного средства .....
3. Шасси № .....
4. Марка (или наименование завода-изготовителя) .....
5. Прочие данные .....
6. Количество приложений .....

7. ДОПУЩЕНИЕ

Действительно до

☐ индивидуальное допущение*/

☐ допущение по типу конструкции*/

Печать

Номер разрешения (если требуется) .....

Место .....

Дата .....

Подпись .....

8. ВЛАДЕЛЕЦ, (завод-изготовитель, собственник или оператор) (только для незарегистрированных транспортных средств)

Наименование и адрес .....

.....

9. ПРОДЛЕНИЕ

Действительно до			
Место			
Дата			
Подпись			
Печать			

*/ Отметить крестиком в соответствующей клетке.

См. указания на стр. 4.

Образец свидетельства о допущении дорожного транспортного средства (продолжение)

ЗАМЕЧАНИЯ (заполняется компетентными органами)

Свидетельство №

10. Замеченные неисправности		11. Устранение неисправностей	
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись	
10. Замеченные неисправности		11. Устранение неисправностей	
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись	
10. Замеченные неисправности		11. Устранение неисправностей	
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать
Подпись		Подпись	
12. Прочие замечания			

См. указания на стр. 4.
[стр. 3]

Приложение 5

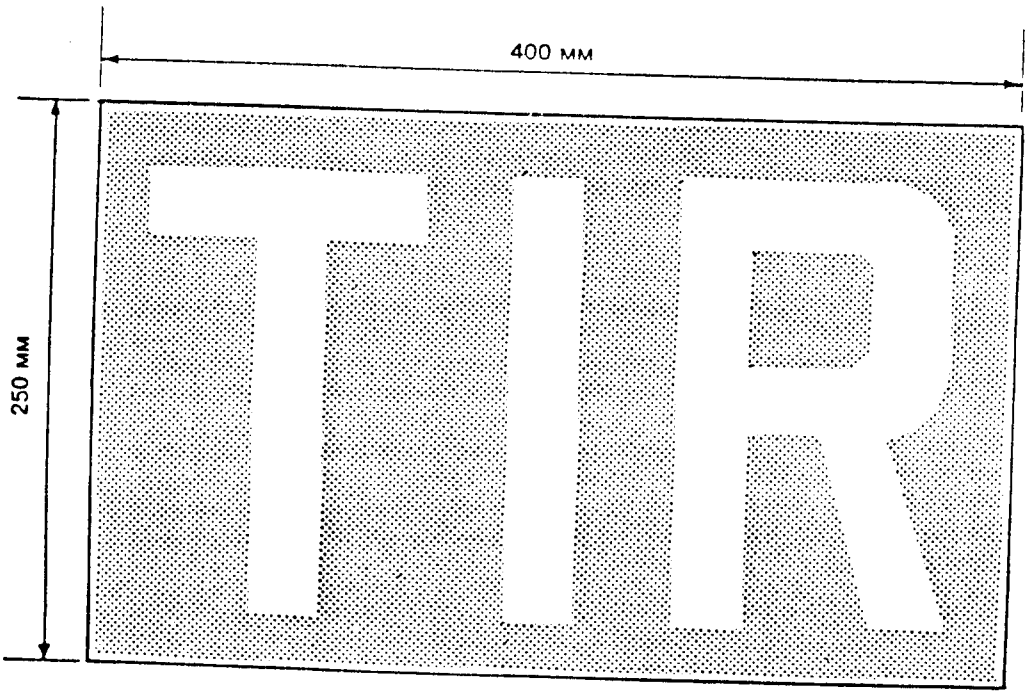
ТАБЛИЧКА TIR*

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

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

Комментарии

Образец таблички TIR, соответствующий приложению 5, приведен ниже. (TRANS/WP30/147, пункт32)



Белые заглавные буквы на синем фоне.
Размеры: высота 200 мм, ширина не менее 20 мм.

---

* Сокращение " TIR " соответствует русскому "МДП"

[illegible]

[illegible]

[illegible] Конвенции [illegible]

[illegible] Конвенции [illegible] пломбами, [illegible] указания [illegible] сматривать [illegible] ложениям [illegible] ющих случаях [illegible] ям.

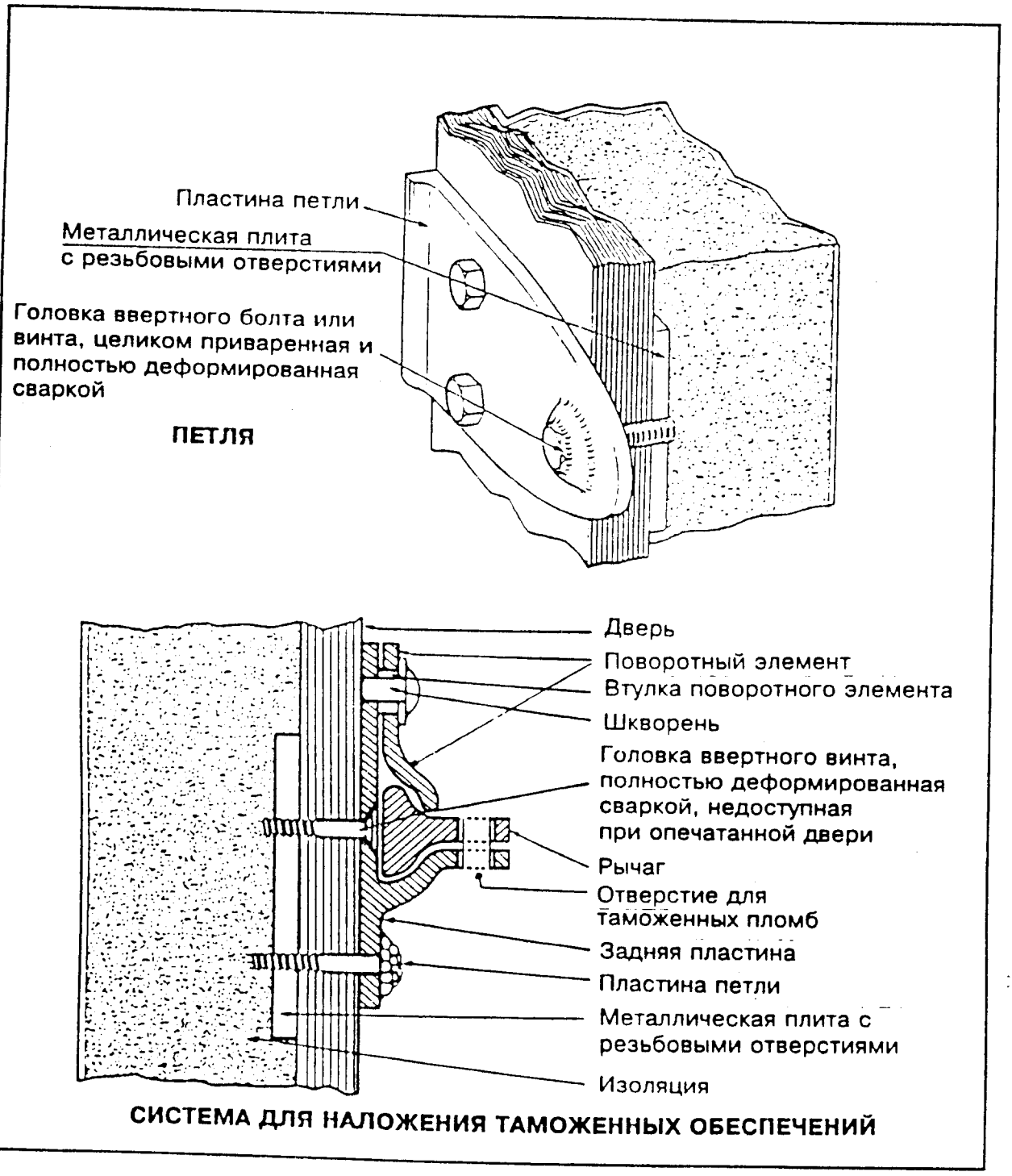
[illegible] применени [illegible] технического [illegible]

[illegible] *дены вместе* [illegible] *относящиеся* [illegible] *приложение*

Рисунки к приложению 6

Рисунок 1

ПРИМЕР ПЕТЛИ И УСТРОЙСТВА ДЛЯ НАЛОЖЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЕЧАТЕЙ И ПЛОМБ НА ДВЕРЯХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ОТДЕЛЕНИЯ

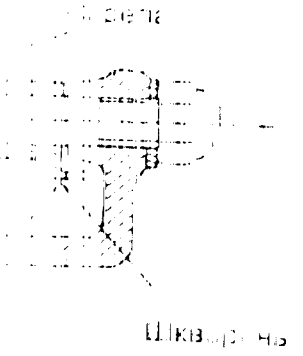


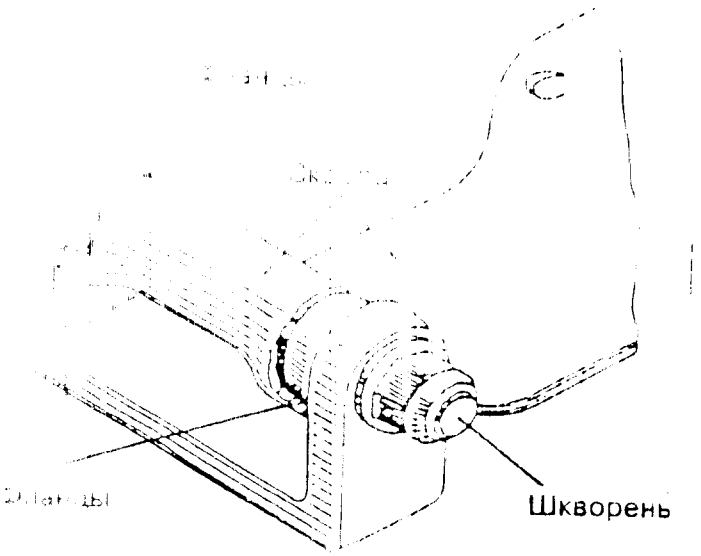
Приложение 6

[illegible]

[illegible] БУДЕТ
[illegible]

[illegible] предложения
[illegible] вотины и скобы
[illegible] поскольку
[illegible] препятствуют
[illegible] сивания после
[illegible] следов.

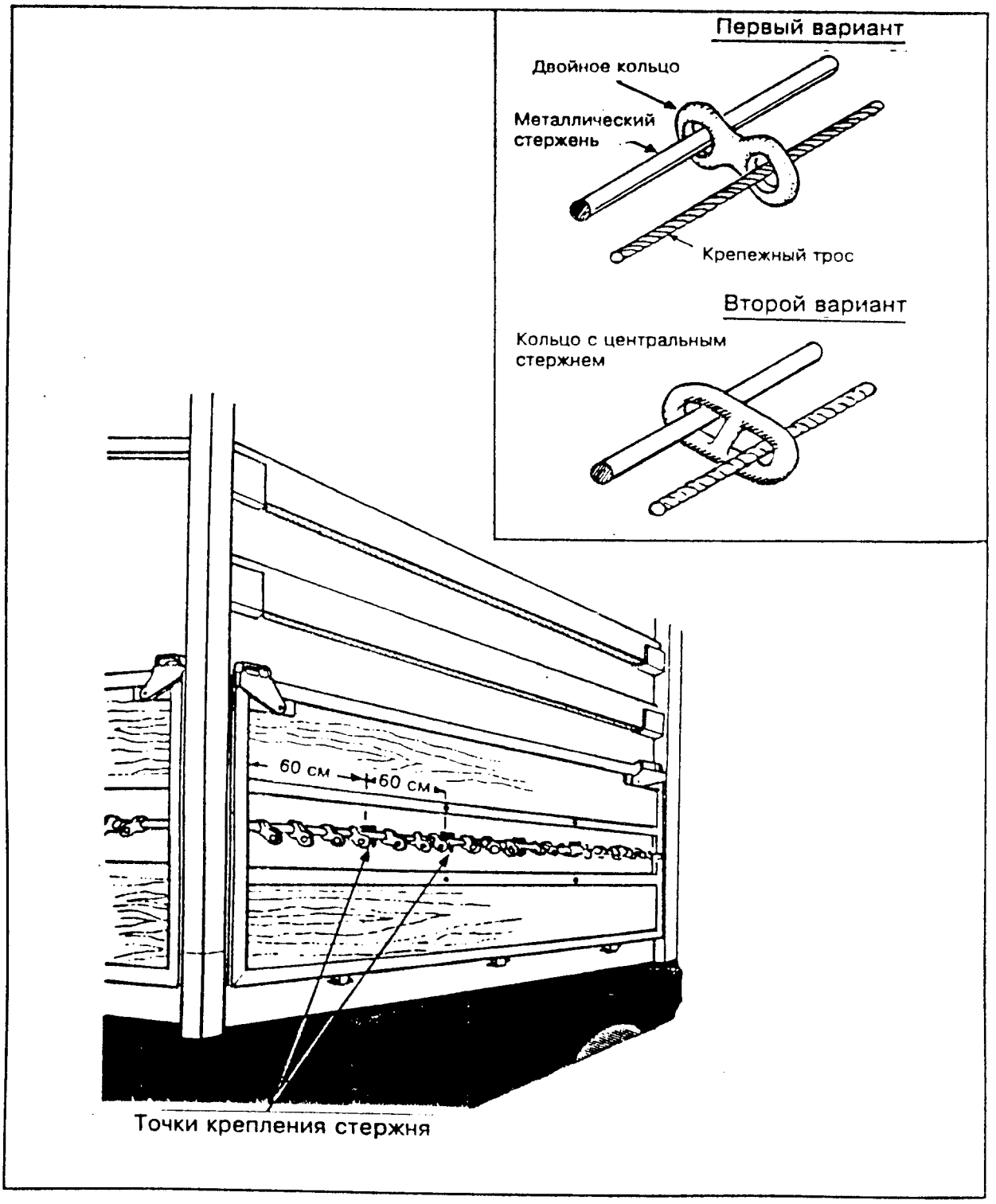


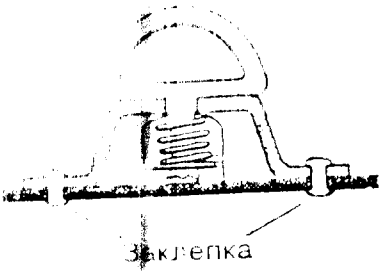


Рисунки к приложению 6

Рисунок 2

КРЫТЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА СО СКОЛЬЗЯЩИМИ КОЛЬЦАМИ



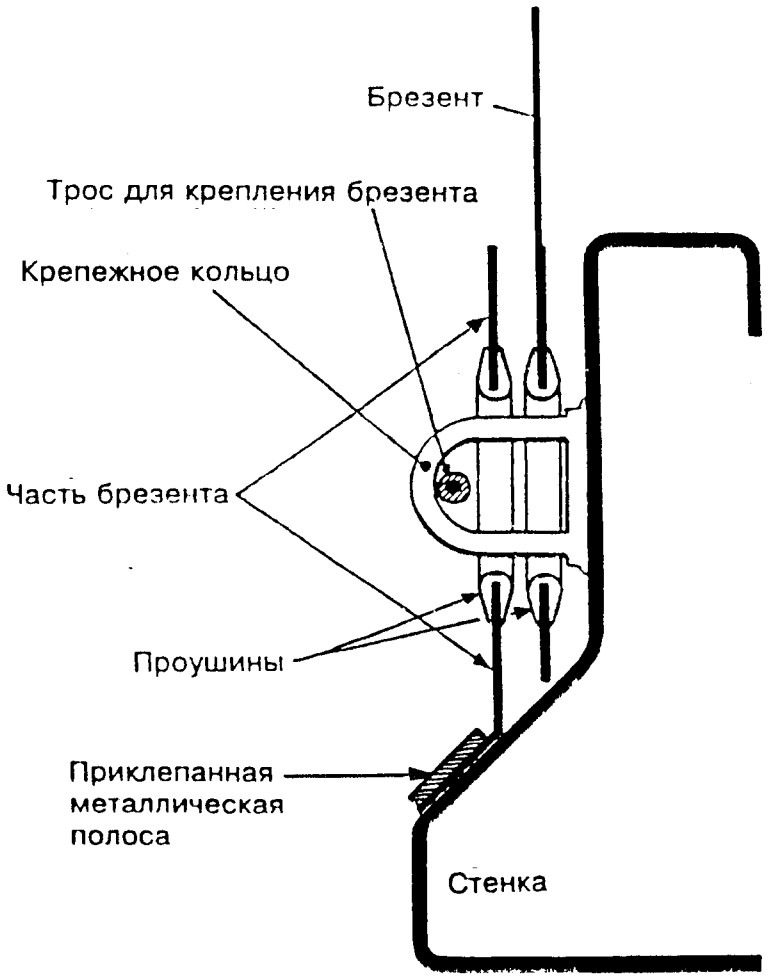

Заклепка

Рисунки к приложению 6

Рисунок 3

ОБРАЗЕЦ УСТРОЙСТВА ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ ПОКРЫТИЯ К ТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ

Рисунок, помещенный ниже, отвечает положениям последнего абзаца пункта 11 a) статьи 3 приложения 2. Он также отвечает положениям подпунктов a) и b) пункта 6 статьи 3 приложения 2.

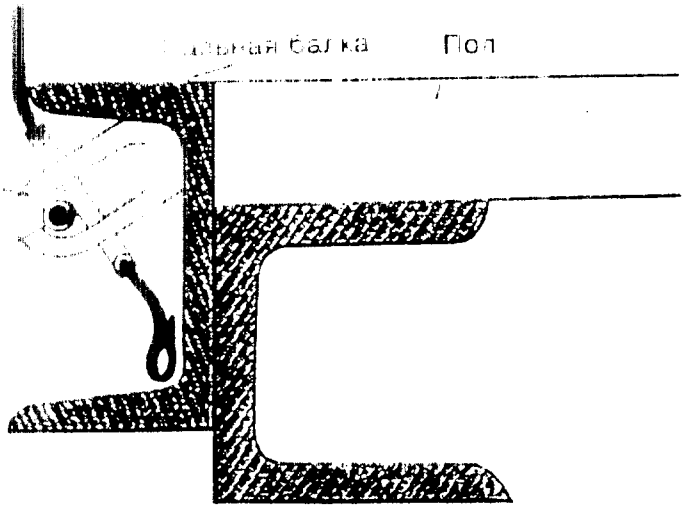


[illegible] 3

[illegible] 4

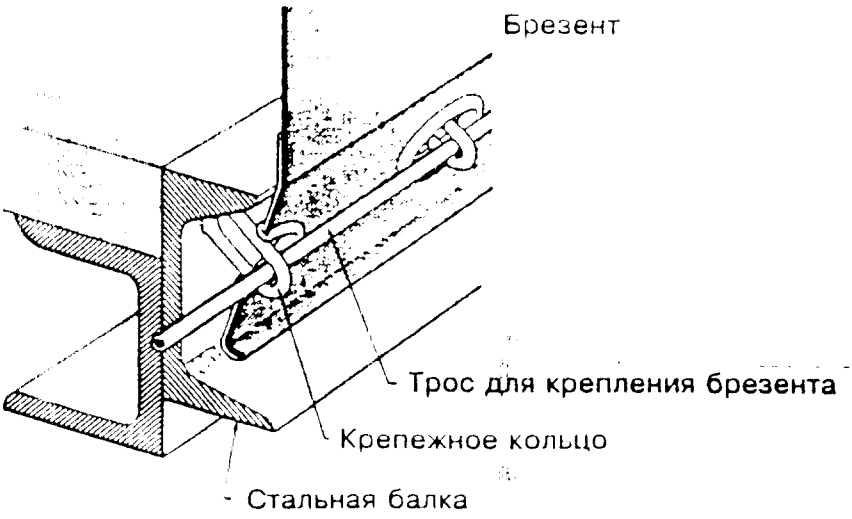
[illegible] ДЛЯ КРЕПЛЕНИЯ ПОКРЫТИЯ

[illegible] ложениям подпунктов a) и b) пункта



[illegible]

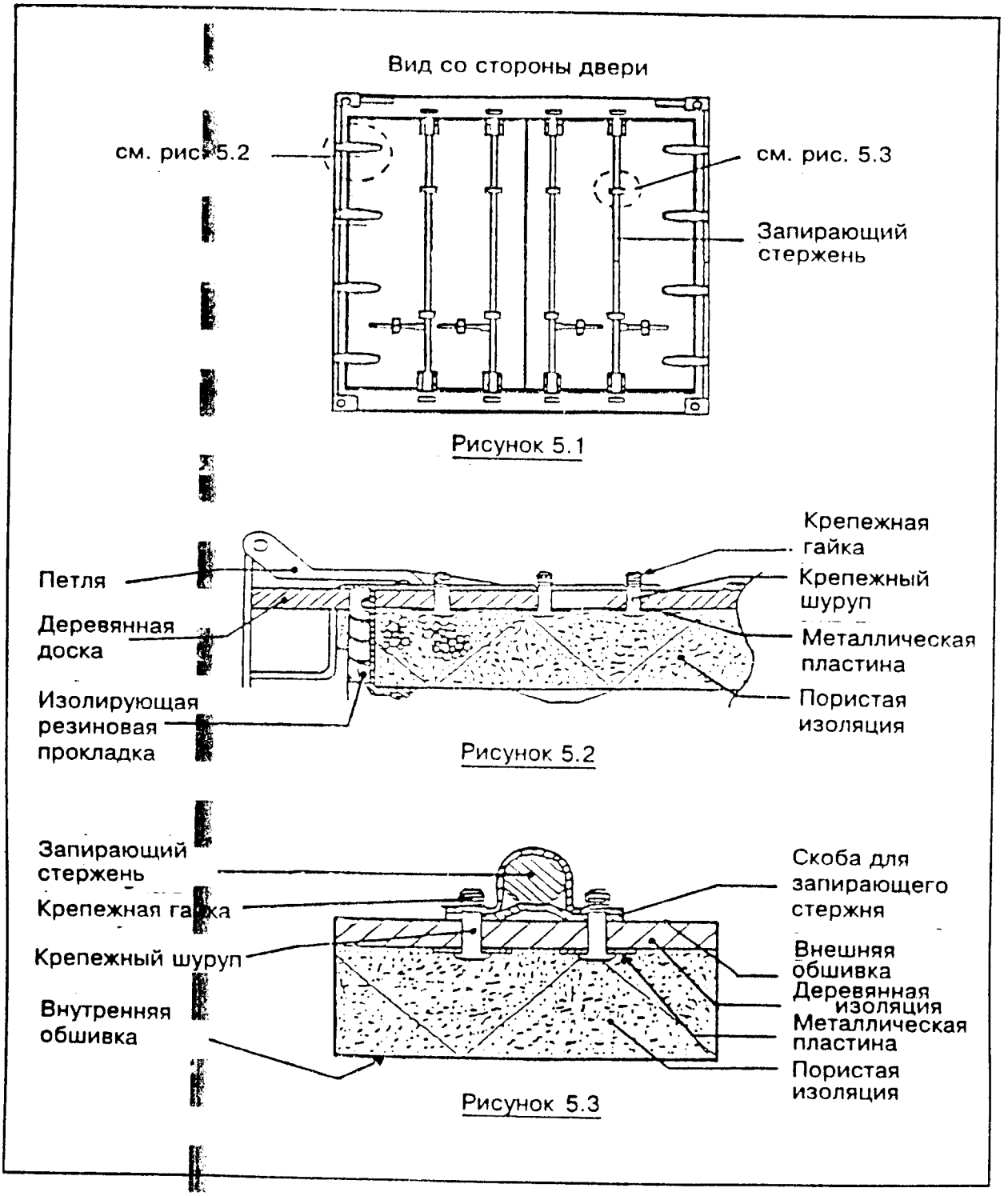
[illegible] устройство для крепления покрытия в соответствии с приложением 2, статьи 3 , пунктов 6(a) и 6(b).
[illegible] пункт 32)



Рисунки к приложению 6

Рисунок 5

ОБРАЗЕЦ КРЕПЕЖНОГО УСТРОЙСТВА, МОНТИРУЕМОГО ИЗНУТРИ ИЗОТЕРМИЧЕСКОЙ ДВЕРИ



[illegible]

[illegible] ПРИЛОЖЕНИЕ 3

[illegible] ГРУЗАМИ, ПРИНИМАЕМЫХ К [illegible] К МЕЖДУНАРОДНЫМ [illegible] ГРУЗАМИ И ПЕРЕВАЛКАМИ

[illegible]

[illegible] приложении 3 к [illegible] изменениями к [illegible] таможенными печатями и [illegible] контейнеры

[illegible]

[illegible]

[illegible] таможенными печатями и пломбами могли [illegible] контейнеры, сконструированные и оборудованные [illegible]

(a) чтобы [illegible] извлекаться из опечатанной части контейнера или [illegible] без оставления видимых следов взлома или повреждения [illegible] печатей и пломб;

(b) чтобы [illegible] печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;

(c) чтобы в [illegible] было никаких потайных мест для сокрытия грузов;

(d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

Комментарии

Маркировка на контейнерах

Допускается использование рисунков, наклеек и другой маркировки, которую нельзя отделить от стен или покрытия контейнеров, при условии, что фактура стен или покрытия ясно различимы. Запрещается использование наклеек или другой подобной маркировки, которая может скрывать отверстия в контейнерах.
(TRANS/GE.30/57 пункт 45; TRANS/WP30/141, пункт 35; TRANS/WP30/AC.2/31 приложение 3)

Статья 2

Конструкция контейнеров

1. Для удовлетворения требованиям статьи 1 настоящих Правил:

(a) составные элементы контейнера (стенки, пол, двери, крыша, стойки, рамы, поперечные балки 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 материалов, они должны отвечать тем же требованиям и быть достаточно прочными.

(b) двери и прочие системы закрывания (включая запорные краны, крыши лазов, фланцы и т. п.) должны иметь приспособления, на которые могут налагаться таможенные печати и пломбы. Эти приспособления должны быть такими, чтобы их 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;

Комментарий

Защита таможенных печатей и пломб на контейнерах

Ввиду того, что настоящая Конвенция не предусматривает каких-либо специальных требований для защиты таможенных печатей и пломб, можно либо защитить такие пломбы специальным защитным устройством, либо конструкция двери сама по себе должна исключать возможность случайного повреждения таможенных печатей и пломб при перевозке грузов.
(TRANS/GE.30/17, пункт 93)

(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 поставить на место без оставления видимых следов.

Комментарий

Вентиляционные отверстия в контейнерах

Хотя размер вентиляционных отверстий в принципе не должен превышать 400 мм, таможенный орган, при предъявлении ему контейнера с вентиляционными отверстиями более 400 мм, может допустить такой контейнер к перевозке при условии соблюдения всех остальных требований.
(TRANS/GE.30/14, пункт 102; TRANS/WP30/143, пункты 36 и 37)

[illegible] как это определено в пояснительной записке [illegible] приложения 6 к Конвенции, при условии их изготовления из достаточно прочных материалов и невозможности вынуть или заменить их снаружи не оставив видимых следов. Тем не менее может допускаться использование стекла, однако, в случае использования не безосколочного, а иного стекла, окна должны быть оборудованы прочно закрепленной металлической решеткой, которую невозможно демонтировать снаружи, размер ячеек в решетке не должен превышать 10 мм. Наличие окон не допускается в контейнерах, определенных в статье 1(е) Конвенции, не относящихся к съемным кузовам, как это определено в пояснительной записке 0.1 (е) приложени 6 к Конвенции.

(ECE/TRANS/17/Amend. 17 вступила в силу 1 октября 1994 года)

Статья 3

Складные и 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. Если 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 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 прострочены двумя швами, отстоящими друг от друга по крайней мере на 15 мм. Эти швы должны быть сделаны так, как показано на рис. 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. 2, приложенном 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. 3, приложенном 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 7 мм, накладываемой тем же способом спайки. На этой полосе, а также с каждой ее стороны, по крайней мере по 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.

[illegible] 4

[illegible]

[illegible] наличии полосы из пластмассы весьма [illegible] им пользоваться брегать.
[illegible] TRANS/WP.30/141 пункт 35;
[illegible] приложение 3

[illegible] брезента внахлестку

[illegible] для целей таможенной безопасности ширина [illegible] брезента внахлестку не менее 15 мм является [illegible] ширина нахлеста 20 мм и более, необходимость [illegible] определяться техническими причинами в зависимости [illegible] материала изготовлен брезент, и метода его спайки.
[illegible] пункты 64 и 65)

[illegible] брезента

[illegible] швов брезента, которые признаются в качестве [illegible] с точки зрения, если они применяются в [illegible] с положениями приложения 2 к Конвенции, относятся [illegible] случаи, когда спайка брезента производится с помощью [illegible] и "метод высокочастотной спайки", когда спайка [illegible] производится с помощью высокой частоты и давления.
[illegible] пункты 64 и 65)

[illegible] починка производится способом, показанным на рис. 4, приложенным 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. 1, приложенным к настоящим Правилам. Починка брезента из ткани, покрытой платмассой, может также производиться в соответствии с методом, описанным в пункте 4 настоящей статьи, но в этом случае пластмассовая лента должна накладываться с обеих сторон брезента, а заплата накладывается на внутреннюю сторону брезента.
(ECE/TRANS/17/Amend 8, вступила в силу 17 августа 1987 года)

Комментарий к пункту 5 статьи 4

Ремонт покрытия из ткани, покрытой пластмассой

Для ремонта такого покрытия разрешается использовать следующий способ: Для приваривания покрытия используется нагретый жидкий винил под давлением. В этом случае заплата из пластического материала, закрепленная соединительной полосой, будет крепиться к покрытию по обеим сторонам.
(TRANS/GE.30/6, пункт 40; TRANS/GE.30/GRCC/4, пункт 33; TRANS/WP30/141, пункт 35; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

Полосы из светоотражающего материала

Полосы из светоотражающего материала, которые могут быть сняты и которые закрывают структуру брезента, допустимы, если они полностью припаяны к брезенту, составленному из ткани, покрытой пластмассой, и прикреплены в соответствии с требованиями пункта 5 статьи 3 приложения 2 к Конвенции (см. рис. 9 ниже).
(TRANS/WP.30/151, пункт 40)

6. Брезент должен прикрепляться к контейнеру в точном соответствии с условиями, изложенными в статье 1(a) и (b) настоящих Правил. Для этого могут использоваться следующие системы:

(a) брезент может крепиться при помощи:

(i) металлических колец, прикрепляемых к контейнеру,

(ii) проушин по краям брезента и,

(iii) веревки или троса, проходящих через кольца над покрытием и видимых с внешней стороны по всей длине.

Брезент должен перекрывать жесткую часть контейнера по крайней мере на ширину 250 мм, измеренную от центра крепежных колец, если только система конструкция контейнера сама по себе не препятствует доступу к грузам.

Пояснительные записки

Пример приемлимой с таможенной точки зрения системы крепления брезента к угловым фитингам контейнера изображен на рисунке, приложенном к настоящей части III.

(b) Если необходимо обеспечить глухое крепление одного из краев брезента к контейнеру, то обе поверхности должны быть соединены без просветов и удерживаться при помощи прочных деталей.

Пункт 6 статьи 4 (продолжение)

(c) Если используется система крепления брезента, то в закрытом состоянии она должна обеспечивать глухое прилегание брезента к внешней поверхности контейнера (в качестве примера см. рис. 6).
(ECE/TRANS/17/Amend.8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

7. Брезент должен поддерживаться соответствующей конструкцией (стойками, боковинами, арками, поперечинами и т.д.).
(ECE/TRANS/17/Amend.8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

Комментарии

Опорная конструкция

Иногда при изготовлении опорной конструкции применяются полые дуги, которые могут быть использованы как тайник. С другой стороны, их всегда можно осмотреть, как и другие части контейнера. С учетом этого использование полых дуг разрешается.
(TRANS/GE.30/14, пункт 90; TRANS/GE.30/12, пункты 100 и 101; TRANS/GE.30/6, пункт 41; TRANS/WP30/141, пункт 35; TRANS/WP30/AC.2/31, приложение 3)

8. Расстояния между кольцами и расстояния между проушинами не должны превышать 200 мм. Однако эти расстояния между между кольцами и проушинами могут быть большими, но не превышать 300 мм с любой стороны стойки, если конструкция контейнера и брезента такова, что полностью исключают доступ в контейнер. Проушины должны быть достаточно жесткими.
(ECE/TRANS/17/Amend. 8, вступила в силу 1 августа 1987 года)

9. Должны применяться следующие виды крепления:

(a) стальной трос не менее 3 мм в диаметре,

(b) веревка из пеньки или сизаля диаметром не менее 8 мм, заключенная в прозрачную нерастягивающуюся пластиковую оболочку.

Тросы также могут заключаться в прозрачную нерастягивающуюся оболочку.

В случаях, когда брезент должен крепиться к раме в какой-либо конструкции, которая отвечает требованиям пункта 6(a) настоящей статьи, в качестве крепления может использоваться ремень (пример такой конструкции приведен на рис. 7, прилагаемом к настоящему приложению). Сам ремень должен отвечать предписаниям пункта 11(a) (iii) в отношении материала, размеров и формы.
(ECE/TRANS/17/Amend.11, вступила в силу 1 августа 1989 года)
(ECE/TRANS/17/Amend.17, вступила в силу 1 августа 1994 года)

Комментарий к пункту 9 статьи 4

Использование ремней

В последней конструкции может быть, вместо ремня, использована веревка, которая может состоять из двух кусков.
(TRANS/WP30/125, пункт 33)

10. 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 полой 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 полой заклепки, чтобы можно было удостовериться в том, что они действительно состоят из одного куска. (см. рис. 5, приложенный к настоящим Правилам).

11. В местах, где в брезенте имеются окна, используемые для загрузки и разгрузки, обе полы брезента соединяются вместе. Для этого может использоваться следующая система:

(a) оба края брезента должны соответсвующим образом перекрываться. Они также должны 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; кольца должны быть изготовлены из металла; и

(iii) ремня, изготовленного из цельного 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 либо:

– проушину для пропускания троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи, либо

– проушину, которая может прикрепляться к металлическому кольцу, упомянутому в пункте 6 настоящей статьи и закрепляться с помощью троса или веревки, упомянутых в пункте 9 настоящей статьи.

Откидная полы не требуется, если имеется специальное устройство, например, защитная перегородка, которое препятствует доступу к грузовому отделению без оставления видимых следов.
(ECE/TRANS/17/Amend.14, вступила в силу 1 августа 1992 года)

[illegible] : [illegible] контейнере [illegible] закрытия и [illegible] отверстие через [illegible] упомянутое в пункте 6 [illegible] трос или веревки, [illegible] система приводится на [illegible] содержащемся в настоящем приложении
(ECE/TRANS/[illegible] Amend. [illegible] от 1992 года)

[illegible] опознавательные знаки, которые должны проставляться на контейнере и табличке [illegible] решения, предусмотренная во второй части настоящего приложения, [illegible] в этом случае не должны закрываться презентом.

Статья 3

Переходные положения

До 1 января 1977 года будет допускаться использование наконечников, соответствующих рис. 5, прилагаемому к настоящим Правилам, даже если они будут включать полые заклепки ранее принятого типа с отверстиям, размеры которого меньше приведенных на этом рисунке.

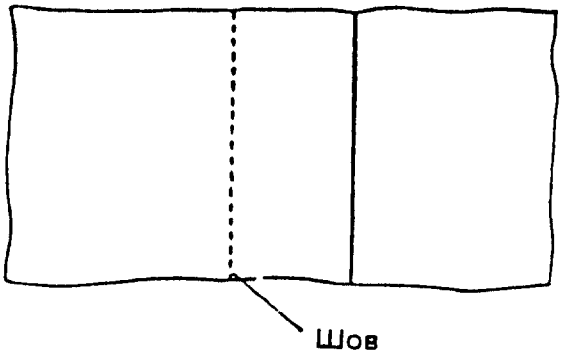
Рисунки к приложению 7

Часть 1 – Рисунок 1

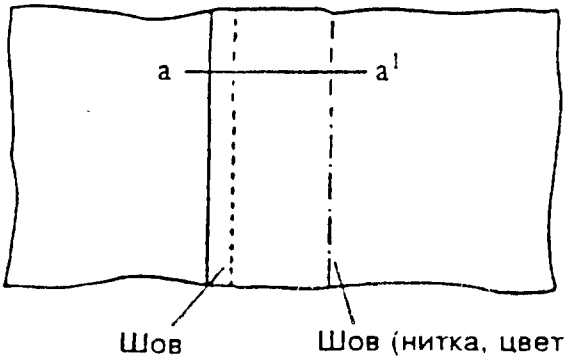
ПОКРЫТИЕ, СОСТАВЛЕННОЕ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСТЕЙ

Прострочено с помощью швов

Вид снаружи



Вид изнутри



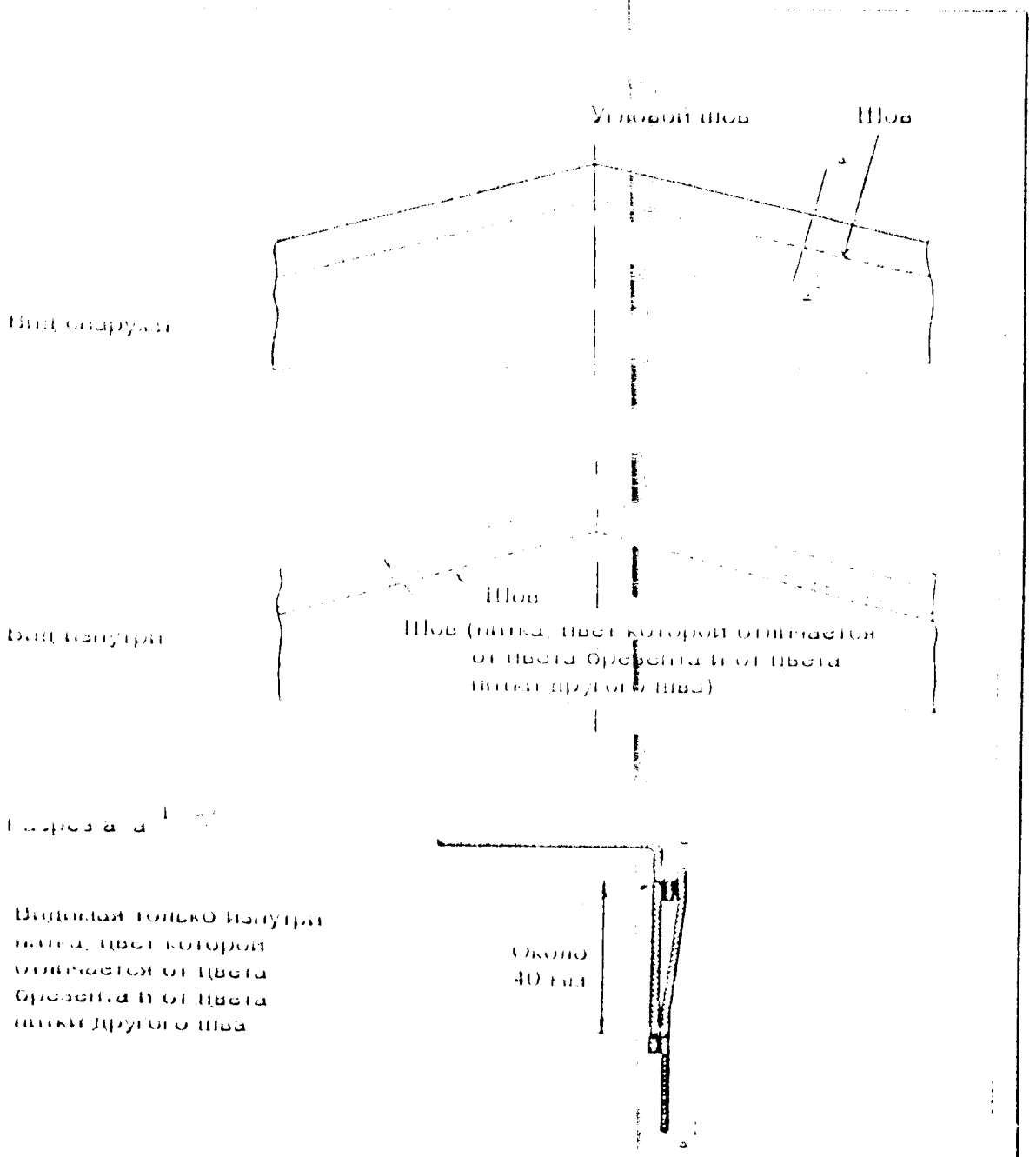
Разрез a–a¹
Плоский двойной шов

Видимая только изнутри нитка, цвет которой отличается от цвета брезента и от цвета нитки другого шва

Рисунки к приложению 7

Часть 1 – Рисунок 2

ПОКРЫТИЕ, СОСТАВЛЕННОЕ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСТЕЙ



* Этот рисунок показывает верхнюю часть брезента, загнутую в соответствии с положениями пункта 3 статьи 3 приложения 2.

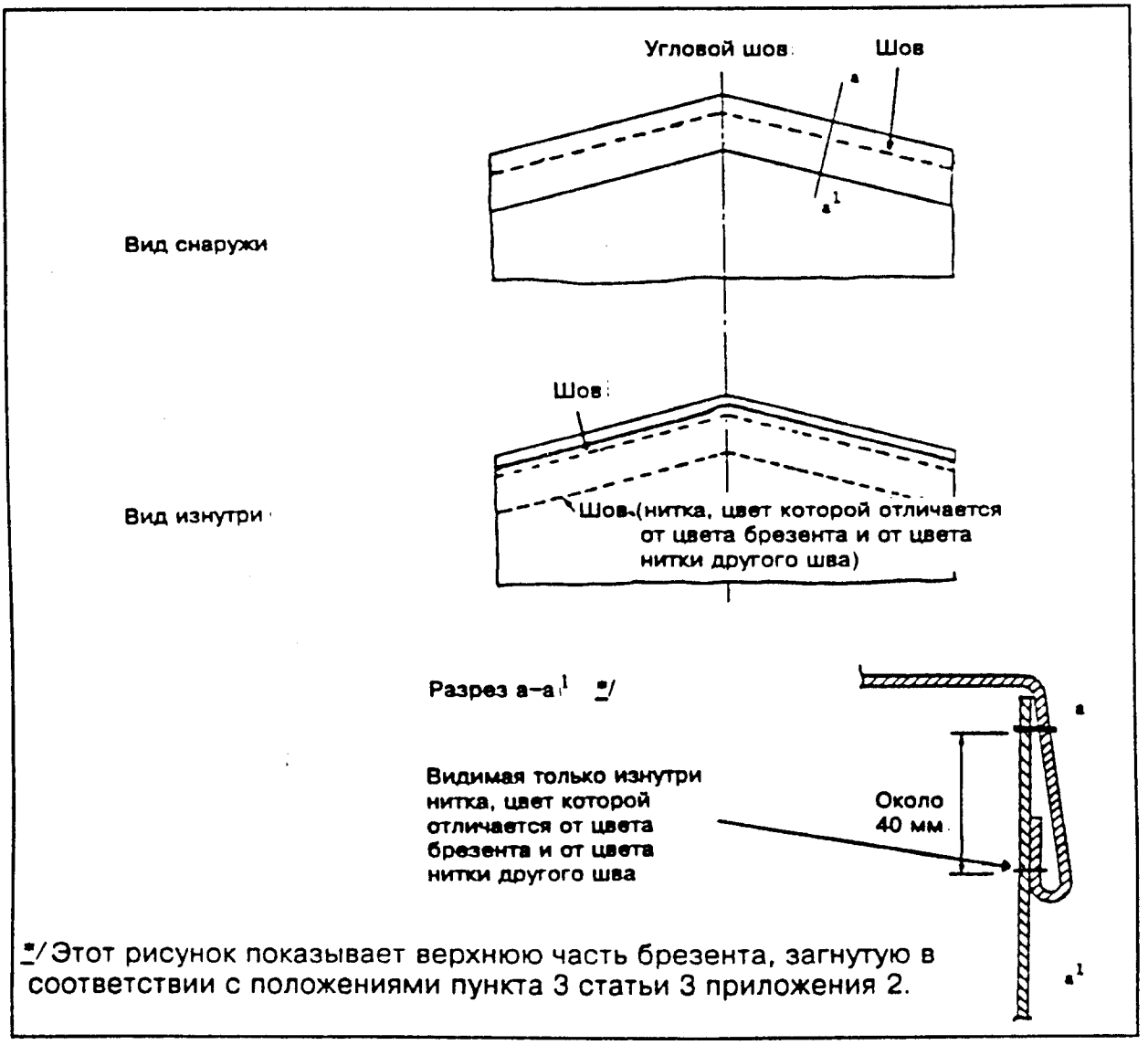
Рисунки к приложению 7

Часть 1 – Рисунок 2 (продолжение)

Замечание: Угловые швы, произведенные в соответствии с рисунком 2 а) приложения 2 к настоящей Конвенции, также допускаются.

Комментарий

Рис. 2(а) в приложении 2 " ПОКРЫТИЕ, СОСТАВЛЕННОЕ ИЗ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСТЕЙ, СШИТЫХ ВМЕСТЕ", воиспроизводится в приложении 7 в качестве образца сшивания угловых швов, в соответствии с приведенным выше примечанием. (TRANS/WP/30/147, пункт 32)



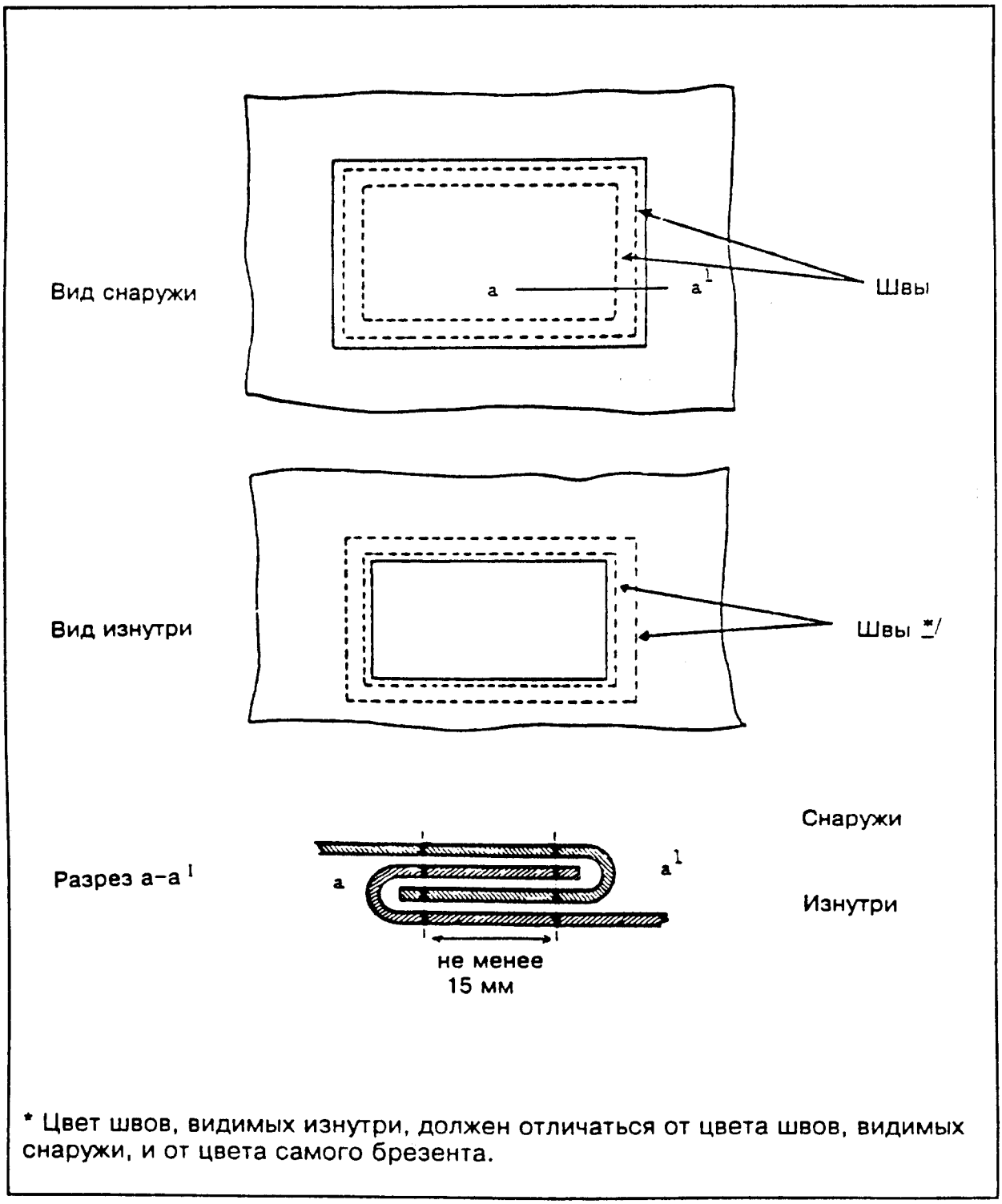
*/ Этот рисунок показывает верхнюю часть брезента, загнутую в соответствии с положениями пункта 3 статьи 3 приложения 2.

Вид изнутри

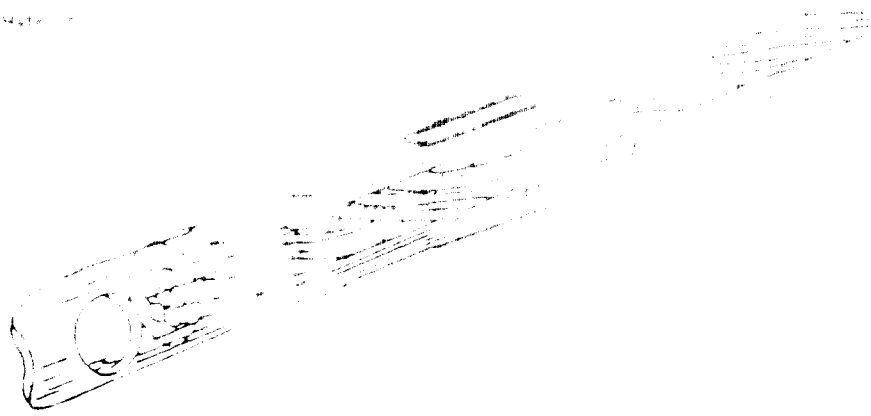
Рисунки к приложению 7

Часть I – Рисунок 4

РЕМОНТ ПОКРЫТИЯ



* Цвет швов, видимых изнутри, должен отличаться от цвета швов, видимых снаружи, и от цвета самого брезента.

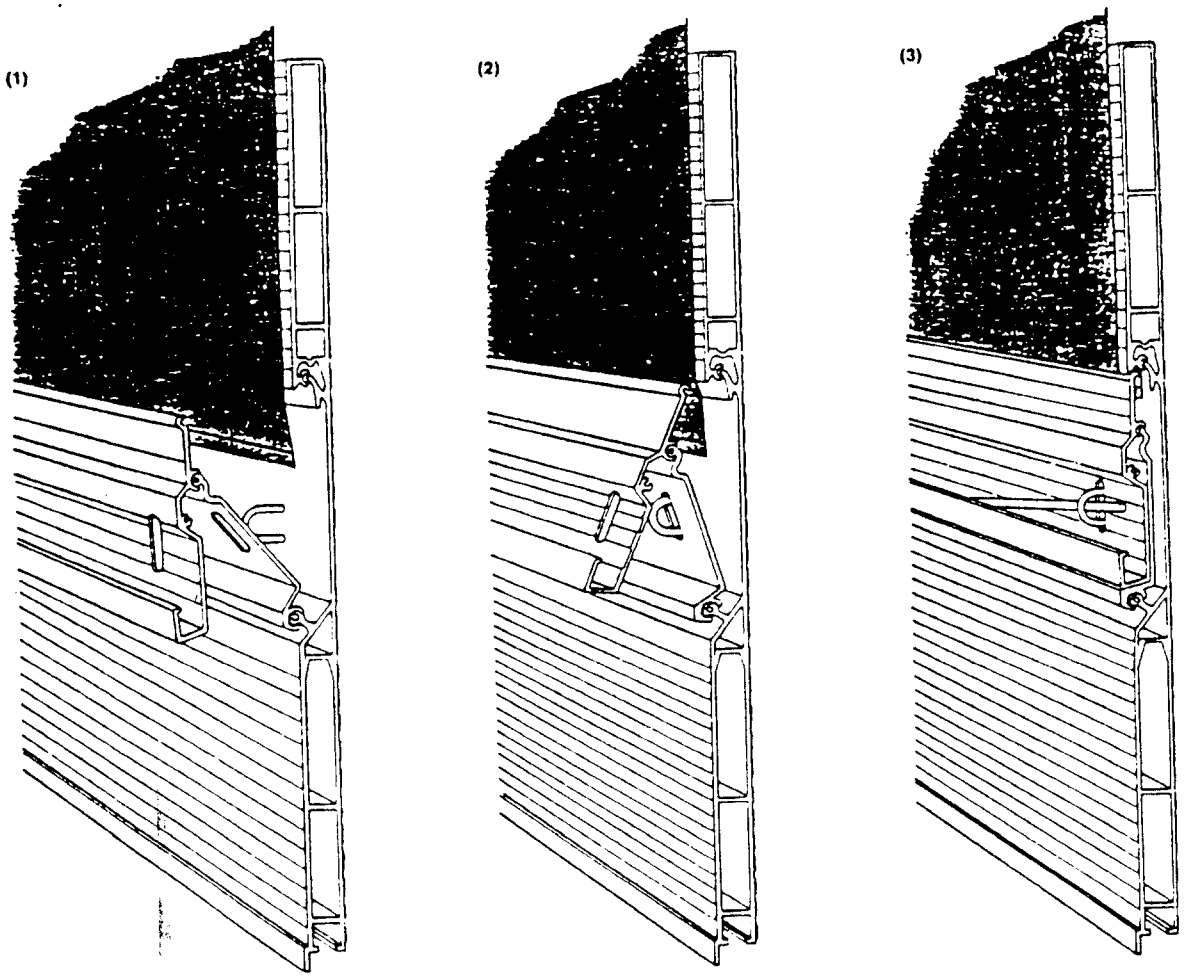


1. ВИД СБОКУ: ЗАДНЯЯ СТОРОНА

Рисунки к приложению 7

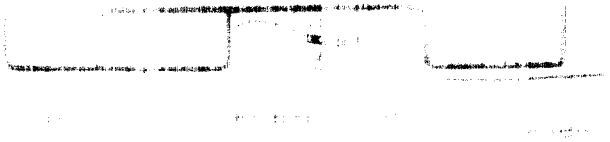
Часть I – Рисунок 6

ОБРАЗЕЦ СИСТЕМЫ КРЕПЛЕНИЯ БРЕЗЕНТА



Описание

Настоящая система крепления брезента допускается в том случае, если она оборудована по крайней мере одним металлическим кольцом на концах каждого борта. Отверстия, через которые проходит кольцо, имеют овальную форму и точно соответствуют размеру проходящего через него кольца. Видимая часть металлического кольца при закрытой системе выступает на расстояние, которое не должно превышать более чем в два раза максимальную толщину троса.



Описание

Такое крепление брезента к транспортному средству допускается, если кольца утоплены на глубину профиля рамы и не выступают за максимальную его глубину. Ширина профиля рамы должна быть по возможности минимальной

Рисунки к приложению 7

Часть I – Рисунок 8

СИСТЕМА ЗАКРЫВАНИЯ ОТВЕРСТИЙ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ РАЗГРУЗОЧНО-ПОГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

(описание см. на следующей странице)

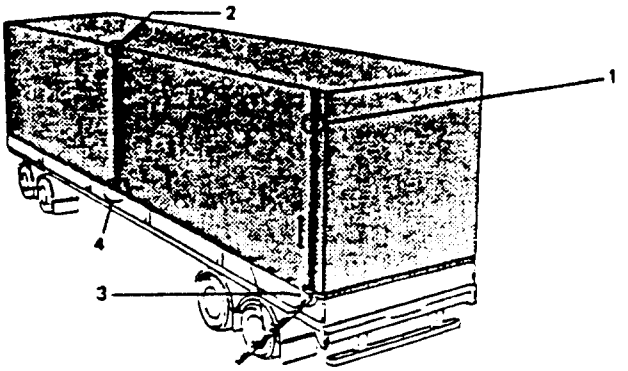


Рисунок 8.1

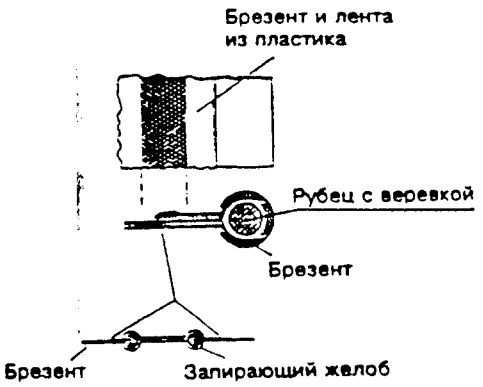


Рисунок 8.3

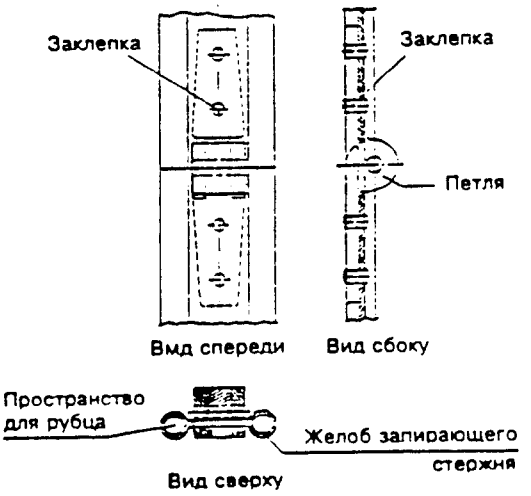


Рисунок 8.2

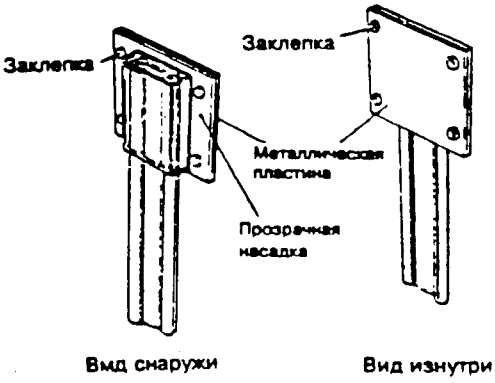
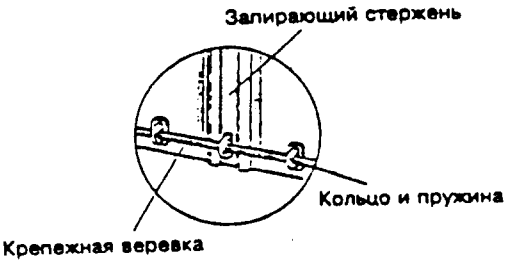


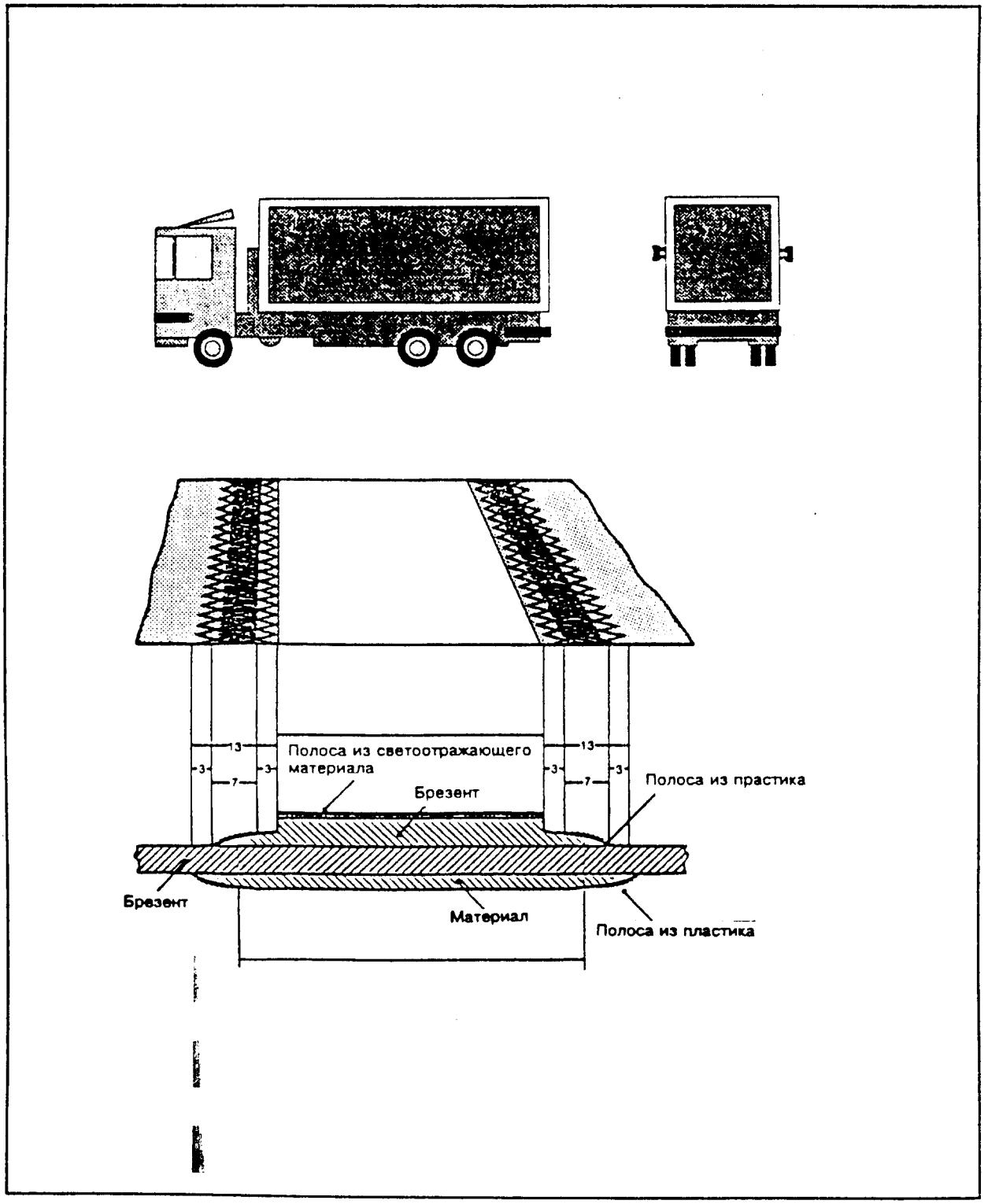
Рисунок 8.4



Рисунки к приложению 7

Часть 1-Рисунок 9

ПОЛОСЫ ИЗ СВЕТООТРАЖАЮЩИХ МАТЕРИАЛОВ



[illegible] или для [illegible] или для [illegible]

[illegible] хранить [illegible] (например, контейнеры).

[illegible] в одном [illegible] целях.

[illegible]

[illegible]

Допускается [illegible] стального [illegible] для крепления табличек на контейнеры [illegible] таблички о допущении крепятся таким образом, [illegible] соблюдены требования [illegible] Конвенции [illegible]

[illegible]

Комментарии к пункту 4 (продолжение)

Группирование табличек о допущении

При условии соблюдения требований приложения 7 части II Конвенции допускается использование несъемных оснований, на которых группируются все требуемые таблички о допущении. Таблички крепятся таким образом, чтобы исключить возможность их случайного отделения.

Для облегчения работы операторов допускается использование трафаретов в дополнение к табличкам о допущении, однако, трафареты ни при каких обстоятельствах не могут быть использованы вместо самих табличек о допущении.
(TRANS/WP30/133, пункты 18-24; TRANS/WP30/135, пункты 15-19; TRANS/WP30/AC.2/27, приложение 3)

5. Табличка о допущении, соответствующая образцу 1, который приводится в дополнении 1 к настоящей части, представляет собой металлическую пластину, 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 английском языке, приводимые ниже надписи:

(a) надпись"Approved for transport under Customs seal "
("Допущен к перевозке 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 годдопущения (например, "NL/26/73" означает: "Нидерланды, свидетельство о допущении 26, выданое 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.

Пояснительные записки

Если два крытых контейнера, допущенные к перевозке под таможенными пломбами, соединены таким образом, что они образуют один контейнер, соответствующий требованиям перевозки под таможенными печатями и пломбами, не требуется отдельного свидетельства о допущении или отдельной таблички о допущении для комбинации этих двух контейнеров.

11. Завод-изготовитель должен письменно обязаться:

(a) представлять компетентному органу те из контейнеров данного типа, которые этот орган пожелает осмотреть;

(b) разрешать компетентному органу осматривать другие экземпляры в любой момент в ходе серийного производства данного типа;

(c) информировать компетентный орган о любых изменениях в чертежах и описаниях конструкции, какой бы важности они ни были, до того как эти изменения будут произведен;

(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 серийно 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 предусмотреннный 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 требованиям, предусмотренным в части I.

14. После допущения какого-либо типа контейнера предприятию, сделавшему заявку, выдается в единственном экземпляре свидетельство о допущении, соответствующее образцу 2, приведенному в дополнении 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 этапе после изготовления

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

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.

:

:

и
о

,
и
о

с

,
н

е
к
о
м

,
о
к
т
о
у
,

и
и
у
,

5
,

Рисунки к приложению 7

Дополнение 1 к части II

Образец 1
ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
(английский вариант)

*** Только в случае допущения по типу конструкции**

Только в случае до

Рисунки к приложению 7

Добавление 2 к части II

Образец II

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.

Свидетельство о допущении по типу конструкции

1. Номер свидетельства* _____

2. Удостоверяется, что описанный ниже тип контейнера допущен к перевозке и что контейнеры, изготовленные согласно этому типу, могут быть допущены к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами.

3. Род контейнера _____
4. Опознавательные цифры или буквы типа конструкции _____
5. Опознавательный номер чертежей _____
6. Опознавательный номер описаний конструкции _____
7. Вес тары _____
8. Наружные размеры в см _____
9. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкции и т. д.) _____

10. Настоящее свидетельство действительно для всех контейнеров, изготовленных в соответствии с указанными выше чертежами и описаниями конструкции.
11. Выдано _____
(название и адрес завода-изготовителя)
которому разрешено прикреплять табличку о допущении на каждом изготовленном им контейнере допущенного типа.

_____ (место) _____ (дата)

_____
(подпись и печать учреждения, выдавшего свидетельство)

* Указать буквы и цифры, которые будут проставляться на табличке о допущении (см. пункт 5(b) части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года).

важные сведения на обороте

Рисунки к приложению 7

Дополнение 3 к части II

Образец III

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года

Свидетельство о допущении, выданное на каком-либо этапе после изготовления

1. Номер свидетельства * _____
2. Удостоверяется, что указанный(ые) ниже контейнер(ы) допущен(ы) к перевозке под таможенными печатями и пломбами.
3. Род контейнера(ов) _____
4. Порядковый(ые) номер(а), присвоенный(ые) контейнеру(ам) заводом-изготовителем _____
5. Вес тары _____
6. Наружные размеры в см _____
7. Основные характеристики конструкции (вид материалов, тип конструкций и т. д.) _____
8. Выдано _____
(название и адрес предприятия, подавшего заявку)
которому разрешено прикреплять табличку о допущении на указанном(ых) выше контейнере(ах).

_____ (место) _____ (дата)

_____
(подпись и печать учреждения или организации, выдающей свидетельство)

* Указать буквы и цифры, которые будут проставлять на табличке о допущении (см. пункт 5(b) части II приложения 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г.).

важные сведения на обороте

ВНИМАНИЕ!

(Приложения 7, часть II, пункты 6 и 7 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975)

6. Если контейнер не отвечает больше техническим требованиям, предписанным процедурой его допущения, то, прежде чем быть использованным для перевозки грузов под таможенными пломбами, он должен быть приведен в состояние, послужившее основанием для его допущения.

7. Если основные характеристики контейнера изменены, свидетельства о допущении такого контейнера теряет силу и он должен быть подвергнут новой процедуре допущения.

Приложение 7

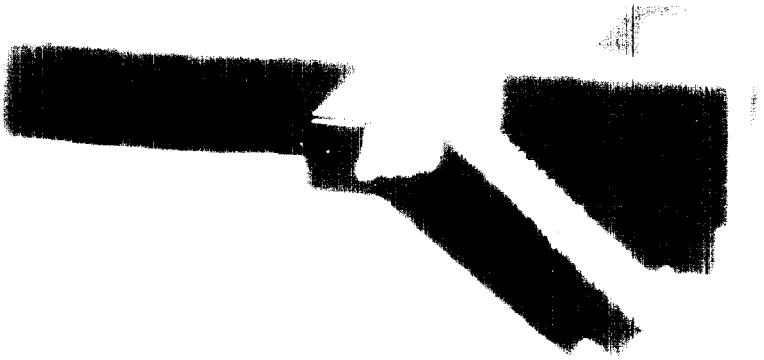
Часть III

Пояснительные записки

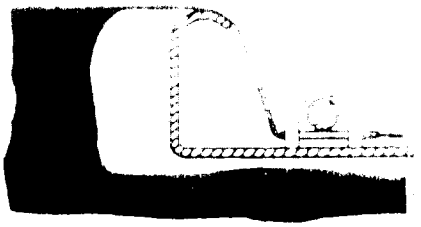
Пояснительные записки

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

(Пояснительные записки части III помещены вместе с положениями, к которым они относятся. Рисунки, относящиеся к пояснительным запискам включены в часть III).



ВИД В РАЗРЕЗЕ



Приложение 8

СОСТАВ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО КОМИТЕТА

Статья 1

(I) Договаривающиеся стороны являются членами Административного комитета.

(II) Комитет может разрешить компетентным администрациям государств, упоминаемых в статье 52, пункт 1 настоящей Конвенции, не являющихся Договаривающими 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 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 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.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

При [illegible]
применяют [illegible]
если Комите [illegible]

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

Сведения о ратификации, подписании или присоединении по состоянию на 24 сентября 1994 года

Договаривающаяся сторона	Подписание	Вступила в силу	Способ
Афганистан		23. 03. 1983	Присоединение
Албания		04. 07. 1985	Присоединение
Алжир		28. 08. 1989	Присоединение
Австрия	27. 04. 1976	13. 11. 1977	Ратификация
Армения		08. 06. 1994	Присоединение
Беларусь		05. 10. 1993	Присоединение
Бельгия	22. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Болгария		20. 04. 1978	Присоединение
Босния и Герцеговина		06. 03. 1992	Преемство
Бывшая Югославская Республика Македония		17. 09. 1991	Преемство
Венгрия	23. 11. 1976	09. 09. 1978	Ратификация
Великобритания	22. 12. 1976	08. 04. 1983	Ратификация
Германия	30. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Греция	30. 12. 1976	15. 11. 1980	Ратификация
Грузия		24. 09. 1994	Присоединение
Дания	21. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Индонезия		11.04. 1990	Присоединение
Иран		16. 02 1985	Присоединение
Ирландия	30. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Израиль		14. 08. 1984	Присоединение
Италия	28. 12. 1976	20. 06. 1983	Присоединение
Иордания		24. 06. 1986	Присоединение
Испания		11. 02. 1983	Присоединение
Канада		21. 04. 1981	Присоединение
Кипр		07. 04. 1982	Присоединение
Кувейт		23. 05. 1984	Присоединение
Латвия		19. 10. 1993	Присоединение
Литва		26. 08. 1993	Присоединение
Люксембург	23. 12. 1976	20. 06. 1983	Ратификация
Мальта		18. 08. 1977	Присоединение
Марокко	15. 10. 1976	30. 09. 1983	Ратификация
Нидерланды	28. 12. 1976	20. 06. 1983	Принятие
Норвегия		11. 07. 1980	Присоединение
Польша		23. 06. 1981	Присоединение
Португалия		13. 08. 1979	Присоединение
Республика Корея		29. 07. 1982	Присоединение
Республика Молдова		26. 11. 1993	Присоединение

ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

ПОЛОЖЕНИЯ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ КАК В КОНВЕНЦИИ МДП 1975, ТАК И В ТАМОЖЕННОЙ КОНВЕНЦИИ,КАСАЮЩЕЙСЯ КОНТЕЙНЕРОВ 1972

КОНВЕНЦИЯ МДП	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	КОНВЕНЦИЯ ПО КОНТЕЙНЕРАМ
Статья 1(b)	Пошлины и налоги	Статья 1(a)
Статья 1(e)	Контейнер	Статья 1(c)
Статья 1(j)	Лицо	Статья 1(e)
Статьи 13, 14	Допущения контейнера	Статья 12
Статья 36	Нарушение законодательства	Статья 15
Статья 43	Пояснительные записки	Статья 13
Статья 49	Улучшение условий	Статья 14
Статья 50	Обмен информацией	Статья 16
Статья 51	Приложение/Конвенция	Статья 17
Статья 52	Подписание и ратификация	Статья 18
Статья 53	Вступление в силу	Статья 19
Статья 54	Денонсация	Статья 23
Статья 55	Прекращение действия	Статья 24
Статья 56	Прекращение действия старой Конвенции	Статья 20
Статья 57	Споры	Статья 25
Статья 58	Оговорки	Статья 26
Статья 59	Внесение поправок в Конвенцию	Статья 21
Статья 60	Внесение поправок в Приложения	Статья 22
Статья 63	Нотификация	Статья 27
Статья 64	Аутентичный текст	Статья 28

[illegible]

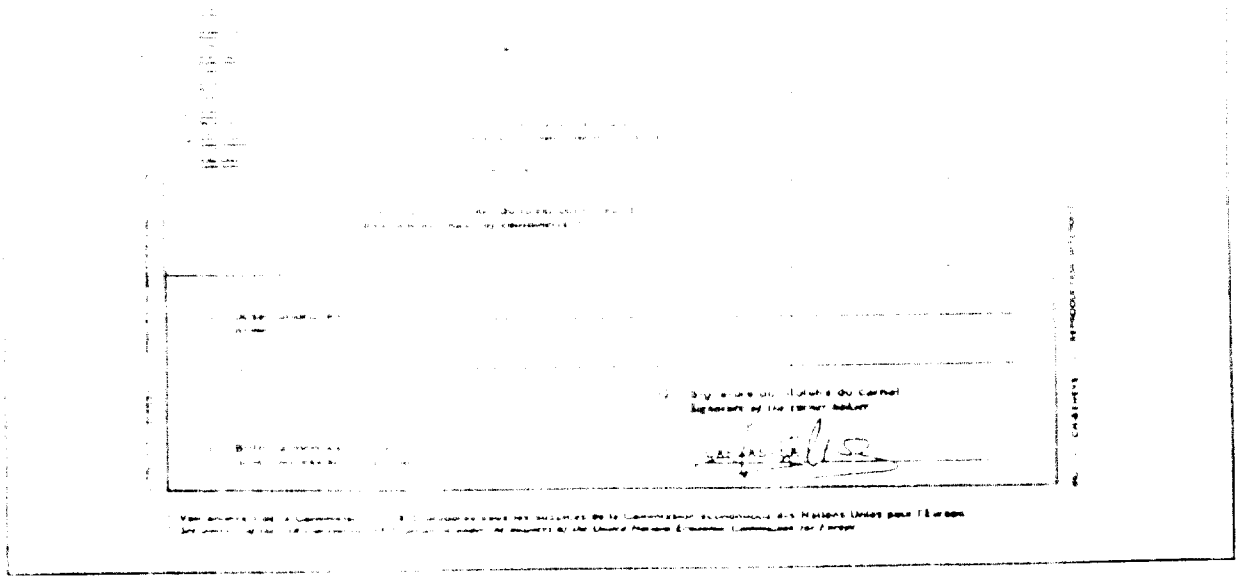
Статья 1	[illegible]	Статья 1
Статья 2	[illegible]	Статья 2
Статья 3	[illegible]	Статья 3
Статья 4	[illegible]	Статья 4
Статья 5	[illegible]	Статья 5

[illegible] ПРОЦЕДУРА ДОПУЩЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

Приложение [illegible]		Приложение 5
Пункт 1	[illegible]	Пункт 1
Пункты 2-7	[illegible] положения	Пункты 2-7
Пункты 8-14	[illegible] характеристики и конструкция	Пункты 8-14
Пункты 15-17	[illegible] изготовления	Пункты 15-17
Дополнение 1	Табличка о допущении	Дополнение 1
Дополнение 2, Образец II	Допущение по типу конструкции	Дополнение 2 Образец II
Дополнение 3 Образец III	Допущение на этапе после изготовления	Дополнение 3, Образец III

ОБРАЗЕЦ ПОЛНОСТЬЮ ЗАПОЛНЕННОЙ КНИЖКИ МДП

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом,во взаимодействии с таможенными службами Австрии, Швейцарии, бывшей Югославии и Международным союзом по автомобильному транспорту (МСАТ) подготовила в 1988 году полностью оформленный карнет ТІР. Этот карнет может служить образцом для транспортных операторов и таможенных служб правильного заполнения карнетов ТІР (книжек МДП).
(TRANS/WP30/127, пункт 44)



Ce formulaire ne doit pas être pris en considération par les autorités douanières

VOLET N° 1 / N° 2

CARNET TIR N° 60 155001

GENEVE

IRU Union Internationale des Transports Routiers

DANZAS S.A.
Rue des Lattes
1211 - GENEVE 30 SUISSE

SUISSE

AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

GZ-224356

MANIFESTE DE MARCHANDISES

L & S 1015 - 1024	Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat Lauro	100
L & S 1025 - 1104	Pour la douane de Beograd 80 caisses poudre de cacao	4.000 Kg

VOLET NON DOUANIER
NOT FOR CUSTOMS USE

Vienne	10
Beograd	80

Genève, 27.04.88

Vienne

SOUCHE N° 1 / N° 2

VOLET N° 1

CARNET TIR

MANIFESTE DE MARCHANDISES

601 GOUÈNES 21 4 00

SOUCHE N° 1 du CARNET TIR

601 GOUÈNES 21 4 00

VOLET N° 2

CARNET TIR No 6015500

GENEVE

IRU Union Internationale des Transports Routiers

AUSGANG Jugoslawien

DANZAS S.A.
Rue des Lattes
1211 - GENEVE 30 SUISSE

SUISSE

AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

GE-224356

MANIFESTE DE MARCHANDISES

	Pour la douane de Vienne	
L & S 1015 - 1024	10 caisses de chocolat surfin	500 Kg
	Pour la douane de Beograd	
L & S 1025 - 1104	80 caisses poudre de cacao	4.000 Kg

Vienne	10
Beograd	80
	90

Genève 27.04.88

GENÈVE GRM

28.4.88

GENÈVE GRM

Schaanwald

601 DOUANE 27.4.88 GENÈVE GARE ROUTIÈRE

CARNET TIR No 6015500

SOUCHE N° 2 du CARNET TIR No 6015500

Schaanwald FL Arr. Nr. 786

VOLET N° 1 PAGE 3

CARNET TIR No [illegible]

2 Bureau(x) de douane de départ
1. GENEVE 2.
3.

3 Nom de l'organisation internationale
IRU Union Internationale des Transports Routiers

Pour usage officiel

4 Titulaire du carnet (nom, adresse, pays)
DANZAS S.A.
Rue des Lattes
1211 - GENEVE 30 SUISSE

5 Pays de départ: SUISSE
6 Pays de destination: AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

7 Marque d'immatriculation du (des) véhicule(s) moteur(s)
GE-224356

8 Documents joints au manifeste

MANIFESTE DE MARCHANDISES

9 Conditionnement du chargement (nombre et nature des colis du chargement) Marques et nos des colis du chargement	10 Numéros de scellements des colis du chargement, désignation des marchandises	11 Poids brut en kg	14 Bureaux de douane à travers lesquels le chargement passe
L & S 1015 - 1024	Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat surfin	500 Kg	1/plomb VI/2 Z+O 602.27
L & S 1025 - 1104	Pour la douane de Beograd 80 caisses poudre de cacao	4.000 Kg	

12 Total des colis figurant sur le manifeste	Nombre
Destination	90
1 Bureau de douane: Vienne	10
2 Bureau de douane: Beograd	80
3 Bureau de douane	

13 Je certifie que les indications dans rectifiées 1 à 12 ci-dessus sont exactes et complètes
14 Lieu et date
15 Signature du transitaire ou de son représentant
Genève, 27.04.88
Kühlenn

17 Bureau de douane de départ
Signature de l'agent et nombre de colis
DOUANE 27.4.88 GENÈVE GARE ROUTIÈRE 601

16 Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage à suivre)
TISIS

18 Scellements des marques d'identification apposés
19 Délai de transit
5. MAI 1988

9 932/0100/7100/88

22 Divers (bureau de douane, bureau de la transport dont dans présente, etc.)
ZOLLAMT WIEN

23 Signature de l'agent et nombre de colis du bureau de douane
KÜHLENN AG

Zollamt Feldkirch (932) 1988-04-28 Zweigstelle Tisis Feldkirch A-6800

SOUCHE N° 1 PAGE 3 du CARNET TIR No [illegible]

1 Pris en charge par le bureau de douane de TISIS
2 Bons de lieu 932/0100/7100/88
3 Scellements ou marques d'identification apposés
4 Scellements ou marques d'identification manquants
5 Divers (bureau de douane, bureau de la transport dont dans présente, etc.)
ZOLLAMT WIEN

6 Signature de l'agent et nombre de colis du bureau de douane
KÜHLENN

Zollamt Feldkirch (932) 1988-04-28 Zweigstelle Tisis Feldkirch A-6800

VOLET N° 2

CARNET TIR No 6015500

GENEVE

IRU Union Internationale des Transports Routiers

932/010067/00/88

100/000155/70/88

DANZAS S.A.
Rue des Lattes
1211 - GENEVE 30 SUISSE

SUISSE

AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

GE-224356

MANIFESTE DE MARCHANDISES

L & S 1015 - 1024	Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat surfin 100/005908/50/88	500 Kg
L & S 1025 - 1104	Pour la douane de Beograd 80 caisses poudre de cacao 100/000155/70/88	4.000 Kg

Aplomb 11/2

Z+D 602 27

Vienne	10
Beograd	80

Genève, 27.04.88

601 DOUANE 27.4.88 GENÈVE CARL ROUTIÈRE

TISIS

WIEN 100/005908/50/88

5.MAI 1988

10

ZOLLAMT WIEN

Zollamt Feldkirch 1988-04-28 Zweigstelle Thüringerstraße Feldkirch

Zollamt Wien A-1030 Wien

1988-05-04

CARNET TIR No 6015500

SOUCHE N° 2 du CARNET TIR

WIEN 100/005908/50/88

100/000155/70/88

10

1400 RV

1988-04

Zollamt Wien A-1030 Wien

VOLET N° 1

CARNET TIR

IRU

SUISSE

MANIFESTE DE MARCHANDISES

1025 - 1104

Vienne

DOUANES

27 4 88

100/00015 5/70/88

SOUCHE N° 1

du CARNET TIR

100/00015 5/70/88

RDLANT SPIEL FELD

VOLET N° 2

CARNET TIR

IRU

DEUTZ S.A.
Rue des Terres

1211 GENEVE 30 SUISSE

SUISSE

AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

CE 224156

MANIFESTE DE MARCHANDISES

L & S

Pour la douane de Vienne

L & S

Pour la douane de Berzsod

Vienne

Berzsod

DOUANES

27 4 88

100/00015570/88

745/070912/88

05 Mai 1988

SOUCHE N° 2 du CARNET TIR

745/070912/88

05 Mai 1988

Образец книжки МДП

CARNET TIR No [redacted]

IRU Union Internationale des Transports Routiers

DANZAS S.A.
Rue des Lattes
1211 - GENEVE 30 SUISSE

Pays de départ: SUISSE
Pays de destination: AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

MARCHANDISES

Pour la douane de Vienne

10 [illegible] de chocolat sucré 500 Kg

Pour la douane de Beograd

80 [illegible] poudre de cacao 4.000 Kg

Sellaert Wien A-1030 Wien (100)

90
Vienne 10
Beograd 80

Genève 27.04.88
Kiesling

DOLANE 27 4. 88 GENÈVE GARE ROUTIÈRE

Sentilj
4 dni.
181 (red)
Sentilj
Additional seal 1 (40) has been affixed
Recommd
Sentilj, 05.05.1988

SOUCHE N° 1 du CARNET TIR [redacted]

Sentilj
181
1x481
Beograd
(red)
05.05.1988

VOLET N° 2 — CARNET TIR [redacted]

GENEVE

IRU Union Internationale des Transports Routiers

DANZAS S.A.
Rue des Lattes
1211 - GENEVE 30 SUISSE

SUISSE — AUTRICHE/YOUGOSLAVIE

GE-224356

MANIFESTE DE MARCHANDISES

L & S	Pour la douane de Vienne	
1015 - 1024	10 caisses de chocolat sur [illegible]	
	Pour la douane de Beograd	
L & S 1025 - 1104	80 caisses poudre de cacao	4.000 Kg

Vienne	10	
Beograd	80	
	90	

Genève, 27.04.88
Kirjena

601 DOUANE 27.4.88 GENÈVE GARE ROUTIÈRE M.

Šentilj — Beograd-Terminal UCP 3156

4 dni. — 1X 481

Šentilj — 181 — 80 kol. 4.000 kg

additional seal 1X481 has been affixed.
Beograd

Šentilj, 05.05.1988

(red) (blue)

06.05.1988

CARNET TIR No 601550

SOUCHE N° 2 du CARNET TIR [redacted]

Beograd UCP 3156

80 — 4.000 kg

(blue)

06.05.1988

РЕЗОЛЮЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНВЕНЦИИ МДП 1975

УСТАНОВЛЕНИЕ СВЯЗИ МЕЖДУ СИСТЕМАМИ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА

Резолюция 231

принятая Комитетом по внутреннему транспорту 4 февраля 1983 года

Комитет по внутреннему транспорту

Желая содействовать международной торговле путем укрепления международного сотрудничеcва в области таможенных вопросов,

Принимая во внимание, что облегчение международной торговли за счет улучшения условий, при которых грузы, следующие в режиме таможенного транзита, пересекают границы, является одной из целей такого сотрудничеcва,

Отмечая, что страны или некоторые группы стран применяют на своих территориях системы таможенного транзита со своими конкретными структурами и процедурами, а также то, что на границах такое положение может сдерживать грузопотоки при переходе грузов из одной системы таможенного транзита в другую,

Констатируя, что различные системы таможенного транзита основываются на принципах и включают методы, в частности в области документации, опечатываания и безопасности, которые принципиально не отличаются друг от друга, и что поэтому между ними имеется некоторое сходство, которое могло бы позволить установить связь между этими системами таможенного транзита, например, за счет взаимного признания мер, принимаемых в рамках другой системы таможенного транзита,

Будучи убежден, что установление таких связей упростит формальности и облегчит пересечение границ грузами при их переходе из одной транзитной системы в другую, что позволит избежать дорогостоящих задержек

Учитывая сложившееся сотрудничество между Европейской экономической комиссией и Советом таможенного сотрудничества, в частности усилия, предпринимаемые совместно этими двумя организациями с целью найти решения проблем, связанных с переходом грузов из одной системы таможенного транзита в другую,

Обращая внимание на меры по облегчению, включенные в приложении Е.1 к Международной Конвенции об упрощении и согласовании таможенных процедур (Конвенция Совета таможенного сотрудничества, называемая Конвенцией Киото) в отношении таможенного транзита, в частности рекомендуемую Конвенцией практику 13, касающуюся описательной части таможенного документа, и рекомендуемую практику 26, связанную с признанием таможенных печатей и пломб,

Резолюция 231 (продолжение)

Рекомендует правительствам пытаться в тех случаях, когда это возможно и необходимо, устанавливать связь между системами таможенного транзита, действующими на их соответствующих территориях, и с этой целью заключать в случае необходимости двусторонние или многосторонние соглашения,

Обращается к правительствам с просьбой сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии по возможности до 1 января 1984 г., принимают ли они настоящую резолюцию,

Обращается к Исполнительному секретарю с просьбой распространить ответы, полученные от правительств.

Принято:

Бельгией
Болгарией
Францией
Германией
Грецией
Италией
Нидерландами
Норвегией
Швейцарией
СССР
Великобританией

Европейским экономическим сообществом

[illegible] ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОСТОЯННОГО СООТВЕТСТВИЯ КОНТЕЙНЕРОВ [illegible] НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПОД ТАМОЖЕННЫМИ ПЕЧАТЯМИ И ПЛОМБАМИ

Резолюция 46

Принята 20 ноября 1987 года Группой экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Группа экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом,

[illegible] положения статей 13 и 14 Таможенной конвенции о международной [illegible] грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975) и приложения [illegible]

[illegible] во внимание необходимость обеспечения постоянного соответствия [illegible] стандартам на перевозку грузов под таможенными печатями и [illegible]

Рекомендует Договаривающимся сторонам Конвенции МДП 1975 следующие [illegible] обеспечению постоянного соответствия контейнеров стандартам на перевозку грузов под таможенными печатями и пломбами (статьи 13 и 14 и приложение 7 к Конвенции МДП 1975):

Если у контейнера обнаружен серьезный дефект и, следовательно, он больше не соответствует стандартам, на основании которых было выдано допущение для перевозки под таможенными печатями и пломбами, таможенные власти должны уведомить об этом сторону, несущую ответственность за контейнер, и дать ей возможность привести контейнер в состояние, которое послужило основанием для его допущения, если это можно сделать в сжатые сроки. После соответствующего ремонта контейнер может быть использован для дальнейшей перевозки под таможенными печатями и пломбами. Если контейнер не отремонтирован надлежащим образом или если заинтересованная сторона предпочитает, чтобы контейнер был отремонтирован в другой стране, где он был официально допущен для перевозки, таможенные власти должны либо:

a) отказать в наложении таможенных печатей и пломб и в разрешении на перевозку, если печати и пломбы считаются необходимыми, либо

b) изъять контейнер из обращения и обеспечить перегрузку его содержимого в другое перевозочное средство, либо

c) разрешить дальнейшую перевозку контейнера на основании соответствующих процедур, исключающих возможность осуществления контрабанды, возникновения потерь или причинения ущерба содержимому контейнера, причем об обнаруженном дефекте делается отметка в документах транзитной перевозки.

Резолюция 46 (продолжение)

Таможенные власти могут потребовать снять табличку о допущении, если сочтут, что это необходимо для обеспечения надлежащего ремонта контейнера.

2. Если таможенные власти требуют снятия таблички о допущении или если в ряде контейнеров обнаружен серьезный дефект, в результате которого они больше не отвечают требованиям стандартов о допущении для перевозки под таможенными печатями или пломбами, то компетентные органы, решающие вопрос о допущении, или в соответствующих случаях таможенная администрация, несущая ответственность за допущение контейнеров к перевозке, должны об этом надлежащим образом уведомляться. Компетентные органы, которые выдали первое свидетельство о допущении контейнера, должны приглашаться для участия в процессе повторной аттестации контейнера, когда это осуществляется за пределами территории этой Договаривающейся стороны.

Примечание: Считается, что контейнер имеет серьезный дефект, если:

(a) грузы могут извлекаться из опечатанной части или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;

(b) таможенные печати и пломбы не могут налагаться на контейнер простым и надежным способом;

(c) в нем имеются потайные места для сокрытия грузов;

(d) места, в которые могут помещаться грузы, не являются легко доступными для таможенного досмотра.

Просит Договаривающиеся стороны уведомить Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии, по возможности до 1 июля 1988 года о том, принимают ли они эту резолюцию;

Просит Исполнительного секретаря распространить ответы, полученные от правительств.

Принято

Бельгией
Болгарией
Канадой
Чили
Кипром
Чехией и Словакией
Германией
Израилем
Иорданией
Люксембургом

Принято

Мальтой
Нидерландами
Норвегией
Польшей
Португалией
Швецией
Швейцарией
Турцией
СССР
Великобританией
Европейское экономическое сообщество

КРАТКОСРОЧНЫЕ МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОГО И ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО РЕЖИМА МДП

Резолюция 49

Принята Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом, ЕЭК ООН 3 марта 1995 года

Рабочая группа по таможенным вопроосам, связанным с транспортом

Подчеркивая важность бесперебойного и эффективного осуществления Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенциия МДП 1975 года) для облегчения международных перевозок и торговли,

Выражая беспокойство по поводу беспрецедентного количества нарушений таможенного режима и случаев контрабанды в рамках транзитной системы МДП, которые могут поставить под угрозу меры по облегчению перевозок, предусмотренные в Конвенции МДП 1975 года,

Будучи преисполнена твердой решимости сохранить транзитную систему МДП, которая облегчает развитие торговли, в частности международные перевозки грузов,

Будучи убеждена, что транзитная система МДП может быть сохранена только с помощью совместных и целенаправленных действий всех участников транзитной системы МДП (таможенных органов, национальных гарантийных объединений и ассоциаций, выдающих книжки МДП, МСАТ и страховых компаний), для осуществления которых важное значение имеет открытый обмен информацией по всем аспектам этой системы,

В ожидании пересмотра Конвенции МДП 1975 года единогласно принимает решение о следующих краткосрочных мерах, которые как можно быстрее должны быть осуществлены компетентными органами Договаривающихся сторон Конвенции МДП 1975 года:

1. Для облегчения выявления книжек МДП, оформленных обманным способом, и для ускорения процедур таможенного оформления Договаривающиеся стороны могли бы создать по мере возможности и в соответствии с национальными предписаниями централизованные учреждения или процедуры для управления выдачей книжек МДП;

2. Договаривающимся сторонам следует создать ускоренные процедуры оформления и поиска для использования в ходе перевозок грузов, требующих особого внимания;

3. Договаривающиеся стороны и МСАТ примут все необходимые меры для того чтобы как можно быстрее вновь ввести книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки" вместе с гарантиями в отношении фиксированной суммы, отражающей потенциальные страховые сборы;

4. Договаривающиеся стороны обеспечат с помощью соответствующих национальных правил, чтобы таможни места назначения или вывоза возвращали отрывные листки 2 книжки МДП централизованным учреждениям или таможням места происхождения или ввоза в течении пяти рабочих дней после завершения операции МДП;

5. Для облегчения таможенного контроля партий табачных изделий и алкогольных напитков; Договаривающиеся стороны могли бы существенно ограничить в соответствии с национальной административной практикой число таможен, уполномоченных принимать книжки МДП "Табачные изделия/Алкогольные напитки";

6. Договаривающиеся стороны обеспечат, чтобы для перевозки табачных изделий и алкогольных напитков, а также для других требующих особого внимания грузов, которые определяются компетентными органами, таможни отправления или ввоза немедленно передавали предварительную информацию о перевозке таких грузов под таможенными печатями таможне назначения или вывоза;

7. В соответствии со статьей 20 Конвенции МДП 1975 года Договаривающиеся стороны будут предписывать определенные сроки перевозки и по мере возможности маршруты, по которым должны следовать дорожные транспортные средства и контейнеры в случае перевозки под таможенными печатями табачных изделий и алкогольных напитков, а также других требующих особого внимания грузов, которые определяются компетентными органами. Договаривающимся сторонам настоятельно предлагается применять санкции в соответствии с национальным законодательством в случае несоблюдения таких предписаний;

8. Договаривающиеся стороны обеспечат применение положений статьи 38 Конвенции МДП 1975 года, которая позволяет временно или окончательно лишать права осуществлять операции в соответствии с Конвенцией МДП 1975 года любое лицо, виновное в серьезном нарушении национальных таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов;

9. Договаривающиеся стороны примут все необходимые меры для предупреждения кражи таможенных печатей и злоупотребления ими и могут предусмотреть использование новых технологий, например, специальных чернил, предохраняющих от фальсификации, в целях воспрепятствования подделки таможенных печатей;

10. Договаривающиеся стороны просят МСАТ и национальные гарантийные объединения строго применять согласованные критерии и методы административного контроля при выдаче книжек МДП в целях обеспечения, насколько это возможно, надежности и добросовестности транспортных операторов;

11. Договаривающиеся стороны, применяющие транзитный режим МДП, активизируют взаимный обмен обычной и конфеденциальной информацией о транзитной системе МДП в соответствии с национальным законодательством. С этой целью они создадут в рамках своих компетентных органов координационные центры для борьбы с нарушениями. Адреса, включая номера телефонов и телефаксов таких координационных центров, будут как можно скорее переданы в секретариат ЕЭК ООН для составления международного справочника;

Предлагает Договаривающимся сторонам тщательно изучить предложения МСАТ, которые касаются внедрения систем электронного обмена данными для управления выдачей книжек МДП и которые будут им переданы секретариатом ЕЭК ООН в целях их возможного принятия;

Просит Договаривающиеся стороны Конвенции МДП 1975 года уведомить Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) до 1 июня 1995 года о том, принимают ли они настоящую резолюцию ;

Просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) сообщить всем Договаривающимся сторонам Конвенции МДП 1975 года о принятии настоящей резолюции.

Принято (15 сентября 1995 года)

Австрия
Болгария
Венгрия
Германия
Иордания
Литва
Польша
Словакия
Словения
Турция
Чешская республика
Эстония

Европейская экономическая комиссия

I

(Acts whose publication is obligatory)

EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE WORK OF CREWS OF VEHICLES ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT (AETR) [1]

THE CONTRACTING PARTIES,

BEING DESIROUS of promoting the development and improvement of the international transport of passengers and goods by road,

CONVINCED OF the need to increase the safety of road traffic, to make regulations governing certain conditions of employment in international road transport in accordance with the principles of the International Labour Organization, and jointly to adopt certain measures to ensure the observance of those regulations,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement:

(a) 'vehicle' means any motor vehicle or trailer; this term includes any combination of vehicles;

(b) 'motor vehicle' means any self-propelled road vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods; this term does not include agricultural tractors;

(c) 'trailer' means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle and includes semi-trailers;

(d) 'semi-trailer' means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;

(e) 'combination of vehicles' means coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(f) 'permissible maximum weight' means the maximum weight of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;

(g) 'road transport' ['carriage by road'] means:

(i) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat,

(ii) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of goods,

(iii) any journey which involves both a journey as defined in either (i) or (ii) of this definition and, immediately before or after the said journey, the conveyance of the vehicle by sea, rail, air or inland waterway;

(h) 'international road transport' ['international carriage by road'] means road transport which involves the crossing of at least one frontier;

(i) 'regular passenger services' means services for the transport of passengers at specified intervals on specified routes; such services may take up or set down passengers at predetermined stopping points.

[1] Council Regulation (EEC) No 2829/77 of 12 December 1977 (OJ No L 334, 24. 12. 1977, p. 11).

Terms of carriage covering in particular operating schedules (timetable, frequency), tariffs and the obligation to carry shall be specified in operating rules or equivalent documents approved by the competent public authorities of the Contracting Parties and published by the carrier before they are put into effect, in so far as such terms are not already laid down in laws and regulations or in administrative provisions.

Any service by whatever person organized, catering only for specific categories of passengers to the exclusion of others, such as a service for the carriage of workers to and from their place of work and of schoolchildren to and from school, shall also be treated as a regular service in so far as it complies with the conditions set out in the first subparagraph of this definition;

(j) 'driver' means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on the vehicle in order to be available for driving if necessary;

(k) 'crew member' means the driver or either of the following, whether wage-earning or not:

(i) a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this Article,

(ii) a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;

(l) 'week' means any period of seven consecutive days;

(m) 'daily rest period' means any uninterrupted period in accordance with Article 6 of this Agreement during which a crew member may freely dispose of his time;

(n) 'off-duty period' means any uninterrupted period of at least 15 minutes, other than the daily rest period, during which a crew member may freely dispose of his time;

(o) 'occupational activities' means the activities represented by Items 6, 7 and 7a in the daily sheet of the individual control book shown in the Annex to this Agreement.

Article 2

Scope

1. This Agreement shall apply in the territory of each Contracting Party to all international road transport performed by any vehicle registered in the territory of the said Contracting Party or in the territory of any other Contracting Party.

2. Nevertheless:

(a) if, in the course of an international road transport operation one or more crew members do not leave the national territory in which they normally exercise their occupational activities, the Contracting Party for that territory shall be free not to apply to him or them the provisions of this Agreement;

(b) unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport of goods performed by a vehicle having a permissible maximum weight not exceeding 3·5 tonnes;

(c) two Contracting Parties with adjoining territories may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to international road transport confined to their two territories if the vehicle concerned:

— does not while in one of those territories travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined by agreement between the two Contracting Parties as a 'frontalier' zone, or

— crosses one of those territories in transit only;

(d) Contracting Parties may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to certain international road transport operations confined to their territories and covering a distance of less than 100 kilometres from the point of departure to the point of arrival of a vehicle, and to regular passenger services.

Article 3

Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in Articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 and 12 (1), (2), (6) and (7) of this Agreement.

2. However, any Contracting Party shall be free not to apply the provisions of paragraph 1 of this Article:

(a) to the international carriage of goods by road by a vehicle whose permissible maximum weight does not exceed 3·5 tonnes;

(b) to international road transport confined to its territory and to the territory of an adjoining State which is not a Contracting Party to this Agreement if the vehicle concerned does not while in its territory travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined as a frontalier zone or if it crosses its territory in transit only.

Article 4

General principles

1. In all international road transport to which this Agreement applies, the undertaking and crew members shall observe in the matter of rest periods, driving periods and manning, the rules laid down by domestic laws and regulations in the district of the State in which the crew member normally exercises his occupational activities and by arbitral awards or collective agreements in force in that district; the rest periods and driving periods shall be calculated in conformity with the said laws and regulations, arbitral awards or collective agreements. In so far as the rules thus applicable are not at least as strict as the provisions of Articles 6, 7, 8, 9, 10 and 11 of this Agreement, the latter provisions shall be observed.

2. Except by special agreement between the Contracting Parties concerned, or except to the extent that pursuant to Article 2 (2) of this Agreement certain provisions of this Agreement are not applied, no Contracting Party shall enforce observance of the provisions of its domestic laws and regulations regarding the matters dealt with in this Agreement by undertakings of another Contracting Party, or by crew members of vehicles registered by another Contracting Party, in cases where the said provisions are stricter than those of this Agreement.

Article 5

Conditions to be fulfilled by drivers

1. The minimum age of drivers engaged in the international road transport of goods shall be:

(a) for vehicles of a permissible maximum weight not exceeding 7·5 tonnes, 18 years;

(b) for other vehicles:

(i) 21 years, or

(ii) 18 years where the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by the Contracting Party in whose territory the vehicle is registered and confirming the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. However, in the case of drivers whose age is less than 21 years any Contracting Party may:

— prohibit them from driving such vehicles in its territory even if they hold the certificate aforesaid, or

— restrict permission to drive such vehicles to those who hold certificates which it recognizes as having been issued after the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road equivalent to the course prescribed by its own domestic laws and regulations.

2. If under the provisions of Article 10 of this Agreement two drivers are required to be on board, one of the drivers shall have reached the age of 21 years.

3. Drivers engaged in the international road transport of passengers shall have reached the age of 21 years.

4. Drivers of vehicles shall be responsible and trustworthy. They shall possess sufficient experience and the qualifications essential to the performance of the services required.

Article 6

Daily rest period

1. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article, every crew member assigned to the international road transport of goods shall have had a daily rest period of not less than 11 consecutive hours in the period of 24 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

(b) The daily rest period referred to in subparagraph (a) of this paragraph may, not more than twice in the course of any one week, be reduced to not less than nine consecutive hours provided that the rest period can be taken at the crew member's normal place of residence; or, not more than twice in the course of any one week, to not less than eight consecutive hours in cases where for operational reasons the rest period cannot be taken at the crew member's normal place of residence.

2. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article, every crew member assigned to the international road transport of passengers shall have had, in the period of 24 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities, either:

(i) a daily rest period of not less than 10 consecutive hours, which shall not be reduced during the week, or

(ii) a daily rest period of not less than 11 consecutive hours, which may be reduced twice a week to not less than 10 consecutive hours and twice a week to not less than nine consecutive hours, provided that in the latter two cases the transport operation shall include a scheduled break of not less than four consecutive hours, or two scheduled breaks each of not less than two consecutive hours and that during these breaks the crew member shall neither exercise any of his operational activities nor perform any other work as an occupation.

(b) The individual control book referred to in Article 12 of this Agreement shall contain particulars showing the daily rest system applied during the current week to the crew member assigned to the international road transport of passengers.

3. If the vehicle is manned by two drivers and has no bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than 10 consecutive hours during the period of 27 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

4. If the vehicle is manned by two drivers and has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than eight consecutive hours during the period of 30 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

5. The rest periods specified in this Article shall be taken outside the vehicle; however, if the vehicle has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, the rest periods may be taken on that bunk provided that the vehicle is stationary.

Article 7

Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period

1. The total driving time between two consecutive daily rest periods as prescribed by Article 6 of this Agreement, which driving time is hereinafter referred to as 'the daily driving period', shall not exceed eight hours.

2. In the case of drivers of vehicles other than vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, the daily driving period may, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this Article, be extended to nine hours not more than twice in one week.

3. The driving time may not exceed 48 hours in one week or 92 hours in one fortnight.

Article 8

Maximum continuous driving periods

1. (a) No continuous driving period shall exceed four hours except where the driver cannot reach a convenient stopping place or his destination; in such a case the driving period may be extended by not more than 30 minutes, provided that the use of this option does not result in a breach of the provisions of Article 7 of this Agreement.

(b) Any driving period which is interrupted only by breaks not meeting at least the provisions of paragraph 2 or 3 of this Article shall be deemed to be continuous.

2. (a) For drivers of vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, driving shall be interrupted for not less than one hour at the end of the period referred to in paragraph 1 of this Article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than 30 minutes each, spaced out over the daily driving period in such a way that the provisions of paragraph 1 of this Article are complied with.

3. (a) For drivers of vehicles other than vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, and where the daily driving period does not exceed eight hours, driving shall be interrupted for not less than 30 consecutive minutes at the end of the period referred to in paragraph 1 of this Article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than 20 minutes each or by three uninterrupted breaks of not less than 15 minutes each, which may all be spaced out over the driving period referred to in paragraph 1 of this Article or may in part fall within that period and in part immediately follow it.

(c) If the daily driving period exceeds eight hours the driver shall be required to discontinue driving during not less than two uninterrupted periods of 30 minutes.

4. During breaks as referred to in paragraph 2 or 3 of this Article the driver shall not engage in any occupational activity other than supervision of the vehicle and its load. However, if the vehicle is manned by two drivers the requirements of paragraph 2 or 3 of this Article shall be deemed to be met if the driver who is having his break does not engage in any of the activities falling under Item 7a in the daily sheet of the individual control book referred to in Article 12 of this Agreement.

Article 9

Weekly rest period

1. In addition to the daily rest periods referred to in Article 6 of this Agreement, every crew member shall have a weekly rest period of not less than 24 consecutive hours which shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of the said Article 6.

2. (a) However, during the period 1 April to 30 September inclusive, the weekly rest period referred to in paragraph 1 of this Article may be replaced, for crew members of vehicles used for the international road transport of passengers, by a rest period of not less than 60 consecutive hours to be taken in full before the expiry of any maximum period of 14 consecutive days. This rest period shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of Article 6 of this Agreement.

(b) The provisions of this paragraph shall not apply to crew members of vehicles used on regular passenger services.

Article 10

Manning

In the case of:

(a) a combination of vehicles including more than one trailer or semi-trailer, or of

(b) a combination of vehicles used for the carriage of passengers where the permissible maximum weight of the trailer or semi-trailer exceeds five tonnes, or of

(c) a combination of vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the combination of vehicles exceeds 20 tonnes,

the driver shall be accompanied by another driver from the start of the journey, or be replaced by another driver after 450 kilometres, if the distance to be travelled between two consecutive daily rest periods exceeds 450 kilometres.

Article 11

Exceptional cases

Provided that there is no detriment to road safety, the driver may depart from the provisions of Articles 6, 7, 8 and 10 of this Agreement in case of danger, in case of *force majeure*, to render aid, or as a result of a breakdown, to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load and to enable him to reach a suitable stopping place or, according to circumstances, the end of his journey. The driver shall record in the individual control book the nature of and reason for his departure from those provisions.

Article 12

Individual control book

1. Every driver or driver's mate shall enter in an individual control book, as the day proceeds, a record of his occupational activities and rest periods. He shall keep the book with him and produce it whenever required by the control authorities.

2. The specifications with which the control book must comply and the requirements to be met in keeping the records are set out in the Annex to this Agreement.

3. The Contracting Parties shall take all necessary measures concerning the issue and control of individual control books, and, in particular, measures required to prevent the simultaneous use of two such books by the same crew member.

4. Every undertaking shall keep a register of the individual control books it uses; the register shall show at least the name of the driver or driver's mate to whom the book is issued, the driver's or driver's mate's signature in the margin, the number of the book, the date of issue to the driver or driver's mate and the date of the last daily sheet completed by the driver or driver's mate before final return of the control book to the undertaking after use.

5. Undertakings shall keep the used books for a period of not less than 12 months after the date of the last entry and shall produce them together with the registers of issue, at the request of the control authorities.

6. At the beginning of an international road transport operation every driver or driver's mate shall have with him an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, in which the data relating to the seven days preceding that on which the transport operation begins shall be entered. However, if domestic laws and regulations of the State where the driver or driver's mate exercises his occupational activities do not prescribe the obligation to use an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement for road transport operations which are not international, it will suffice if the data relating to the 'uninterrupted rest period before coming on duty' and the 'daily driving periods' during the seven days concerned appear against Items 12 and 13 of the daily sheets or in the weekly report of the individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement.

7. It shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, papers made out in the same form as the daily sheets of the said book.

Article 13

Supervision by the undertaking

1. The undertaking shall so organize road transport operations that crew members are able to comply with the provisions of this Agreement.

2. It shall make a regular check of driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents at its disposal such as the individual control books. Should it discover any breach of this Agreement it shall take prompt action to end it and to avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.

Article 14

Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by road checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose.

2. The Contracting Parties shall assist one another with a view to ensuring due and proper implementation of this Agreement and effective control; in particular, each Contracting Party undertakes to verify by spot checks of the individual control books that the requirements of this Agreement are being observed during international road transport performed by vehicles registered in its territory.

3. If a Contracting Party discovers a serious breach of the provisions of this Agreement committed by a person residing in the territory of another Contracting Party, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty, if any, imposed.

Article 15

Transitional provisions

If this Agreement enters into force under the provisions of its Article 16 (4) before 31 December 1973, the Contracting Parties agree that until that date:

(a) by derogation from the provisions of Article 7 (1) and (2) of this Agreement, the total driving time (daily driving period) between two consecutive daily rest periods as prescribed by Article 6 of this Agreement shall not exceed nine hours, whatever the vehicle or combination of vehicles driven;

(b) any reference made in this Agreement to the provisions of its Article 7 (1) and (2) shall be construed as being made to the provisions of subparagraph (a) of this Article.

Final provisions

Article 16

1. This Agreement shall be open for signature until 31 March 1971 and thereafter for accession, by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. This Agreement shall be ratified.

3. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

4. This Agreement shall enter into force on the 180th day after the date of deposit of the eighth instrument of ratification or accession.

5. In respect of each State which ratifies, or accedes to, this Agreement after the deposit of the eighth instrument of ratification or accession as referred to in paragraph 4 of this Article, the Agreement shall enter into force 180 days after the deposit by that State of its instrument of ratification or accession.

Article 17

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect six months after the date on which the Secretary-General receives notice thereof.

Article 18

This Agreement shall cease to have effect if for any period of 12 consecutive months after its entry into force the number of Contracting Parties is less than three.

Article 19

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the validity of the Agreement shall be extended to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall apply to the territory or territories named in the notification as from the 180th day after receipt of the notification by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from the date of its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with the provisions of Article 17 hereof.

Article 20

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall accordingly be referred to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 21

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by Article 20 (2) and (3) hereof. The other Contracting Parties shall not be bound by the said paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. If at the time of depositing its instrument of ratification or accession a State enters a reservation other than that provided for in paragraph 1 of this Article, the Secretary-General of the United Nations shall communicate the reservation to the States which have previously deposited their instruments of ratification or accession and have not since denounced this Agreement. The reservation shall be deemed to be accepted if none of the said States has, within six months after such communication, expressed its opposition to acceptance of the reservation. Otherwise the reservation shall not be admitted, and, if the State which entered the reservation does not withdraw it the deposit of that State's instrument of ratification or accession shall be without effect. For the purpose of the application of this paragraph the opposition of States whose accession or ratification is, in virtue of this paragraph without effect by reason of reservations entered by them, shall be disregarded.

3. Any Contracting Party whose reservation has been adopted in the Protocol of signature of this Agreement or who has entered a reservation pursuant to paragraph 1 of this Article, or made a reservation which has been accepted pursuant to paragraph 2 of this Article may at any time withdraw such reservation by a notification addressed to the Secretary-General.

Article 22

1. After this Agreement has been in force for three years any Contracting Party may, by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and shall convene a revision conference if not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request within a period of four months from the date of the notification by the Secretary-General.

2. If a conference is convened in conformity with the preceding paragraph the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the text of such proposals, not less than three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this Article all the States referred to in Article 16 (1) of this Agreement.

Article 23

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and inform thereof all the other States referred to in Article 16 (1) of this Agreement.

2. Within a period of six months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General:

(a) that it has an objection to the amendment proposed; or

(b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its State.

3. If a Contracting Party sends to the Secretary-General a communication such as is provided for in paragraph 2 (b) of this Article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance of the proposed amendment, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the six-month period provided for its communication.

4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this Article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.

5. If no objection to the proposed amendment has been stated under paragraphs 2 and 3 of this Article, then the amendment shall be deemed to have been accepted as from the date specified below:

(a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this Article: on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article;

(b) if any Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this Article: on the earlier of the following two dates:

— the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposal, subject to the proviso that, if all the acceptances were notified before the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article, this date shall be taken to be the date of expiry of the said six-month period,

— the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this Article.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force three months after the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated under paragraph 2 (a) of this Article and whether he has received from one or more Contracting Parties a communication under paragraph (2) (b) of this Article. If he has received such a communication from one or more Contracting Parties, he shall subsequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have made such a communication raise an objection to or accept the proposed amendment.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this Article, the Annex to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties; if the competent administration of a Contracting Party has stated that under its domestic law its agreement is contingent on special authorization for the purpose, or on the approval of a legislative body, the consent of the competent administration of the Contracting Party concerned to the modification of the Annex shall not be deemed to have been given until the said competent administration has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations shall appoint the date of entry into force of the modified Annex, and may provide that, during a transitional period, the old Annex shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the modified Annex.

Article 24

In addition to the notifications referred to in Articles 22 and 23 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 16 (1) hereof of:

(a) ratifications or accessions under Article 16 of this Agreement;

(b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with Article 16 hereof;

(c) denunciations under Article 17 of this Agreement;

(d) the termination of this Agreement in conformity with Article 18 thereof;

(e) notifications received under Article 19 of this Agreement;

(f) declarations and notifications received under Article 21 of this Agreement;

(g) the entry into force of any amendment in conformity with Article 23 of this Agreement.

Article 25

The Protocol of signature of this Agreement shall have the same force, validity and duration as the Agreement itself, of which it shall be deemed to be an integral part.

Article 26

After 31 March 1971 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States referred to in Article 16 (1) hereof.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

ANNEX

INDIVIDUAL CONTROL BOOK

GENERAL PROVISIONS

Reminder of the provisions of laws and regulations

1. It is desirable that the individual control book should contain a reminder of the principal provisions to be observed by crew members.

Numbering of book

2. The individual control book shall be numbered by perforation or stamping.

Format of book

3. The individual control book shall have the standard A6 format (105 × 148 mm) or a larger format.

Signing of book

4. The signature of the crew members shall appear on both the daily sheet and the weekly report. The employer's signature shall appear on the weekly report.

Contents of book

5. Subject to the provisions of paragraph 7, the individual control book shall conform to the attached model; it shall comprise:

   (a) a front sheet;

   (b) instructions for the use of the book;

   (c) daily sheets;

   (d) an example of a completed daily sheet;

   (e) weekly reports.

6. Every Contracting Party shall prescribe in respect of books issued in its territory, how the crew member shall enter the periods of his occupational activities other than driving periods. Every Contracting Party may select either of the following procedures for this purpose:

   (a) periods of occupational activities, other than driving, shall be entered under the symbol ☐ no distinction being made between periods of actual work and other periods on duty; or

   (b) periods of occupational activities, other than driving, shall be so entered, as to show separately:

   — opposite the symbol actual work, other than driving,

   — opposite the symbol ☐ periods on duty other than those entered opposite symbols and .

7. Every Contracting Party may prescribe, in respect of the individual control books issued in its territory:

   (a) that the chart shown on the daily sheet shall be set out in a single strip covering the period from midnight to midnight (0 to 24 hours);

   (b) that the daily sheet shall be kept in more than one copy;

   (c) that additional particulars or headings, or variants, shall be inserted, on condition that the general layout of the book remains unaltered and that the numbers or capital letters opposite the items as shown in the following model are left unchanged;

   (d) such amendment or additional information as provisions adopted in pursuance of paragraph 6 above may necessitate in connection with the symbols corresponding to Items 7 ☐, 7a , 14 ☐ and 14a of the daily sheet;

   (e) that the boxes opposite Items Ha, Hb and/or I of the weekly report shall not be completed;

   (f) that daily sheets more than two weeks old shall be detached.

MODEL INDIVIDUAL CONTROL BOOK

(a) **Front sheet**

I. **INDIVIDUAL CONTROL BOOK**

FOR CREW MEMBERS
IN ROAD TRANSPORT

II. Country: .....

III. Date book first used: ..... 19.....

IV. Date book last used: ..... 19.....

V. Surname, first name(s), date of birth and address of holder of book:

.....

.....

VI. Name, address, telephone number and stamp (if any) of the undertaking:

.....

.....

.....

.....

Book No .....

(b) **Instructions**

INSTRUCTIONS
FOR THE USE OF THE INDIVIDUAL CONTROL BOOK

1. This individual control book is issued in conformity with (specify relevant laws and regulations).

.....

To the undertaking

2. After completing Items V and VI on the front sheet, issue a book to each crew member employed by you, in conformity with the laws and regulations referred to in paragraph 1 above.

3. Keep a register showing the names of the persons to whom books have been issued, the serial number of each book issued, and the dates of issue. Require the holder to sign in the margin of the register.

4. Give the holder the necessary instructions for correct use of the book.

5. Examine the daily sheets and the weekly report every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible. Sign the weekly report.

6. Withdraw the used books, observing the time limit specified in paragraph 9 below, and hold them at the disposal of the control authorities for not less than one year. Enter the date of the last daily sheet in the register referred to in paragraph 3 above.

To crew members

7. This control book is personal. Carry it with you when on duty and produce it to the control authorities on request. Hand it over to your employer when you leave the undertaking.

8. Produce this control book to your employer every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible, so that he can check your entries and sign the weekly report.

9. When the book is completed, keep it for two weeks so that you can produce it at any time to the control authorities, and then hand it as soon as possible to your employer. Keep a copy of the weekly reports.

Front sheet

10. Make sure that your surname, first name(s), date of birth and address are filled in correctly (Item V).

11. Enter the date on which you first use the book (Item III).

12. After use, enter the date when you last used the book (Item IV).

Daily sheet

13. Fill in a daily sheet for every day on which you have been employed as a crew member.

14. Enter in box 2 the registration number of any vehicle used during the day.

15. The symbols used have the following meaning:

- total duration of rest period before going on duty
- daily rest period
- off-duty period
- driving period

(1st variant) (*)

period of occupational activities other than driving

(2nd variant) (*)

actual work other than driving;

periods of duty other than those covered by symbols and .

16. Enter your period of daily rest (symbol), off-duty periods (symbol) and the time during which you were engaged in activities represented by symbols [first variant] (*) 6 , 7 , [second variant] (*) 6 , 7 and 7a , by drawing a horizontal line across the hours concerned opposite the appropriate symbol, and connect the horizontal lines by vertical lines. There will thus be a continuous line over the full length of each strip (see example in the book).

17. Entries must be made at the beginning and end of each period to which they relate.

18. In box 16 ('Remarks') enter the name of the second driver, if any. This box may also be used to explain any breach of the requirements or to correct particulars given elsewhere (see paragraph 25). The employer or the control authorities may also insert their remarks in this box.

19. Opposite box 12 , enter the number of hours of uninterrupted rest (daily rest) taken immediately before coming on duty. If this period begins in one day and ends in the following day the figure will be the total achieved by adding together the rest period taken at the end of the previous day and the rest period taken at the beginning of the day to which the sheet relates.

20. Before departure, enter opposite 'Beginning of duty' in box 11 the number of kilometres (miles) shown on the recorder; at the end of duty, enter opposite 'End of duty' in box 11 the new number of kilometres (miles) shown on the recorder and note the total distance covered.

21. Sign the daily sheet.

(*) The variant used will depend on the choice made by the Contracting Party in accordance with paragraph 6 of the general provisions. Only the variant so selected will appear in the individual control book.

Weekly report

22. This report should be made out at the end of every period of one week in which one or more daily sheets have been made out. For days on which you were on duty without being a crew member, i.e. for which there was no need to make out a daily sheet, enter the figure '0' opposite box G and the duration of duty periods opposite boxes Ha and Hb; if you did engage in a particular activity, enter the figure '0' opposite the appropriate box. For days on which you were not on duty, enter the figure '0' opposite boxes G, Ha and Hb and add an explanation, such as 'on leave', 'day off'.

23. Enter opposite boxes F and G the figures shown opposite boxes 12 and 13 of the relevant daily sheets.

Additional instruction applicable where domestic laws and regulations require crew members to keep an individual control book for international transport operations only

24. Before starting on an international transport operation, enter opposite boxes 12 and 13 in the daily sheets for the seven days preceding that on which the operation begins particulars of the total periods of uninterrupted rest taken before going on duty, and particulars of the daily driving periods; or make out a weekly report covering those seven days.

General note

25. No erasures, corrections or additions may be made in the book. Any mistakes, even of form only, must be corrected under 'Remarks' (box 16).

26. No sheets may be destroyed.

27. All entries must be made in ink.

(c) Daily sheet

Book No

2. Registration No of vehicle (s)	1. DAILY SHEET No	3. Day of week and date

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.												
5.												
6.												
7.												
7a												

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4.												
5.												
6.												
7.												
7a												

8. Place of coming on duty: 9. Place of going off duty:

10. Transport of goods.
Permissible maximum weight of the combination of vehicles – Lorry with trailer or articulated vehicle (where applicable):

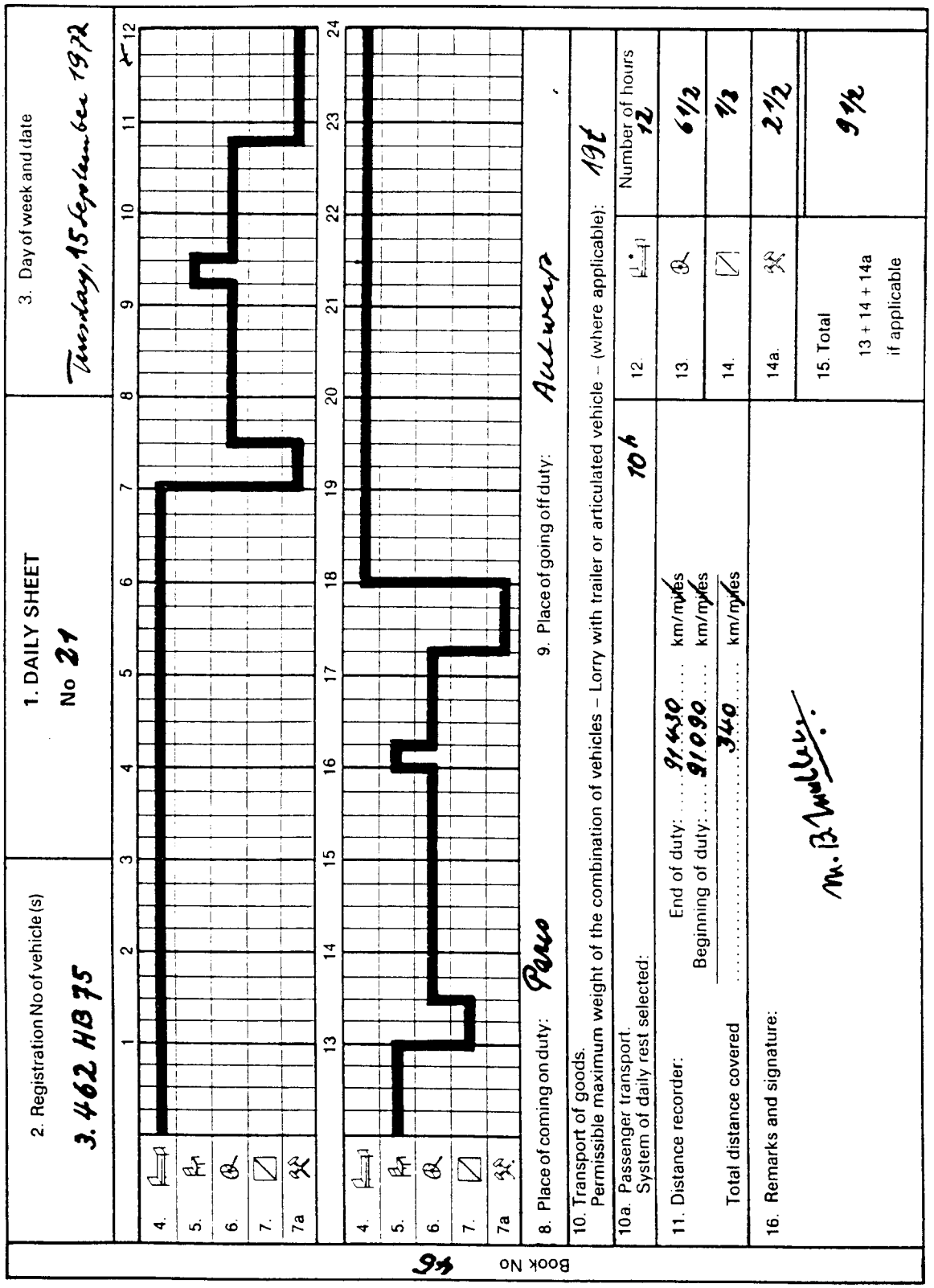
10a. Passenger transport.
System of daily rest selected:

11. Distance recorder: End of duty: ..... km/miles
Beginning of duty: ..... km/miles
Total distance covered..... km/miles

16. Remarks and signature:

		Number of hours
12.		
13.		
14.		
14a.		
15. Total 13 + 14 + 14a if applicable		

(d) **Specimen of a completed daily sheet**



Note 1:

In practice, boxes 10 and 10a will both be completed on the same daily sheet only where a crew member has carried out a passenger transport operation and a goods transport operation on the same day. In box 10a (completed only by crew members of passenger vehicles) the entry should be either '10 h' or '11 h', according to the system of daily rest periods applying to the crew member.

Note 2:

Opposite box 12, if 12 hours is entered as the total period of uninterrupted rest taken prior to going on duty, this means that the driver went off duty at 7 p.m. on the previous day, because adding the five hours from 7 p.m. to midnight on the previous day to the seven hours entered in box 4 gives a total of 12 hours.

(e) **Weekly report**

A. Surname and first name(s) of crew member

.....

B. **WEEKLY REPORT**

C. From ..... to ..... 19..... inclusive

D. Days of the weekly period									J. Weekly total:
E. Daily sheet No									
F.									
Hours of occupational activities	G.								
	Ha.								
	Hb.								
	I. G + Ha + Hb								

K. Remarks: .....

.....

.....

L. Date of preceding weekly rest period: .....

M. Signature of crew member: .....

N. Signature of employer: .....

Book No .....

PROTOCOL OF SIGNATURE

When signing the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport, the undersigned, duly authorized, have agreed on the following:

The Contracting Parties declare that this Agreement is without prejudice to such provisions as may, if appropriate, subsequently be drawn up in the matter of the duration and spread-over of work.

ad *Article 4 of the Agreement*

The provisions of Article 4 (1) shall not be construed as rendering applicable, outside the State in which the vehicle performing the transport operation is registered, any prohibition of traffic on certain days or at certain hours which may apply in that State to certain categories of vehicles. The provisions of Article 4 (2) shall not be construed as preventing a Contracting Party from enforcing in its territory the provisions of its domestic laws and regulations which prohibit certain categories of vehicle traffic on certain days or at certain hours.

Every Contracting Party which, being a Party to a special agreement as referred to in Article 4 (2) of this Agreement, authorizes international transport operations beginning and ending in the territories of the Parties to the said special agreement by vehicles registered in the territory of a State which, being a Contracting Party to this Agreement, is not a Party to the said special agreement, may make it a condition for the conclusion of bilateral or multilateral agreements authorizing such transport operations that the crews performing those operations shall, in the territories of States Parties to the said special agreement, comply with the provisions of the said special agreement.

ad *Article 12 of the Agreement*

The undersigned undertake to discuss after the Agreement has entered into force the insertion therein, by means of an amendment, of a clause providing for the use of a control device of approved type which when placed on the vehicle would so far as possible replace the individual control book.

ad *Article 14 of the Agreement*

The Contracting Parties recognize that it would be desirable for:

— each Contracting Party to adopt the measures necessary to enable it to institute proceedings on account of breaches of the provisions of the Agreement not only if the breaches are committed in its territory, but also if they are committed in the territory of another State during an international road transport operation performed by a vehicle which the Contracting Party has registered,

— them to afford one another assistance for the purpose of imposing penalties for breaches committed.

ad *Annex to the Agreement*

Notwithstanding paragraph 4 of the general provisions of the Annex to this Agreement, Switzerland may dispense with the requirement that employers must sign the weekly reports in the individual control book.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

I

(Acts whose publication is obligatory)

EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE WORK OF CREWS OF VEHICLES ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT (AETR) [1]

THE CONTRACTING PARTIES,

BEING DESIROUS of promoting the development and improvement of the international transport of passengers and goods by road,

CONVINCED OF the need to increase the safety of road traffic, to make regulations governing certain conditions of employment in international road transport in accordance with the principles of the International Labour Organization, and jointly to adopt certain measures to ensure the observance of those regulations,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement:

(a) 'vehicle' means any motor vehicle or trailer; this term includes any combination of vehicles;

(b) 'motor vehicle' means any self-propelled road vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods; this term does not include agricultural tractors;

(c) 'trailer' means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle and includes semi-trailers;

(d) 'semi-trailer' means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;

(e) 'combination of vehicles' means coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(f) 'permissible maximum weight' means the maximum weight of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;

(g) 'road transport' ['carriage by road'] means:

(i) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat,

(ii) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of goods,

(iii) any journey which involves both a journey as defined in either (i) or (ii) of this definition and, immediately before or after the said journey, the conveyance of the vehicle by sea, rail, air or inland waterway;

(h) 'international road transport' ['international carriage by road'] means road transport which involves the crossing of at least one frontier;

(i) 'regular passenger services' means services for the transport of passengers at specified intervals on specified routes; such services may take up or set down passengers at predetermined stopping points.

[1] Council Regulation (EEC) No 2829/77 of 12 December 1977 (OJ No L 334, 24. 12. 1977, p. 11).

Terms of carriage covering in particular operating schedules (timetable, frequency), tariffs and the obligation to carry shall be specified in operating rules or equivalent documents approved by the competent public authorities of the Contracting Parties and published by the carrier before they are put into effect, in so far as such terms are not already laid down in laws and regulations or in administrative provisions.

Any service by whatever person organized, catering only for specific categories of passengers to the exclusion of others, such as a service for the carriage of workers to and from their place of work and of schoolchildren to and from school, shall also be treated as a regular service in so far as it complies with the conditions set out in the first subparagraph of this definition;

(j) 'driver' means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on the vehicle in order to be available for driving if necessary;

(k) 'crew member' means the driver or either of the following, whether wage-earning or not:

(i) a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this Article,

(ii) a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;

(l) 'week' means any period of seven consecutive days;

(m) 'daily rest period' means any uninterrupted period in accordance with Article 6 of this Agreement during which a crew member may freely dispose of his time;

(n) 'off-duty period' means any uninterrupted period of at least 15 minutes, other than the daily rest period, during which a crew member may freely dispose of his time;

(o) 'occupational activities' means the activities represented by Items 6, 7 and 7a in the daily sheet of the individual control book shown in the Annex to this Agreement.

Article 2

Scope

1. This Agreement shall apply in the territory of each Contracting Party to all international road transport performed by any vehicle registered in the territory of the said Contracting Party or in the territory of any other Contracting Party.

2. Nevertheless:

(a) if, in the course of an international road transport operation one or more crew members do not leave the national territory in which they normally exercise their occupational activities, the Contracting Party for that territory shall be free not to apply to him or them the provisions of this Agreement;

(b) unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport of goods performed by a vehicle having a permissible maximum weight not exceeding 3·5 tonnes;

(c) two Contracting Parties with adjoining territories may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to international road transport confined to their two territories if the vehicle concerned:

— does not while in one of those territories travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined by agreement between the two Contracting Parties as a 'frontalier' zone, or

— crosses one of those territories in transit only;

(d) Contracting Parties may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to certain international road transport operations confined to their territories and covering a distance of less than 100 kilometres from the point of departure to the point of arrival of a vehicle, and to regular passenger services.

Article 3

Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in Articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 and 12 (1), (2), (6) and (7) of this Agreement.

2. However, any Contracting Party shall be free not to apply the provisions of paragraph 1 of this Article:

(a) to the international carriage of goods by road by a vehicle whose permissible maximum weight does not exceed 3·5 tonnes;

(b) to international road transport confined to its territory and to the territory of an adjoining State which is not a Contracting Party to this Agreement if the vehicle concerned does not while in its territory travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined as a frontalier zone or if it crosses its territory in transit only.

Article 4

General principles

1. In all international road transport to which this Agreement applies, the undertaking and crew members shall observe in the matter of rest periods, driving periods and manning, the rules laid down by domestic laws and regulations in the district of the State in which the crew member normally exercises his occupational activities and by arbitral awards or collective agreements in force in that district; the rest periods and driving periods shall be calculated in conformity with the said laws and regulations, arbitral awards or collective agreements. In so far as the rules thus applicable are not at least as strict as the provisions of Articles 6, 7, 8, 9, 10 and 11 of this Agreement, the latter provisions shall be observed.

2. Except by special agreement between the Contracting Parties concerned, or except to the extent that pursuant to Article 2 (2) of this Agreement certain provisions of this Agreement are not applied, no Contracting Party shall enforce observance of the provisions of its domestic laws and regulations regarding the matters dealt with in this Agreement by undertakings of another Contracting Party, or by crew members of vehicles registered by another Contracting Party, in cases where the said provisions are stricter than those of this Agreement.

Article 5

Conditions to be fulfilled by drivers

1. The minimum age of drivers engaged in the international road transport of goods shall be:

(a) for vehicles of a permissible maximum weight not exceeding 7·5 tonnes, 18 years;

(b) for other vehicles:

(i) 21 years, or

(ii) 18 years where the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by the Contracting Party in whose territory the vehicle is registered and confirming the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. However, in the case of drivers whose age is less than 21 years any Contracting Party may:

— prohibit them from driving such vehicles in its territory even if they hold the certificate aforesaid, or

— restrict permission to drive such vehicles to those who hold certificates which it recognizes as having been issued after the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road equivalent to the course prescribed by its own domestic laws and regulations.

2. If under the provisions of Article 10 of this Agreement two drivers are required to be on board, one of the drivers shall have reached the age of 21 years.

3. Drivers engaged in the international road transport of passengers shall have reached the age of 21 years.

4. Drivers of vehicles shall be responsible and trustworthy. They shall possess sufficient experience and the qualifications essential to the performance of the services required.

Article 6

Daily rest period

1. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article, every crew member assigned to the international road transport of goods shall have had a daily rest period of not less than 11 consecutive hours in the period of 24 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

(b) The daily rest period referred to in subparagraph (a) of this paragraph may, not more than twice in the course of any one week, be reduced to not less than nine consecutive hours provided that the rest period can be taken at the crew member's normal place of residence; or, not more than twice in the course of any one week, to not less than eight consecutive hours in cases where for operational reasons the rest period cannot be taken at the crew member's normal place of residence.

2. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this Article, every crew member assigned to the international road transport of passengers shall have had, in the period of 24 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities, either:

(i) a daily rest period of not less than 10 consecutive hours, which shall not be reduced during the week, or

(ii) a daily rest period of not less than 11 consecutive hours, which may be reduced twice a week to not less than 10 consecutive hours and twice a week to not less than nine consecutive hours, provided that in the latter two cases the transport operation shall include a scheduled break of not less than four consecutive hours, or two scheduled breaks each of not less than two consecutive hours and that during these breaks the crew member shall neither exercise any of his operational activities nor perform any other work as an occupation.

(b) The individual control book referred to in Article 12 of this Agreement shall contain particulars showing the daily rest system applied during the current week to the crew member assigned to the international road transport of passengers.

3. If the vehicle is manned by two drivers and has no bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than 10 consecutive hours during the period of 27 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

4. If the vehicle is manned by two drivers and has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than eight consecutive hours during the period of 30 hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

5. The rest periods specified in this Article shall be taken outside the vehicle; however, if the vehicle has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, the rest periods may be taken on that bunk provided that the vehicle is stationary.

Article 7

Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period

1. The total driving time between two consecutive daily rest periods as prescribed by Article 6 of this Agreement, which driving time is hereinafter referred to as 'the daily driving period', shall not exceed eight hours.

2. In the case of drivers of vehicles other than vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, the daily driving period may, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this Article, be extended to nine hours not more than twice in one week.

3. The driving time may not exceed 48 hours in one week or 92 hours in one fortnight.

Article 8

Maximum continuous driving periods

1. (a) No continuous driving period shall exceed four hours except when the driver cannot reach a convenient stopping place or his destination; in such a case the driving period may be extended by not more than 30 minutes, provided that the use of this option does not result in a breach of the provisions of Article 7 of this Agreement.

(b) Any driving period which is interrupted only by breaks not meeting at least the provisions of paragraph 2 or 3 of this Article shall be deemed to be continuous.

2. (a) For drivers of vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, driving shall be interrupted for not less than one hour at the end of the period referred to in paragraph 1 of this Article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than 30 minutes each, spaced out over the daily driving period in such a way that the provisions of paragraph 1 of this Article are complied with.

3. (a) For drivers of vehicles other than vehicles as referred to in Article 10 of this Agreement, and where the daily driving period does not exceed eight hours, driving shall be interrupted for not less than 30 consecutive minutes at the end of the period referred to in paragraph 1 of this Article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than 20 minutes each or by three uninterrupted breaks of not less than 15 minutes each, which may all be spaced out over the driving period referred to in paragraph 1 of this Article or may in part fall within that period and in part immediately follow it.

(c) If the daily driving period exceeds eight hours the driver shall be required to discontinue driving during not less than two uninterrupted periods of 30 minutes.

4. During breaks as referred to in paragraph 2 or 3 of this Article the driver shall not engage in any occupational activity other than supervision of the vehicle and its load. However, if the vehicle is manned by two drivers the requirements of paragraph 2 or 3 of this Article shall be deemed to be met if the driver who is having his break does not engage in any of the activities falling under Item 7a in the daily sheet of the individual control book referred to in Article 12 of this Agreement.

Article 9

Weekly rest period

1. In addition to the daily rest periods referred to in Article 6 of this Agreement, every crew member shall have a weekly rest period of not less than 24 consecutive hours which shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of the said Article 6.

2. (a) However, during the period 1 April to 30 September inclusive, the weekly rest period referred to in paragraph 1 of this Article may be replaced, for crew members of vehicles used for the international road transport of passengers, by a rest period of not less than 60 consecutive houss to be taken in full before the expiry of any maximum period of 14 consecutive days. This rest period shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of Article 6 of this Agreement.

(b) The provisions of this paragraph shall not apply to crew members of vehicles used on regular passenger services.

Article 10

Manning

In the case of:

(a) a combination of vehicles including more than one trailer or semi-trailer, or of

(b) a combination of vehicles used for the carriage of passengers where the permissible maximum weight of the trailer or semi-trailer exceeds five tonnes, or of

(c) a combination of vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the combination of vehicles exceeds 20 tonnes,

the driver shall be accompanied by another driver from the start of the journey, or be replaced by another driver after 450 kilometres, if the distance to be travelled between two consecutive daily rest periods exceeds 450 kilometres.

Article 11

Exceptional cases

Provided that there is no detriment to road safety, the driver may depart from the provisions of Articles 6, 7, 8 and 10 of this Agreement in case of danger, in case of *force majeure*, to render aid, or as a result of a breakdown, to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load and to enable him to reach a suitable stopping place or, according to circumstances, the end of his journey. The driver shall record in the individual control book the nature of and reason for his departure from those provisions.

Article 12

Individual control book

1. Every driver or driver's mate shall enter in an individual control book, as the day proceeds, a record of his occupational activities and rest periods. He shall keep the book with him and produce it whenever required by the control authorities.

2. The specifications with which the control book must comply and the requirements to be met in keeping the records are set out in the Annex to this Agreement.

3. The Contracting Parties shall take all necessary measures concerning the issue and control of individual control books, and, in particular, measures required to prevent the simultaneous use of two such books by the same crew member.

4. Every undertaking shall keep a register of the individual control books it uses; the register shall show at least the name of the driver or driver's mate to whom the book is issued, the driver's or driver's mate's signature in the margin, the number of the book, the date of issue to the driver or driver's mate and the date of the last daily sheet completed by the driver or driver's mate before final return of the control book to the undertaking after use.

5. Undertakings shall keep the used books for a period of not less than 12 months after the date of the last entry and shall produce them together with the registers of issue, at the request of the control authorities.

6. At the beginning of an international road transport operation every driver or driver's mate shall have with him an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, in which the data relating to the seven days preceding that on which the transport operation begins shall be entered. However, if domestic laws and regulations of the State where the driver or driver's mate exercises his occupational activities do not prescribe the obligation to use an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement for road transport operations which are not international, it will suffice if the data relating to the 'uninterrupted rest period before coming on duty' and the 'daily driving periods' during the seven days concerned appear against Items 12 and 13 of the daily sheets or in the weekly report of the individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement.

7. It shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of an individual control book conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, papers made out in the same form as the daily sheets of the said book.

Article 13

Supervision by the undertaking

1. The undertaking shall so organize road transport operations that crew members are able to comply with the provisions of this Agreement.

2. It shall make a regular check of driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents at its disposal such as the individual control books. Should it discover any breach of this Agreement it shall take prompt action to end it and to avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.

Article 14

Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by road checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose.

2. The Contracting Parties shall assist one another with a view to ensuring due and proper implementation of this Agreement and effective control; in particular, each Contracting Party undertakes to verify by spot checks of the individual control books that the requirements of this Agreement are being observed during international road transport performed by vehicles registered in its territory.

3. If a Contracting Party discovers a serious breach of the provisions of this Agreement committed by a person residing in the territory of another Contracting Party, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty, if any, imposed.

Article 15

Transitional provisions

If this Agreement enters into force under the provisions of its Article 16 (4) before 31 December 1973, the Contracting Parties agree that until that date:

(a) by derogation from the provisions of Article 7 (1) and (2) of this Agreement, the total driving time (daily driving period) between two consecutive daily rest periods as prescribed by Article 6 of this Agreement shall not exceed nine hours, whatever the vehicle or combination of vehicles driven;

(b) any reference made in this Agreement to the provisions of its Article 7 (1) and (2) shall be construed as being made to the provisions of subparagraph (a) of this Article.

Final provisions

Article 16

1. This Agreement shall be open for signature until 31 March 1971 and thereafter for accession, by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. This Agreement shall be ratified.

3. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

4. This Agreement shall enter into force on the 180th day after the date of deposit of the eighth instrument of ratification or accession.

5. In respect of each State which ratifies, or accedes to, this Agreement after the deposit of the eighth instrument of ratification or accession as referred to in paragraph 4 of this Article, the Agreement shall enter into force 180 days after the deposit by that State of its instrument of ratification or accession.

Article 17

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect six months after the date on which the Secretary-General receives notice thereof.

Article 18

This Agreement shall cease to have effect if for any period of 12 consecutive months after its entry into force the number of Contracting Parties is less than three.

Article 19

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the validity of the Agreement shall be extended to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall apply to the territory or territories named in the notification as from the 180th day after receipt of the notification by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from the date of its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with the provisions of Article 17 hereof.

Article 20

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall accordingly be referred to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 21

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by Article 20 (2) and (3) hereof. The other Contracting Parties shall not be bound by the said paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. If at the time of depositing its instrument of ratification or accession a State enters a reservation other than that provided for in paragraph 1 of this Article, the Secretary-General of the United Nations shall communicate the reservation to the States which have previously deposited their instruments of ratification or accession and have not since denounced this Agreement. The reservation shall be deemed to be accepted if none of the said States has, within six months after such communication, expressed its opposition to acceptance of the reservation. Otherwise the reservation shall not be admitted, and, if the State which entered the reservation does not withdraw it the deposit of that State's instrument of ratification or accession shall be without effect. For the purpose of the application of this paragraph the opposition of States whose accession or ratification is, in virtue of this paragraph without effect by reason of reservations entered by them, shall be disregarded.

3. Any Contracting Party whose reservation has been adopted in the Protocol of signature of this Agreement or who has entered a reservation pursuant to paragraph 1 of this Article, or made a reservation which has been accepted pursuant to paragraph 2 of this Article may at any time withdraw such reservation by a notification addressed to the Secretary-General.

Article 22

1. After this Agreement has been in force for three years any Contracting Party may, by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and shall convene a revision conference if not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request within a period of four months from the date of the notification by the Secretary-General.

2. If a conference is convened in conformity with the preceding paragraph the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the text of such proposals, not less than three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this Article all the States referred to in Article 16 (1) of this Agreement.

Article 23

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and inform thereof all the other States referred to in Article 16 (1) of this Agreement.

2. Within a period of six months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General:

(a) that it has an objection to the amendment proposed; or

(b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its State.

3. If a Contracting Party sends to the Secretary-General a communication such as is provided for in paragraph 2 (b) of this Article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance of the proposed amendment, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the six-month period provided for its communication.

4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this Article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.

5. If no objection to the proposed amendment has been stated under paragraphs 2 and 3 of this Article, then the amendment shall be deemed to have been accepted as from the date specified below:

(a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this Article: on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article;

(b) if any Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this Article: on the earlier of the following two dates:

— the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposal, subject to the proviso that, if all the acceptances were notified before the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this Article, this date shall be taken to be the date of expiry of the said six-month period,

— the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this Article.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force three months after the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated under paragraph 2 (a) of this Article and whether he has received from one or more Contracting Parties a communication under paragraph (2) (b) of this Article. If he has received such a communication from one or more Contracting Parties, he shall subsequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have made such a communication raise an objection to or accept the proposed amendment.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this Article, the Annex to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties; if the competent administration of a Contracting Party has stated that under its domestic law its agreement is contingent on special authorization for the purpose, or on the approval of a legislative body, the consent of the competent administration of the Contracting Party concerned to the modification of the Annex shall not be deemed to have been given until the said competent administration has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations shall appoint the date of entry into force of the modified Annex, and may provide that, during a transitional period, the old Annex shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the modified Annex.

Article 24

In addition to the notifications referred to in Articles 22 and 23 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 16 (1) hereof of:

(a) ratifications or accessions under Article 16 of this Agreement;

(b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with Article 16 hereof;

(c) denunciations under Article 17 of this Agreement;

(d) the termination of this Agreement in conformity with Article 18 thereof;

(e) notifications received under Article 19 of this Agreement;

(f) declarations and notifications received under Article 21 of this Agreement;

(g) the entry into force of any amendment in conformity with Article 23 of this Agreement.

Article 25

The Protocol of signature of this Agreement shall have the same force, validity and duration as the Agreement itself, of which it shall be deemed to be an integral part.

Article 26

After 31 March 1971 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States referred to in Article 16 (1) hereof.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

ANNEX

INDIVIDUAL CONTROL BOOK

GENERAL PROVISIONS

Reminder of the provisions of laws and regulations

1. It is desirable that the individual control book should contain a reminder of the principal provisions to be observed by crew members.

Numbering of book

2. The individual control book shall be numbered by perforation or stamping.

Format of book

3. The individual control book shall have the standard A6 format (105 × 148 mm) or a larger format.

Signing of book

4. The signature of the crew members shall appear on both the daily sheet and the weekly report. The employer's signature shall appear on the weekly report.

Contents of book

5. Subject to the provisions of paragraph 7, the individual control book shall conform to the attached model; it shall comprise:

   (a) a front sheet;

   (b) instructions for the use of the book;

   (c) daily sheets;

   (d) an example of a completed daily sheet;

   (e) weekly reports.

6. Every Contracting Party shall prescribe in respect of books issued in its territory, how the crew member shall enter the periods of his occupational activities other than driving periods. Every Contracting Party may select either of the following procedures for this purpose:

   (a) periods of occupational activities, other than driving, shall be entered under the symbol ☐ no distinction being made between periods of actual work and other periods on duty; or

   (b) periods of occupational activities, other than driving, shall be so entered, as to show separately:

   — opposite the symbol actual work, other than driving,

   — opposite the symbol ☐ periods on duty other than those entered opposite symbols and .

7. Every Contracting Party may prescribe, in respect of the individual control books issued in its territory:

   (a) that the chart shown on the daily sheet shall be set out in a single strip covering the period from midnight to midnight (0 to 24 hours);

   (b) that the daily sheet shall be kept in more than one copy;

   (c) that additional particulars or headings, or variants, shall be inserted, on condition that the general layout of the book remains unaltered and that the numbers or capital letters opposite the items as shown in the following model are left unchanged;

   (d) such amendment or additional information as provisions adopted in pursuance of paragraph 6 above may necessitate in connection with the symbols corresponding to Items 7 ☐, 7a , 14 ☐ and 14a of the daily sheet;

   (e) that the boxes opposite Items Ha, Hb and/or I of the weekly report shall not be completed;

   (f) that daily sheets more than two weeks old shall be detached.

MODEL INDIVIDUAL CONTROL BOOK

(a) **Front sheet**

I. **INDIVIDUAL CONTROL BOOK**

FOR CREW MEMBERS
IN ROAD TRANSPORT

II. Country: .....

III. Date book first used: ..... 19.....

IV. Date book last used: ..... 19.....

V. Surname, first name(s), date of birth and address of holder of book:

.....

.....

VI. Name, address, telephone number and stamp (if any) of the undertaking:

.....

.....

.....

.....

Book No .....

(b) **Instructions**

INSTRUCTIONS
FOR THE USE OF THE INDIVIDUAL CONTROL BOOK

1. This individual control book is issued in conformity with (specify relevant laws and regulations).

.....

To the undertaking

2. After completing Items V and VI on the front sheet, issue a book to each crew member employed by you, in conformity with the laws and regulations referred to in paragraph 1 above.

3. Keep a register showing the names of the persons to whom books have been issued, the serial number of each book issued, and the dates of issue. Require the holder to sign in the margin of the register.

4. Give the holder the necessary instructions for correct use of the book.

5. Examine the daily sheets and the weekly report every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible. Sign the weekly report.

6. Withdraw the used books, observing the time limit specified in paragraph 9 below, and hold them at the disposal of the control authorities for not less than one year. Enter the date of the last daily sheet in the register referred to in paragraph 3 above.

To crew members

7. This control book is personal. Carry it with you when on duty and produce it to the control authorities on request. Hand it over to your employer when you leave the undertaking.

8. Produce this control book to your employer every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible, so that he can check your entries and sign the weekly report.

9. When the book is completed, keep it for two weeks so that you can produce it at any time to the control authorities, and then hand it as soon as possible to your employer. Keep a copy of the weekly reports.

Front sheet

10. Make sure that your surname, first name(s), date of birth and address are filled in correctly (Item V).

11. Enter the date on which you first use the book (Item III).

12. After use, enter the date when you last used the book (Item IV).

Daily sheet

13. Fill in a daily sheet for every day on which you have been employed as a crew member.

14. Enter in box 2 the registration number of any vehicle used during the day.

15. The symbols used have the following meaning:

total duration of rest period before going on duty

daily rest period

off-duty period

driving period

(1st variant) (*)

period of occupational activities other than driving

(2nd variant) (*)

actual work other than driving;

periods of duty other than those covered by symbols and .

16. Enter your period of daily rest (symbol), off-duty periods (symbol) and the time during which you were engaged in activities represented by symbols [first variant] (*) 6 , 7 , [second variant] (*) 6 , 7 and 7a , by drawing a horizontal line across the hours concerned opposite the appropriate symbol, and connect the horizontal lines by vertical lines. There will thus be a continuous line over the full length of each strip (see example in the book).

17. Entries must be made at the beginning and end of each period to which they relate.

18. In box 16 ('Remarks') enter the name of the second driver, if any. This box may also be used to explain any breach of the requirements or to correct particulars given elsewhere (see paragraph 25). The employer or the control authorities may also insert their remarks in this box.

19. Opposite box 12 , enter the number of hours of uninterrupted rest (daily rest) taken immediately before coming on duty. If this period begins in one day and ends in the following day the figure will be the total achieved by adding together the rest period taken at the end of the previous day and the rest period taken at the beginning of the day to which the sheet relates.

20. Before departure, enter opposite 'Beginning of duty' in box 11 the number of kilometres (miles) shown on the recorder; at the end of duty, enter opposite 'End of duty' in box 11 the new number of kilometres (miles) shown on the recorder and note the total distance covered.

21. Sign the daily sheet.

(*) The variant used will depend on the choice made by the Contracting Party in accordance with paragraph 6 of the general provisions. Only the variant so selected will appear in the individual control book.

Weekly report

22. This report should be made out at the end of every period of one week in which one or more daily sheets have been made out. For days on which you were on duty without being a crew member, i.e. for which there was no need to make out a daily sheet, enter the figure '0' opposite box G and the duration of duty periods opposite boxes Ha and Hb; if you did engage in a particular activity, enter the figure '0' opposite the appropriate box. For days on which you were not on duty, enter the figure '0' opposite boxes G, Ha and Hb and add an explanation, such as 'on leave', 'day off'.

23. Enter opposite boxes F and G the figures shown opposite boxes 12 and 13 of the relevant daily sheets.

Additional instruction applicable where domestic laws and regulations require crew members to keep an individual control book for international transport operations only

24. Before starting on an international transport operation, enter opposite boxes 12 and 13 in the daily sheets for the seven days preceding that on which the operation begins particulars of the total periods of uninterrupted rest taken before going on duty, and particulars of the daily driving periods; or make out a weekly report covering those seven days.

General note

25. No erasures, corrections or additions may be made in the book. Any mistakes, even of form only, must be corrected under 'Remarks' (box 16).

26. No sheets may be destroyed.

27. All entries must be made in ink.

(c) Daily sheet

Book No

2. Registration No of vehicle (s)	1. DAILY SHEET No	3. Day of week and date

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.												
5.												
6.												
7.												
7a												

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4.												
5.												
6.												
7.												
7a												

8. Place of coming on duty: 9. Place of going off duty:

10. Transport of goods.
Permissible maximum weight of the combination of vehicles – Lorry with trailer or articulated vehicle (where applicable):

10a. Passenger transport.
System of daily rest selected:

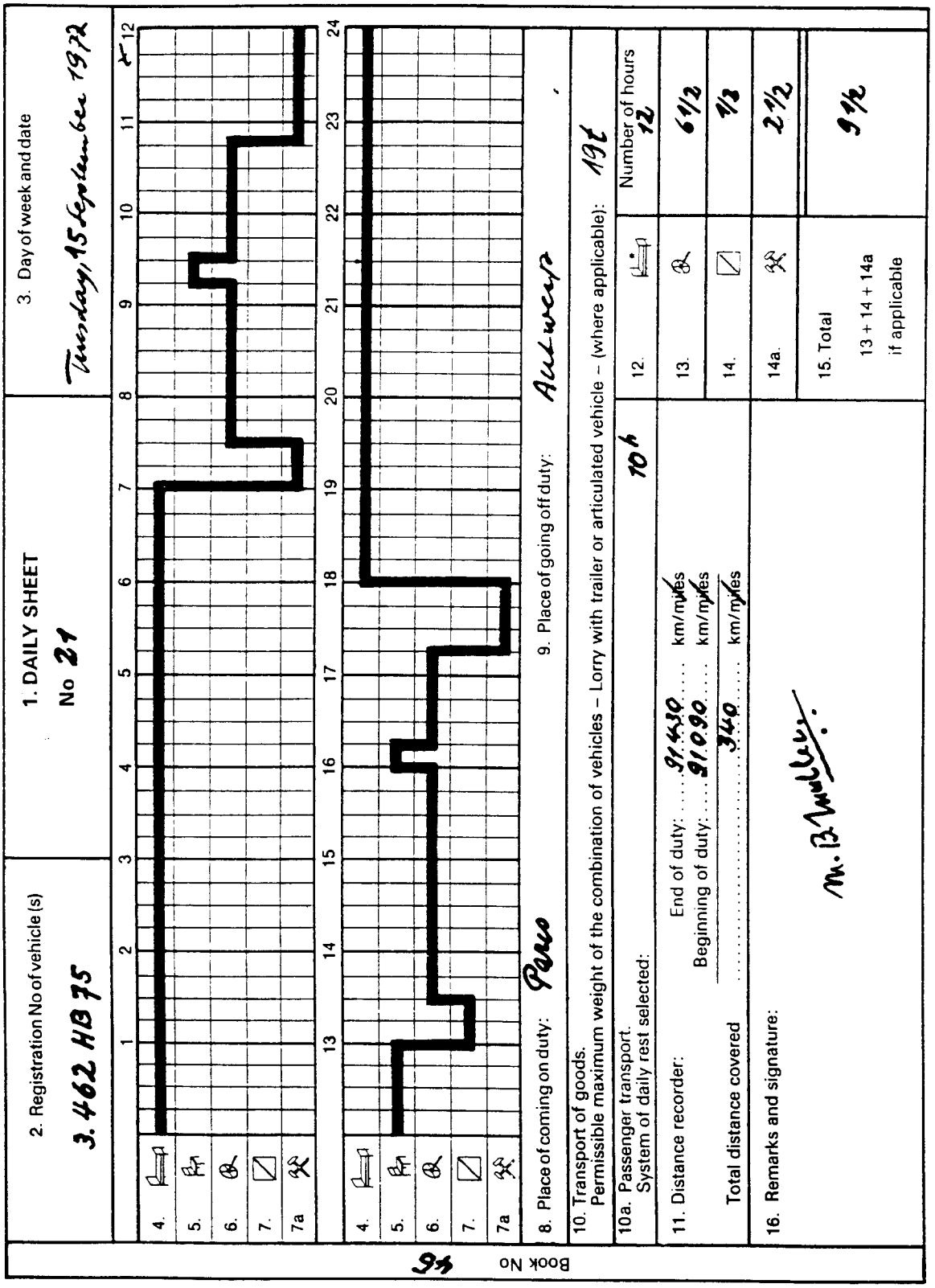
11. Distance recorder: End of duty: ..... km/miles
Beginning of duty: ..... km/miles

Total distance covered..... km/miles

16. Remarks and signature:

	Number of hours
12.	
13.	
14.	
14a.	
15. Total 13 + 14 + 14a if applicable	

(d) **Specimen of a completed daily sheet**



1. DAILY SHEET
No 21

2. Registration No of vehicle (s)
3.462 HB 75

3. Day of week and date
Tuesday, 15 September 1972

4. 5. 6. 7. 7a

8. Place of coming on duty: Peru

9. Place of going off duty: Antwerp

10. Transport of goods.
Permissible maximum weight of the combination of vehicles – Lorry with trailer or articulated vehicle – (where applicable): 19t

10a. Passenger transport.
System of daily rest selected: 10h

11. Distance recorder:
End of duty: 91450 km/~~miles~~
Beginning of duty: 91090 km/~~miles~~
Total distance covered 360 km/~~miles~~

16. Remarks and signature:

	Number of hours 12
12.	6½
13.	1½
14.	2½
14a.	
15. Total 13 + 14 + 14a if applicable	9½

Book No 96

Note 1:

In practice, boxes 10 and 10a will both be completed on the same daily sheet only where a crew member has carried out a passenger transport operation and a goods transport operation on the same day. In box 10a (completed only by crew members of passenger vehicles) the entry should be either '10 h' or '11 h', according to the system of daily rest periods applying to the crew member.

Note 2:

Opposite box 12, if 12 hours is entered as the total period of uninterrupted rest taken prior to going on duty, this means that the driver went off duty at 7 p.m. on the previous day, because adding the five hours from 7 p.m. to midnight on the previous day to the seven hours entered in box 4 gives a total of 12 hours.

(e) **Weekly report**

A. Surname and first name(s) of crew member

.....

B. **WEEKLY REPORT**

C. From ..... to ..... 19..... inclusive

D. Days of the weekly period									J. Weekly total:
E. Daily sheet No									
F.									
Hours of occupational activities	G.								
	Ha.								
	Hb.								
	I. G + Ha + Hb								

K. Remarks: .....

.....

.....

L. Date of preceding weekly rest period: .....

M. Signature of crew member: .....

N. Signature of employer: .....

Book No .....

PROTOCOL OF SIGNATURE

When signing the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport, the undersigned, duly authorized, have agreed on the following:

The Contracting Parties declare that this Agreement is without prejudice to such provisions as may, if appropriate, subsequently be drawn up in the matter of the duration and spread-over of work.

ad *Article 4 of the Agreement*

The provisions of Article 4 (1) shall not be construed as rendering applicable, outside the State in which the vehicle performing the transport operation is registered, any prohibition of traffic on certain days or at certain hours which may apply in that State to certain categories of vehicles. The provisions of Article 4 (2) shall not be construed as preventing a Contracting Party from enforcing in its territory the provisions of its domestic laws and regulations which prohibit certain categories of vehicle traffic on certain days or at certain hours.

Every Contracting Party which, being a Party to a special agreement as referred to in Article 4 (2) of this Agreement, authorizes international transport operations beginning and ending in the territories of the Parties to the said special agreement by vehicles registered in the territory of a State which, being a Contracting Party to this Agreement, is not a Party to the said special agreement, may make it a condition for the conclusion of bilateral or multilateral agreements authorizing such transport operations that the crews performing those operations shall, in the territories of States Parties to the said special agreement, comply with the provisions of the said special agreement.

ad *Article 12 of the Agreement*

The undersigned undertake to discuss after the Agreement has entered into force the insertion therein, by means of an amendment, of a clause providing for the use of a control device of approved type which when placed on the vehicle would so far as possible replace the individual control book.

ad *Article 14 of the Agreement*

The Contracting Parties recognize that it would be desirable for:

— each Contracting Party to adopt the measures necessary to enable it to institute proceedings on account of breaches of the provisions of the Agreement not only if the breaches are committed in its territory, but also if they are committed in the territory of another State during an international road transport operation performed by a vehicle which the Contracting Party has registered,

— them to afford one another assistance for the purpose of imposing penalties for breaches committed.

ad *Annex to the Agreement*

Notwithstanding paragraph 4 of the general provisions of the Annex to this Agreement, Switzerland may dispense with the requirement that employers must sign the weekly reports in the individual control book.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

European agreement concerning the work of crews on those transport vehicles doing international haulage 1 July 1970

E/ECE/811
E/ECE/TRANS/564

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ,

касающееся

РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
(ЕСТР),

заключенное в Женеве 1 июля 1970 года,

И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР),

И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ,

заключенные в Женеве 1 июля 1970 года

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР)

Договаривающиеся стороны,

желая способствовать развитию и улучшению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов,

будучи убеждены в необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации некоторых условий труда в предприятиях международного автомобильного транспорта в соответствии с принципами Международной организации труда и совместной выработки некоторых мер для обеспечения соблюдения такой регламентации,

согласились о нижеследующем:

Статья первая

Определения

В настоящем Соглашении подразумеваются:

a) под "транспортным средством" – любой автомобиль или прицеп; этот термин охватывает любой состав транспортных средств;

b) под "автомобилем" – любое механическое самоходное транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов; этот термин не включает сельскохозяйственные тракторы;

c) под "прицепом" – любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки автомобилем; этот термин охватывает также полуприцепы;

d) под "полуприцепом" – любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза;

e) под "составом транспортных средств" – сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

f) под "разрешенным максимальным весом" – максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

g) под "автомобильными перевозками":

i) всякое перемещение по дороге порожнем или с пассажирами транспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров, в котором, кроме сиденья для водителя, имеется более восьми сидячих мест;

ii) всякое перемещение по дороге порожнем или с грузом транспортного средства, предназначенного для перевозки грузов;

iii) всякое перемещение, состоящее одновременно из перемещения, указанного в подпунктах "i" или "ii" настоящего определения, и совершенное непосредственно до или после указанного перемещения перевозки транспортного средства морским путем, по железной дороге, по внутреннему водному пути или воздушным путем;

h) под "международными автомобильными перевозками" - любые автомобильные перевозки с пересечением, по крайней мере, одной границы;

i) под "регулярными пассажирскими линиями" - линии, обеспечивающие перевозку пассажиров с определенной частотой и по определенному маршруту, с посадкой и высадкой пассажиров на заранее намеченных остановках.

Правила эксплуатации или заменяющие их документы, утвержденные компетентными органами власти Договаривающихся сторон и опубликованные транспортным предприятием до вступления их в силу, определяют условия перевозки, в частности частоту, расписание, тарифы и обязанность производить перевозки, если эти условия не оговорены в законах или правилах.

Независимо от того, кто является организатором перевозок, регулярными линиями считаются также линии, которые обеспечивают перевозку только определенных категорий пассажиров, если эти перевозки выполняются в условиях, указанных в первом абзаце настоящего определения, например линии, обеспечивающие перевозку работников к месту их работы и обратно к месту жительства или перевозку школьников к месту учебы и обратно к месту жительства.

j) под "водителем" - любое лицо, независимо от того, работает ли оно по найму или нет, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого периода времени или находящееся на транспортном средстве для того, чтобы управлять им в случае необходимости;

k) под "членом экипажа" - водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают ли они по найму или нет;

i) сопровождающий, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте "j" настоящей статьи;

ii) кондуктор, т.е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;

l) под "неделей" - любой период из семи последовательных дней;

m) под "ежедневным отдыхом" - любой непрерывный период времени, соответствующий положениям статьи 6 настоящего Соглашения, в течение которого член экипажа может свободно располагать своим временем;

n) под "внеслужебным временем" - любой непрерывный промежуток времени, продолжительностью не менее 15 минут, иной, чем период ежедневного отдыха, в течение которого член экипажа может свободно располагать своим временем;

o) под "производственной деятельностью" - виды работы, условно обозначенные в рубриках 6,7 и 7a ежедневного листка личной контрольной книжки, которая приведена в приложении к настоящему Соглашению.

Статья 2

Область применения

1. Настоящее Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории вышеуказанной Договаривающейся стороны или на территории любой другой Договаривающейся стороны.

2. Однако,

a) если во время международной автомобильной перевозки один или несколько членов экипажа не покидают государственную территорию, в пределах которой они обычно занимаются своей производственной деятельностью, Договаривающаяся сторона, в ведении которой находится эта территория, может не применять в отношении этого или этих членов экипажа положения настоящего Соглашения;

b) если между Договаривающимися сторонами, по территории которых производится перевозка, не заключено соглашения противоположного характера, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов,

Статья 5

Условия, которым должны отвечать водители

1. Минимальный возраст водителей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, должен быть:

a) для транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 тонны, - не менее 18 лет;

b) для других транспортных средств:

i) не менее 21 года или

ii) не менее 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о получении профессионального образования, признаваемое Договаривающейся стороной, на территории которой зарегистрировано данное транспортное средство,и свидетельствующее об окончании курсов водителей грузовых автотранспортных средств. Однако в тех случаях, когда водители моложе 21 года, любая Договаривающаяся сторона может

- запретить им управление указанными транспортными средствами в пределах своей территории даже в том случае, если они имеют упомянутое выше удостоверение, или

- допускать к управлению только тех водителей, удостоверения которых Договаривающаяся сторона согласна признать выданными после окончания курсов водителей грузовых автотранспортных средств, эквивалентных курсам, предусмотренным национальным законодательством данной Договаривающейся стороны.

2. Если в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения на транспортном средстве предусматриваются два водителя, то один из водителей должен быть не моложе 21 года.

3. Водители транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки пассажиров, должны быть не моложе 21 года.

4. Водители транспортных средств должны быть добросовестными и заслуживающими доверия. Они должны иметь достаточный опыт и квалификацию, необходимые для выполнения требуемой работы.

Статья 6

Ежедневный отдых

1. a) За исключением случаев, указанных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, каждый член экипажа транспортного средства, осуществляющего международную автомобильную перевозку грузов, должен иметь непрерывный по крайней мере 11-часовой ежедневный отдых в течение суток, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

b) Предусмотренный в абзаце "a" настоящего пункта ежедневный отдых может быть сокращен до девяти часов непрерывного отдыха не более двух раз в течение одной недели при условии, что отдых может быть использован в обычном месте жительства члена экипажа, или до восьми часов непрерывного отдыха не более двух раз в течение одной недели, если по причинам производственного характера отдых не может быть использован в обычном месте жительства члена экипажа.

2. a) За исключением случаев, указанных в пунктах 3 и 4 настоящей статьи, каждый член экипажа транспортного средства, осуществляющего международную автомобильную перевозку пассажиров, должен иметь в течение суток, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности:

i) либо непрерывный по крайней мере 10-часовой ежедневный отдых без всяких сокращений в течение недели;

ii) либо непрерывный по крайней мере 11-часовой ежедневный отдых, который может быть сокращен два раза в неделю до 10 часов непрерывного отдыха, и два раза в неделю до 9 часов непрерывного отдыха при условии, что в этих двух последних случаях при перевозке предоставляется предусмотренный расписанием перерыв продолжительностью не менее четырех часов непрерывного отдыха или два предусмотренных расписанием перерыва продолжительностью не менее двух часов непрерывного отдыха и что во время этих перерывов член экипажа не занимается ни одним из видов своей производственной деятельности или какой-либо другой работой производственного характера.

b) Личная контрольная книжка, предусмотренная статьей 12, должна содержать сведения, позволяющие установить режим ежедневного отдыха, который имеет на текущую неделю член экипажа транспортного средства, осуществляющего международную автомобильную перевозку пассажиров.

совершаемым при помощи транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых не превышает 3,5 тонны;

c) две Договаривающиеся стороны, территории которых соприкасаются, могут договориться, что только положения национального законодательства государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, а также положения арбитражных решений и коллективных договоров, действующих в этом государстве, применяются к международным автомобильным перевозкам, ограниченным их обеими территориями, когда указанное транспортное средство
   - не выезжает на одной из этих территорий из смежной с границей зоны, определенной как пограничная зона по взаимному соглашению между обеими Договаривающимися сторонами, или
   - проезжает через одну из этих территорий лишь транзитом;

d) Договаривающиеся стороны могут условиться, что только положения национального законодательства государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, так же как положения арбитражных решений и коллективных договоров, действующих в этом государстве, применяются к некоторым международным автомобильным перевозкам, ограниченным их территориями, и расстояние которых от пункта отправления до пункта прибытия транспортного средства составляет менее 100 км, а также к регулярным пассажирским линиям.

Статья 3

Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами

1. Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9, 10 и 11 и в пунктах 1, 2, 6 и 7 статьи 12 настоящего Соглашения.

2. Однако каждая Договаривающаяся сторона может не применять положений пункта 1 настоящей статьи:

a) в отношении международных автомобильных перевозок грузов, производимых при помощи транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых не превышает 3,5 тонны;

b) в отношении международных автомобильных перевозок, ограниченных ее территорией и торриторией соседнего государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, если указанное транспортное средство не выезжает на ее территории из смежной с границей зоны, определенной как пограничная зона, или если оно проезжает через ее территорию лишь транзитом.

Статья 4

Общие принципы

1. Во время любой международной автомобильной перевозки, к которой применяется настоящее Соглашение, предприятие и члены экипажа должны соблюдать в отношении продолжительности отдыха и управления и в отношении состава экипажа предписания, установленные национальным законодательством в том районе государства, где член экипажа обычно занимается своей производственной деятельностью, а также действующими в этом районе арбитражными решениями и коллективными договорами; расчет продолжительности отдыха и управления должен производиться в соответствии с этим законодательством, этими арбитражными решениями или коллективными договорами. Если применяемые таким образом предписания не являются, по крайней мере, столь же строгими, как предписания статей 6, 7, 8, 9, 10 и 11 настоящего Соглашения, эти последние должны соблюдаться.

2. Кроме тех случаев, когда между заинтересованными Договаривающимися сторонами заключено особое соглашение, или тех случаев, когда - согласно пункту 2 статьи 2 настоящего Соглашения - некоторые положения настоящего Соглашения не применяются, ни одна Договаривающаяся сторона не будет требовать соблюдения предписаний ее национального законодательства в вопросах, являющихся предметом настоящего Соглашения, предприятиями другой Договаривающейся стороны или членами экипажа транспортных средств, зарегистрированных другой Договаривающейся стороной, если эти предписания являются более строгими, чем предписания настоящего Соглашения.

3. Если на транспортном средстве имеются два водителя и если на нем нет спального места, позволяющего членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, то каждый член экипажа должен иметь непрерывный, по крайней мере, 10-часовой ежедневный отдых в течение 27 часов, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

4. Если на транспортном средстве имеются два водителя и если на нем есть спальное место, позволяющее членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, то каждый член экипажа должен иметь непрерывный, по крайней мере, 8-часовой ежедневный отдых в течение 30 часов, предшествующих любому моменту, когда он осуществляет один из видов своей производственной деятельности.

5. Периоды отдыха, упомянутые в настоящей статье, должны использоваться вне транспортного средства; однако, если на транспортном средстве имеется спальное место, позволяющее членам экипажа удобно отдыхать в лежачем положении, можно отдыхать на этом спальном месте при условии, что транспортное средство находится на стоянке.

Статья 7

Ежедневная продолжительность управления, максимальная недельная и двухнедельная продолжительность управления

1. Общее время управления транспортным средством между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха в соответствии с положениями статьи 6 настоящего Соглашения, именуемое ниже "ежедневная продолжительность управления", не должно превышать восьми часов.

2. Для водителей транспортных средств, иных, чем те, которые упомянуты в статье 10 настоящего Соглашения, ежедневная продолжительность управления может быть доведена, в отступление от положений пункта 1 настоящей статьи, не более двух раз в течение одной недели до девяти часов.

3. Продолжительность управления не должна превышать сорок восемь часов в течение одной недели и девяносто два часа в течение двух недель подряд.

Статья 8

Максимальное время непрерывного управления

1. а) Продолжительность непрерывного управления не должна превышать четырех часов, за исключением тех случаев, когда водитель не может достичь подходящего пункта остановки или места назначения; в таком случае продолжительность управления может

быть увеличена максимум на тридцать минут при условии, что такое отступление не приводит к нарушению положений статьи 7 настоящего Соглашения.

b) Непрерывным считается любой период управления, который прерывается только на периоды, не соответствующие по крайней мере требованиям пункта 2 или пункта 3 настоящей статьи.

2. a) Для водителей транспортных средств, упомянутых в статье 10 настоящего Соглашения, перерыв по истечении периода управления, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, должен продолжаться по крайней мере один час.

b) Этот перерыв может быть заменен двумя перерывами по крайней мере по тридцать минут подряд каждый, распределенными в течение ежедневного периода управления таким образом, чтобы было обеспечено соблюдение положений пункта 1 настоящей статьи.

3. a) Для водителей транспортных средств, иных, чем те, которые упомянуты в статье 10 настоящего Соглашения, и когда ежедневная продолжительность управления не превышает восьми часов, по истечении времени, указанного в пункте 1 настоящей статьи, должен быть сделан перерыв по крайней мере на тридцать минут подряд.

b) Этот перерыв может быть заменен двумя перерывами по крайней мере по двадцать минут подряд каждый или тремя перерывами по крайней мере по пятнадцать минут подряд каждый; они могут распределяться полностью в течение времени управления, предусмотренного в пункте 1 настоящей статьи, или частично захватывать этот период времени и частично следовать непосредственно за ним.

c) Когда ежедневная продолжительность управления превышает восемь часов, водитель должен сделать по крайней мере два перерыва по тридцать минут подряд каждый.

4. Во время перерывов, предусмотренных в пунктах 2 или 3 настоящей статьи, водитель не должен заниматься ни одним из видов своей производственной деятельности, кроме надзора за транспортным средством и его грузом. Однако, если на транспортном средстве имеются два водителя, то предписания пунктов 2 и 3 настоящей

статьи будут считаться выполненными, если водитель, пользующийся перерывом в управлении транспортным средством, не занимался ни одним из видов производственной деятельности, указанных под условным обозначением в пункте 7 "a" ежедневного листка личной контрольной книжки, предписанной статьей 12 настоящего Соглашения.

Статья 9
Еженедельный отдых

1. В дополнение к периодам ежедневного отдыха, предусмотренным в статье 6 настоящего Соглашения, каждому члену экипажа предоставляется еженедельный непрерывный отдых в размере по крайней мере двадцати четырех часов, которому должен предшествовать или за которым должен непосредственно следовать период ежедневного отдыха, соответствующий положениям указанной статьи 6.

2. a) Однако в период с 1 апреля по 30 сентября включительно еженедельный отдых, упомянутый в пункте 1 настоящей статьи, может заменяться - для членов экипажа транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки пассажиров, - непрерывным отдыхом в размере по крайней мере шестидесяти часов, который должен быть целиком использован до истечения любого периода, не превышающего четырнадцати последовательных дней. Этому отдыху должен предшествовать или за ним должен непосредственно следовать период ежедневного отдыха, соответствующий положениям статьи 6 настоящего Соглашения.

b) Положения настоящего пункта не применяются к членам экипажа транспортных средств, обслуживающих регулярные пассажирские линии.

Статья 10
Состав экипажа

В случае, когда

a) либо состав транспортных средств, включающий более одного прицепа или полуприцепа;

b) либо состав транспортных средств, предназначенный для перевозки пассажиров, когда разрешенный максимальный вес прицепа или полуприцепа превышает 5 тонн;

c) либо состав транспортных средств, предназначенный для перевозки грузов, когда разрешенный максимальный вес состава транспортных средств превышает 20 тонн,

с самого начала поездки водителя должен сопровождать другой водитель или его необходимо заменить другим водителем, начиная с 450 км, если расстояние, которое предстоит проехать между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха, превышает 450 км.

Статья 11

Исключительные случаи

При условии соблюдения безопасности дорожного движения водитель может отступать от положений статей 6, 7, 8 и 10 настоящего Соглашения в случае опасности, в случае форсмажора, для оказания помощи или в связи с аварией в той мере, в какой этого требует обеспечение безопасности людей, транспортного средства или его груза, а также достижение водителем подходящего пункта остановки или, если позволят обстоятельства, места назначения. Водитель должен отметить в личной контрольной книжке характер нарушения предписаний и его обстоятельства.

Статья 12

Личная контрольная книжка

1. Каждый водитель или сопровождающий должен последовательно отмечать в течение дня в личной контрольной книжке все виды своей производственной деятельности, а также часы отдыха. Он должен иметь при себе эту контрольную книжку и предъявлять ее по каждому требованию контролеров.

2. Спецификации, которым должна соответствовать книжка и предписания, которые необходимо соблюдать в отношении ее ведения, указаны в приложении к настоящему Соглашению.

3. Договаривающиеся стороны должны принимать все необходимые меры в отношении выдачи и контроля личных контрольных книжек, в частности меры, необходимые для того, чтобы избежать одновременного использования членом экипажа двух таких книжек.

4. Каждое предприятие должно вести ведомость выдачи личных контрольных книжек, которые оно использует; эта ведомость должна содержать по меньшей мере фамилию водителя или сопровождающего, которому выдана контрольная книжка, расписку этого водителя или сопровождающего, номер книжки, дату ее выдачи водителю или сопровождающему и дату последнего ежедневного листка, заполненного водителем или сопровождающим перед окончательной сдачей книжки предприятию по ее использовании.

5. Предприятия должны сохранять использованные книжки в течение, по крайней мере, двенадцати месяцев со дня последней записи и предъявлять их, равно как и ведомости выдачи, по требованию контролеров.

6. В начале международной автомобильной перевозки каждый водитель или сопровождающий должен иметь описанную в приложении к настоящему Соглашению личную контрольную книжку, в которую заносятся данные, касающиеся семидневного периода, предшествующего дню начала перевозки. Однако если национальное законодательство государства, в котором водитель или сопровождающий занимается обычно своей производственной деятельностью, не обязывает его вести записи в личной контрольной книжке, описанной в приложении к настоящему Соглашению, в отношении автомобильных перевозок, но являющихся международными, можно ограничиться тем, чтобы данные, касающиеся "периода непрерывного отдыха перед началом работы" и "ежедневных периодов управления" в течение упомянутых семи дней, вносились в рубрики 12 и 13 ежедневных листков или в еженедельный отчет личной контрольной книжки, описанной в приложении к настоящему Соглашению.

7. Каждая Договаривающаяся сторона может в случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, вместо личной контрольной книжки, соответствующей спецификациям приложения к настоящему Соглашению, ограничиться требованием документов, составленных по той же форме, что и ежедневные листки указанной книжки.

Статья 13

Контроль, осуществляемый предприятием

1. Предприятие должно организовать автомобильные перевозки таким образом, чтобы члены экипажа могли соблюдать положения настоящего Соглашения.

2. Оно должно постоянно контролировать время управления, часы другой работы и время отдыха, используя для этого все находящиеся в его распоряжении документы, такие, как личные контрольные книжки. В случае обнаружения нарушений настоящего Соглашения, оно должно немедленно устранять их и принимать меры к недопущению их в будущем, например путем изменения графиков работы и маршрутов.

Статья 14

Меры по обеспечению проведения в жизнь Соглашения

1. Каждая Договаривающаяся сторона примет все надлежащие меры для обеспечения соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем контроля на дорогах и на предприятиях. Компетентные управления Договаривающихся сторон будут информировать друг друга об общих мерах, принятых в этих целях.

2. Договаривающиеся стороны будут оказывать друг другу помощь в целях обеспечения правильного применения настоящего Соглашения и эффективного контроля; каждая Договаривающаяся сторона обязуется, в частности, проверять путем выборочного контроля личных контрольных книжек соблюдение предписаний настоящего Соглашения во время международных автомобильных перевозок, совершаемых транспортными средствами, зарегистрированными на ее территории.

3. В том случае, когда одна Договаривающаяся сторона обнаруживает серьезное нарушение положений настоящего Соглашения, допущенное лицом, проживающим на территории другой Договаривающейся стороны, компетентные органы первой Договаривающейся стороны должны информировать компетентные органы другой Договаривающейся стороны о замеченном нарушении и, в соответствующих случаях, о принятых санкциях.

Статья 15

Переходные положения

Если настоящее Соглашение вступает в силу, согласно пункту 4 статьи 16, до 31 декабря 1973 года, то Договаривающиеся стороны соглашаются, что до этой даты:

a) в отступление от положений пунктов 1 и 2 статьи 7 настоящего Соглашения общая продолжительность управления (ежедневная продолжительность управления) между двумя последовательными периодами ежедневного отдыха, установленными в соответствии с положениями статьи 6 настоящего Соглашения, не должна превышать девяти часов независимо от типа управляемого транспортного средства или состава транспортных средств;

b) любая ссылка в настоящем Соглашении на положения пунктов 1 и 2 статьи 7 считается относящейся к положениям абзаца "a" настоящей статьи.

Заключительные положения

Статья 16

1. Настоящее Соглашение будет открыто для подписания до 31 марта 1971 года и после этой даты для присоединения государств-членов Европейской экономической комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Настоящее Соглашение подлежит ратификации.

3. Ратификационные грамоты или акты о присоединении передаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

4. Настоящее Соглашение вступит в силу на сто восьмидесятый день после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении.

5. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после сдачи на хранение восьмого документа о ратификации или присоединении, упомянутого в пункте 4 настоящей статьи, настоящее Соглашение вступит в силу по истечении ста восьмидесяти дней после даты сдачи на хранение этим государством своей ратификационной грамоты или акта о присоединении.

Статья 17

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

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

Статья 18

Настоящее Соглашение теряет силу, если после его вступления в силу число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее трех.

Статья 19

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю

Организации Объединенных Наций, что действие настоящего Соглашения будет распространено на всю территорию или часть территории, за внешние сношения которой оно ответственно. Настоящее Соглашение будет применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, начиная со ста восьмидесятого дня после получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации, или, если в этот день настоящее Соглашение еще не вступит в силу, со дня его вступления в силу.

2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом настоящей статьи заявление о распространении применения настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой оно ответственно, может в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения денонсировать настоящее Соглашение в отношении данной территории.

Статья 20

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешается по возможности путем переговоров между спорящими Сторонами.

2. Всякий спор, который не разрешен путем переговоров, передается на арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник этот спор, и передается соответственно одному арбитру или нескольким арбитрам, избранным по общему соглашению спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с предыдущим пунктом, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

Статья 21

1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 20 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Если в момент сдачи своего документа о ратификации или присоединении какое-либо государство сделает иную оговорку, чем та, которая предусмотрена в пункте 1

настоящей статьи, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает об этой оговорке государствам, которые уже сдали на хранение свои документы о ратификации или присоединении и не денонсировали впоследствии настоящего Соглашения. Оговорка считается принятой, если в течение шести месяцев со дня этого сообщения ни одно из этих государств не возразит против ее допущения. В противном случае оговорка не будет принята, и если сделавшее оговорку государство не возьмет ее обратно, то документ о ратификации или присоединении этого государства не будет иметь силы. При применении настоящего пункта не будут приниматься во внимание возражения государств, присоединение или ратификация которых в соответствии с настоящим пунктом не будет иметь силы в связи со сделанными ими оговорками.

3. Каждая Договаривающаяся сторона, оговорка которой была принята в Протоколе о подписании настоящего Соглашения, или которая сделала оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, или сделала оговорку, принятую в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, может в любой момент взять свою оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю.

Статья 22

1. После трехлетнего действия настоящего Соглашения любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Соглашения. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если в течение четырехмесячного периода после его сообщения по меньшей мере одна треть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны, 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 препровождает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 16 настоящего Соглашения.

Статья 23

1. Каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к настоящему Соглашению. Текст каждой предлагаемой поправки направляется Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам, а также уведомляет о нем прочие государства, указанные в пункте 1 статьи 15 настоящего Соглашения.

2. В течение шести месяцев со дня препровождения Генеральным секретарем проекта поправки каждая Договаривающаяся сторона может сообщить Генеральному секретарю:

a) либо что она имеет возражения против предложенной поправки,

b) либо что, несмотря на ее намерение принять поправку, в ее стране еще отсутствуют условия, необходимые для этого принятия.

3. Пока Договаривающаяся сторона, которая направила сообщение, предусмотренное в пункте 2 "b" настоящей статьи, не сообщит Генеральному секретарю о принятии ею поправки, она может в течение девяти месяцев со дня истечения шестимесячного срока, предусмотренного для сообщения, представить возражение против предложенной поправки.

4. Если против проекта поправки было сделано возражение в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и не имеет силы.

5. Если против проекта поправки не было сделано никаких возражений в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается принятой с момента, указанного ниже:

a) если ни одна из Договаривающихся сторон не препроводила сообщения, предусмотренного в пункте 2 "b" настоящей статьи, по истечении шестимесячного срока, указанного в этом пункте 2 настоящей статьи;

b) если по крайней мере одна из Договаривающихся сторон препроводила сообщение, предусмотренное в пункте 2 "b" настоящей статьи, в наиболее близкую из двух следующих дат:

- даты, когда все Договаривающиеся стороны, препроводившие такое сообщение, известили Генерального секретаря о принятии ими проекта; этой датой, однако, считается истечение шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи, если все сообщения о принятии поправки были нотифицированы до истечения этого срока;

- даты истечения девятимесячного срока, указанного в пункте 3 настоящей статьи.

6. Каждая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу через три месяца после даты, в которую она была сочтена принятой.

7. Генеральный секретарь извещает возможно скорее все Договаривающиеся стороны о том, было ли сделано возражение против проекта поправки в соответствии с пунктом 2 "a" настоящей статьи и препроводили ли ему одна или несколько Договаривающихся сторон сообщение в соответствии с пунктом 2 "b" настоящей статьи. Если одна или несколько Договаривающихся сторон препроводили такое сообщение, Генеральный секретарь уведомляет впоследствии все Договаривающиеся стороны о том, сделала ли Договаривающаяся сторона или Стороны, которые препроводили ему это сообщение, возражение против предложенной поправки или приняли ее.

8. Независимо от предусматриваемой пунктами 1-6 настоящей статьи процедуры внесения поправок, приложение к настоящему Соглашению может быть изменено по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон; если компетентный орган одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно ее национальному законодательству ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие компетентного органа упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда этот компетентный орган заявит Генеральному секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами будет установлена дата вступления в силу измененного приложения и может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старое приложение полностью или частично остается в силе одновременно с новым приложением.

Статья 24

Помимо нотификаций, предусмотренных в статьях 22 и 23 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 16 настоящего Соглашения:

a) о ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

c) о денонсациях в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;

d) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 18 настоящего Соглашения;

e) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения;

f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии со статьей 21 настоящего Соглашения;

g) о вступлении в силу всякой поправки в соответствии со статьей 23 настоящего Соглашения.

Статья 25

Протокол о подписании настоящего Соглашения имеет ту же силу, действительность и срок действия, как и настоящее Соглашение, неотъемлемой частью которого он считается.

Статья 26

После 31 марта 1971 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 16 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве первого июля тысяча девятьсот семидесятого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

Приложение

ЛИЧНАЯ КОНТРОЛЬНАЯ КНИЖКА

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Напоминание о действующих положениях

1. Желательно, чтобы в личной контрольной книжке были упомянуты основные положения, которые должны соблюдаться членом экипажа.

Нумерация книжек

2. Контрольная книжка должна иметь перфорированный или напечатанный номер.

Формат книжки

3. Личная контрольная книжка должна быть стандартного формата А.6 (105 x 148 мм) или большего формата.

Подписи в книжке

4. Подпись члена экипажа должна быть как на ежедневном листке, так и на еженедельном отчете. На еженедельном отчете должна быть подпись работодателя.

Содержание книжки

5. С соблюдением положений нижеследующего пункта 7 личная контрольная книжка должна соответствовать приложенному образцу; она должна содержать:

a) страницу обложки;

b) инструкции для ведения книжки;

c) ежедневные листки;

d) образец заполненного ежедневного листка;

e) еженедельные отчеты.

6. Каждая Договаривающаяся сторона устанавливает для выдаваемых на ее территории книжек способ, согласно которому член экипажа должен отмечать периоды своей производственной деятельности, иные, чем периоды управления. С этой целью каждая Договаривающаяся сторона может выбрать один из следующих способов:

a) периоды производственной деятельности, иные, чем периоды управления, отмечаются в рубрике с условным обозначением ⧄, причем не проводится различия между временем, в течение которого фактически выполнялась работа, и другими периодами занятости;

b) периоды производственной деятельности, иные, чем периоды управления, отмечаются таким образом:

– под условным обозначением ⚒ – фактически выполненная работа, иная, чем управление транспортным средством;

– под условным обозначением ⧄ – периоды занятости, иные, чем периоды, указанные условными обозначениями ⊘ и ⚒ .

7. Каждая Договаривающаяся сторона может предусмотреть для личных контрольных книжек, выдаваемых на ее территории:

a) составление диаграммы, имеющейся на ежедневном листке, на одной полосе, относящейся к периоду от 0 до 24 часов;

b) ведение ежедневного листка более чем в одном экземпляре;

c) дополнительные данные или дополнительные рубрики или варианты при условии, что общий вид книжки будет сохранен и что нумерация или заглавные буквы против рубрик, содержащихся в приводимом ниже образце, не будут изменены;

d) любое изменение или дополнительное указание, которые окажутся необходимыми в связи с положениями, принятыми на основании приводимого выше пункта 6, в отношении условных обозначений, соответствующих рубрикам 7 ⧄, 7a ⚒ , 14 ⧄ и 14a ⚒ ежедневного листка;

e) не заполнять клетки против рубрик Ha, Hb и/или I еженедельного отчета;

f) отрывать ежедневные листки более чем двухнедельной давности.

nnex
age 4

ОБРАЗЕЦ ЛИЧНОЙ КОНТРОЛЬНОЙ КНИЖКИ

a) Обложка

I. ЛИЧНАЯ КОНТРОЛЬНАЯ КНИЖКА
ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА
АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

II. Страна: .....

III. Первая дата использования книжки: .....19 ...

IV. Последняя дата использования книжки: .....19 ...

V. Фамилия, имя (имена), дата рождения и адрес
владельца книжки .....
.....
.....
.....

VI. Название, адрес, № телефона и, в соответствующих случаях,
печать предприятия:
.....
.....
.....
.....
.....

Книжка № .....

b) Инструкции

ИНСТРУКЦИИ ПО ВЕДЕНИЮ ЛИЧНОЙ КОНТРОЛЬНОЙ КНИЖКИ

1. Эта личная контрольная книжка выдается в соответствии с
(указать соответствующие законы и правила)

.....

К сведению предприятия

2. По заполнении рубрик V и VI обложки выдавайте книжку каждому члену экипажа в соответствии с законами и правилами, указанными выше в пункте 1.

3. Вносите в ведомость фамилии лиц, которым выдана книжка, указав порядковый номер каждой книжки и дату выдачи. Требуйте, чтобы владелец расписался в этой ведомости.

4. Давайте владельцу книжки все необходимые указания для правильного ведения книжки.

5. Просматривайте еженедельно или, если это невозможно, как можно быстрее ежедневные листки и еженедельный отчет. Подписывайте еженедельный отчет.

6. Отбирайте использованные книжки с учетом срока, установленного ниже в пункте 9, и сохраняйте их для предъявления контролерам в продолжение по крайней мере двенадцати месяцев. Указывайте в ведомости, упомянутой выше в пункте 3, дату заполнения последнего ежедневного листка.

К сведению члена экипажа

7. Эта контрольная книжка является вашей личной книжкой. Вы должны иметь ее при исполнении служебных обязанностей и предъявлять ее по требованию контролеров. Возвращайте контрольную книжку вашему работодателю, когда вы уходите с предприятия.

8. Представляйте ее вашему работодателю еженедельно или, если это невозможно, как можно скорее, с тем чтобы он мог проверить ваши записи и подписать еженедельный отчет.

9. По заполнении книжки храните ее в течение двух недель с тем, чтобы вы могли в любой момент представить ее контролерам. Затем в возможно более короткий срок возвратите ее вашему работодателю. Сохраняйте у себя дубликат еженедельных отчетов.

Обложка

10. Проверьте, правильно ли записаны ваши фамилия, имя (имена), дата рождения и адрес (рубрика V).

11. Впишите дату использования этой книжки в первый раз (рубрика III).

12. По использовании впишите последнюю дату использования (рубрика IV).

Ежедневный листок

13. Заполняйте ежедневный листок за каждый день, в течение которого вы были заняты как член экипажа.

14. Вписывайте в клетку 2 регистрационный номер каждого использованного в течение дня транспортного средства.

15. Используемые условные обозначения имеют следующие значения:

 общая продолжительность ежедневного отдыха, предшествующего началу работы

 ежедневный отдых

 внеслужебное время

 период управления

(Первый вариант)*/

период производственной деятельности, иной, чем управление

(Второй вариант)*/

фактически выполненная работа, иная, чем управление

периоды занятости, иные, чем периоды, указанные условными обозначениями и

16. Укажите время вашего ежедневного отдыха (условное обозначение), ваше внеслужебное время (условное обозначение) и время, в течение которого вы заняты работой, условно обозначенной [первый вариант] */ в рубриках 6 и 7 [второй вариант] */в рубриках 6 7 и 7а, проведя горизонтальную линию под соответствующими часами и против соответствующих условных обозначений и соединив горизонтальные линии с вертикальными линиями. Таким образом получится непрерывная линия во всю длину полосы (см. пример в книжке).

17. Записи должны быть сделаны в начале и в конце каждого периода, к которому они относятся.

18. В клетку 16 (Замечания) вносите в соответствующих случаях фамилию второго водителя. Кроме того, эта клетка может быть использована для объяснения возможного нарушения предписаний или для исправления данных, записанных в других клетках (см. пункт 25). Работодатель или контролеры могут также вносить в нее свои замечания.

19. В клетке 12 укажите число часов непрерывного отдыха (ежедневный отдых), непосредственно предшествовавшего началу работы. Если этот период переходит с одного дня на другой, цифра покажет итог периода отдыха конца предшествующего дня и периода отдыха начала дня, к которому относится листок.

20. Перед выездом впишите в клетку 11 "Начало работы" километраж согласно показаниям счетчика; по окончании работы впишите в клетку 11 "Конец работы" новый километраж и отметьте общий пробег.

21. Подпишите ежедневный листок.

---

*/ Используемый вариант будет зависеть от выбора, сделанного Договаривающейся стороной в соответствии с пунктом 7 Общих положений. В личной контрольной книжке должен указываться лишь выбранный вариант.

Еженедельный отчет

22. Этот отчет должен составляться по окончании каждого недельного периода, в течение которого заполнялись один или несколько ежедневных листков. В отношении дней, когда вы были заняты на работе, но не были членом экипажа, т.е. когда вы не должны были заполнять ежедневный листок, впишите цифру "0" против клетки "G" и укажите продолжительность периодов занятости против клеток "Ha" и "Hb"; если вы не занимались каким-либо видом предусмотренной производственной деятельности, впишите цифру "0" против соответствующей клетки. В отношении дней, когда вы не были заняты на работе, впишите цифру "0" против клеток "G", "Ha" и "Hb" и дайте объяснение, например: "отпуск", "выходной день" и т.д.

23. Перенесите в клетки F и G цифры, находящиеся в клетках 12 и 13 соответствующих ежедневных листков.

Дополнительная инструкция на тот случай, когда национальное законодательство обязывает членов экипажа вести личную контрольную книжку только для осуществления международных перевозок

24. Прежде чем приступить к осуществлению международной перевозки, следует внести в клетки 12 и 13 ежедневных листков относящиеся к семи дням, предшествовавшим дню начала перевозки, пометки, касающиеся общей продолжительности непрерывного отдыха, предшествовавшего началу работы, и ежедневной продолжительности управления, или заполнить еженедельный отчет за эти семь дней.

Общие замечания

25. В книжке не должно быть никаких помарок, подчисток или надстрочных поправок; ошибки и даже простые описки должны быть исправлены в рубрике "Замечания" (клетка 16).

26. Уничтожение какого-либо листка книжки запрещается.

27. Все записи должны делаться чернилами.

c) Ежедневный листок

КНИЖКА №

2. Регистрационный номер транспортного(ных) средства(ств)	1. ЕЖЕДНЕВНЫЙ ЛИСТОК No	3. День и дата

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4												
5												
6												
7												
7a												

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4												
5												
6												
7												
7a												

8. Место начала работы:

9. Место окончания работы:

10. Перевозка грузов
Разрешенный максимальный вес состава транспортных средств*/ (при необходимости)...:

10a. Перевозка пассажиров
Выбранный режим ежедневного отдыха:

11. Счетчик: Конец работы: км/мили
Начало работы: км/мили

Общий пробег: ..... км/мили

16. Замечания и подпись:

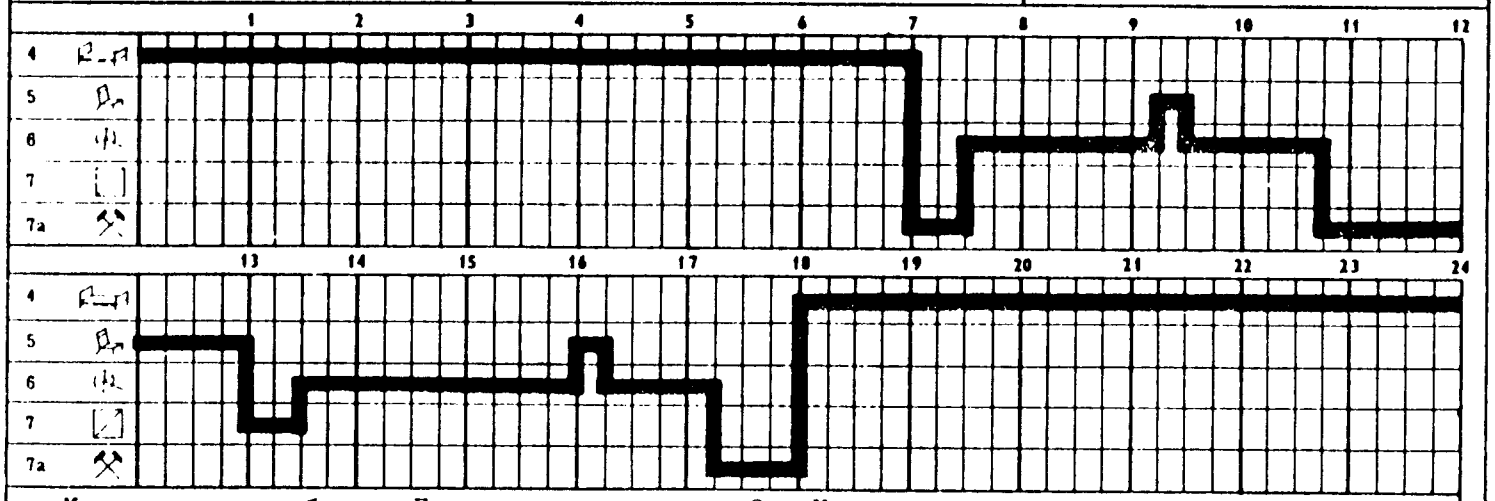
		Число часов
12.		
13.		
14.		
14a.		
15. Итого 13 + 14 + 14a в случае необходимости		

*/ Автопоезд или транспортное средство с полуприцепом.

d) Пример заполненного ежедневного листка

Книжка № 45

2. Регистрационный номер транспортного(ных) средства(ств) 3.462 HB 75	1. ЕЖЕДНЕВНЫЙ ЛИСТОК № 21	3. День и дата



8. Место начала работы: Париж 9. Место окончания работы: Антверпен

10. Перевозка грузов
Разрешенный максимальный вес состава транспортных средств*/ (при необходимости): 19 т

10a. Перевозка пассажиров
Выбранный режим ежедневного отдыха: (10 ч)

11. Счетчик: конец работы: 91 430 км
начало работы 91 090 км
Общий пробег: 340 км

16. Замечания и подпись:

	Число часов
12.	12
13.	6½
14.	½
14a.	2½
15. Итого 13 + 14 + 14a в случае необходимости	9½

*/ Автопоезд или транспортное средство с полуприцепом.

Примечание 1. Практически колонки против рубрик 10 и 10а будут заполняться одновременно на одном и том же ежедневном листке только в тех случаях, когда член экпижа будет производить в один и тот же день как перевозку пассажиров, так и перевозку грузов. В клетку 10а (заполняемую только членами экипажа транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров) нужно вписывать "10 ч" или "11 ч", в зависимости от режима ежедневного отдыха, применяющегося по отношению к члену экипажа.

Примечание 2. В том случае, когда в клетке 12 указана общая продолжительность непрерывного отдыха, предшествующего началу работы, равная 12 часам, это означает, что водитель закончил свою работу накануне, в 19 часов. Действительно, прибавив к 7 часам, указанным в клетке 4, 5 часов, представляющих собой отрезок времени от 19 до 24 часов накануне, получаем в сумме 12 часов.

e) Еженедельный отчет

A. Фамилия и имя (имена) водителя или сопровождающего

B. ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

C. с ..... по ..... 19.... включительно

D. Дни недели									J. Итого за недельный период
E. Ежедневный листок №									
F.									
Продолжительность производственной деятельности	G								
	Ha								
	Hb								
	I G + Ha + Hb								

K. Замечания: .....
.....
.....

L. Дата предыдущего еженедельного отдыха: .....

M. Подпись члена экипажа: .....

N. Подпись работодателя: .....

Книжка № .....

ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

В момент подписания Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, согласились о нижеследующем:

Договаривающиеся стороны заявляют, что настоящее Соглашение не предрешает вопроса относительно положений, которые могут быть в соответствующих случаях разработаны в дальнейшем в отношении продолжительности работы и режима рабочего дня.

К статье 4 Соглашения

Положения пункта 1 этой статьи не должны толковаться как требующие применения вне территории государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, совершающее перевозки, постановлений о запрещении движения в определенные дни и часы, которые могут существовать в этом государстве в отношении некоторых категорий транспортных средств. Положения пункта 2 этой статьи не должны толковаться как препятствующие Договаривающейся стороне требовать на ее территории соблюдения предписаний ее национального законодательства, которые в определенные дни и часы запрещают движение некоторых категорий транспортных средств.

Любая Договаривающаяся сторона, являющаяся стороной особого соглашения, предусмотренного пунктом 2 статьи 4 настоящего Соглашения, которое разрешает выполнение международных перевозок, начинающихся и заканчивающихся на территории Договаривающихся сторон упомянутого особого соглашения, транспортными средствами, зарегистрированными на территории одного из государств, которое является Договаривающейся стороной ЕСТР, но которое не является Договаривающейся стороной указанного особого соглашения, может поставить в качестве условия заключения двусторонних или многосторонних соглашений, разрешающих такие перевозки, требование, чтобы экипажи, выполняющие эти перевозки, соблюдали на территории государств-участников особого соглашения положения этого особого соглашения.

К статье 12 Соглашения

Нижеподписавшиеся обязуются после вступления в силу Соглашения обсудить вопрос о включении в Соглашение путем внесения поправки положения, предусматривающего использование контрольного прибора официально утвержденного типа, установленного на транспортном средстве, который по мере возможности заменял бы личную контрольную книжку.

К статье 14 Соглашения

Договаривающиеся стороны считают желательным:

- чтобы каждая Договаривающаяся сторона принимала необходимые меры для того, чтобы иметь возможность преследовать за нарушения положений Соглашения не только тогда, когда они допущены на ее территории, но и тогда, когда они совершаются на территории другого государства во время международной автомобильной перевозки, производимой транспортным средством, которое она зарегистрировала;
- чтобы они оказывали друг другу взаимное содействие при наложении санкций за совершенные нарушения.

К приложению к Соглашению

В отступление от пункта 4 общих положений приложения к настоящему Соглашению Швейцария может не требовать от работодателей подписания еженедельных отчетов в личных контрольных книжках.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Женеве первого июля тысяча девятьсот семидесятого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

E/ECE/811
E/ECE/TRANS/564 } Amend.1

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ,

касающееся

РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,

ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР),

заключенное в Женеве 1 июля 1970 года

Поправка 1*/

И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

---

*/ Вступила в силу 3 августа 1983 года.

Статья 3 - Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами Соглашения

Изменить пункт 1 следующим образом:

"... положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, в пунктах 1, 2, 6 и 7 статьи 12 и в статье 12-бис настоящего Соглашения".

Включить новую статью следующего содержания:

"Статья 6-бис - Перерыв ежедневного периода отдыха при смешанных перевозках

В тех случаях, когда член экипажа, занимающийся перевозкой грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, перевозимое паромом или поездом, ежедневный период отдыха может быть прерван не более одного раза, причем должны быть соблюдены следующие условия:

a) часть ежедневного периода отдыха, проведенная на суше, может быть использована до или после части периода ежедневного отдыха, проведенной на борту парома или на поезде;

b) период между двумя частями ежедневного периода отдыха должен быть максимально коротким и ни в коем случае не должен превышать один час до погрузки или после разгрузки, причем таможенные формальности включаются в погрузочно-разгрузочные операции;

c) в течение обеих частей периода отдыха член экипажа должен иметь возможность отдыхать на койке или кушетке;

d) в тех случаях, когда ежедневный период отдыха прерывается таким образом, он должен быть увеличен на два часа;

e) любое количество времени, проведенное на борту парома или на поезде и не засчитанное как часть ежедневного периода отдыха, должно рассматриваться как перерыв, определенный в статье 8".

Статья 10 - Состав экипажа

Начало статьи следует читать:

"С учетом положений пункта 2 статьи 12-бис настоящего Соглашения в случае, когда ...".

Статья 11 - Исключительные случаи

Последнюю фразу следует читать:

"... должен отметить в личной контрольной книжке или в случае, упомянутом в статье 12-бис, соответственно в регистрационном листке и/или других контрольных документах, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, характер и ...".

Включить новую статью следующего содержания:

"Статья 12-бис - Контрольное устройство

1. Если одна из Договаривающихся сторон предписывает или разрешает установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на ее территории, механического контрольного устройства, то такое устройство может полностью или частично освобождать водителя от обязанности заполнять личную контрольную книжку, упомянутую в статье 12, при следующих условиях:

a) тип данного контрольного устройства должен быть утвержден или признан одной из Договаривающихся сторон;

b) если экипаж состоит более чем из одного человека и если запись производится не на отдельных листках, а только на одном листке, то в нем должна быть четко указана часть записи, относящаяся к каждому из этих лиц;

c) если устройство обеспечивает регистрацию времени управления машиной членами экипажа, времени, потраченного на выполнение служебных обязанностей, помимо времени вождения, и периодов отдыха, а также скорости транспортного средства и пройденного расстояния, то водители могут быть полностью освобождены от заполнения личной контрольной книжки;

d) если устройство обеспечивает регистрацию лишь времени управления, времени стоянки транспортного средства, скорости и пройденного расстояния, то это освобождение может быть лишь частичным и сводиться к записям на служебных регистрационных листках указанной контрольной книжки, причем члены экипажа обязаны ежедневно заполнять соответствующие колонки еженедельного отчета, соответствующего образцу листка "е", приведенному в приложении к настоящему Соглашению;

e) если нормальное и надлежащее использование контрольного устройства, установленного на транспортном средстве, невозможно, то каждый член экипажа должен вносить от руки с использованием соответствующих графических обозначений сведения, соответствующие его рабочей деятельности и периодам отдыха, в регистрационный листок или в ежедневный листок, соответствующий образцу листка "с", предусмотренному в приложении к настоящему Соглашению;

f) в тех случаях, когда члены экипажа, находясь вне транспортного средства, не могут использовать это устройство, они должны от руки вписать, используя соответствующие графические обозначения, в регистрационный листок или в ежедневный листок, соответствующий образцу листка "с", предусмотренному в приложении к настоящему Соглашению, различные периоды времени, относящиеся к их профессиональной деятельности вне транспортного средства;

g) необходимо, чтобы члены экипажа всегда имели при себе и могли в случае необходимости представить для проверки регистрационные листки и/или другие контрольные документы, заполненные в соответствии с положениями подпунктов "с", "d", "е" и "f" настоящего пункта и относящиеся к семи предыдущим дням;

h) члены экипажа должны обеспечивать своевременное включение и правильную эксплуатацию контрольного устройства, а в случае его поломки они должны как можно скорее обеспечить его ремонт.

2. Если контрольное устройство, соответствующее определению, содержащемуся в пункте 1, установлено и используется на транспортном средстве, зарегистрированном на территории одной из Договаривающихся сторон, другие Договаривающиеся стороны не должны требовать применения к данному транспортному средству положений статьи 10 настоящего Соглашения.

3. Предприятия должны надлежащим образом сохранять регистрационные листки и/или другие контрольные документы, заполненные в соответствии с положениями подпунктов "c", "d", "e" и "f" пункта 1 настоящей статьи, в течение не менее двенадцати месяцев со дня последней записи и предъявлять их по требованию контрольных органов".

Статья 14 - Меры по обеспечению проведения в жизнь Соглашения

Изменить пункт 2 следующим образом:

"... путем выборочного контроля регистрационных листков и других контрольных документов соблюдение предписаний ...".

* * *

Trans - int haulage

E/ECE/811)
E/ECE/TRANS/564) Amend.2

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ,

касающееся

РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,

ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР),

заключенное в Женеве 1 июля 1970 года

Поправка 2*

И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

---

* Вступила в силу 24 апреля 1992 года.

Статья 1 - Определения

Пункт g) изменить следующим образом:

"g) "автомобильные перевозки" означают любое передвижение по дорогам, открытым для общего пользования, порожнем либо с людьми или с грузом транспортного средства, используемого для перевозки пассажиров или грузов".

Пункт i) изменить следующим образом:

"i) "регулярные линии" означают линии, которые обеспечивают перевозку пассажиров через конкретно указанные интервалы движения по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров на заранее определенных остановках.

В правилах, регулирующих эксплуатацию линий, или в заменяющих их документах, утвержденных компетентными органами Договаривающихся сторон и опубликованных перевозчиком до вступления их в силу, конкретно указываются условия перевозки и, в частности, частота движения по линиям, расписания, тарифы и обязательство по перевозке пассажиров, если такие условия не определены законом или правилами.

Независимо от организации того, кто организует перевозку, линии, которые обеспечивают перевозку конкретно указанных категорий пассажиров, исключая других пассажиров, если такие линии эксплуатируются в соответствии с условиями, конкретно указанными в первом подпункте настоящего определения, считаются регулярными линиями. Такие линии, в частности те, которые обеспечивают доставку рабочих к месту работы и обратно или школьников в школу и обратно, далее называются "специальными регулярными линиями".

Пункт l) изменить следующим образом:

"l) под "неделей" - период времени с 00.00 час. в понедельник до 24.00 час. в воскресенье";

Пункт m) изменить следующим образом:

"m) под "отдыхом" - любой непрерывный период, продолжительностью не менее часа, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем".

Исключить пункты u) и o).

Статья 2: Область применения

Пункт 2 b) изменить следующим образом:

"b) если Договаривающиеся стороны, по территории которых производятся перевозки, не договорились об обратном, настоящее Соглашение не применяется к международным автомобильным перевозкам грузов, совершаемым:

1. транспортными средствами, которые используются для перевозки грузов и разрешенный максимальный вес которых, включая вес прицепов или полуприцепов, не превышает 3,5 тонны;

2. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров и которые в силу своей конструкции и оборудования могут перевозить не более девяти человек, включая водителя, и предназначены для этой цели;

3. транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;

4. транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 30 км в час;

5. транспортными средствами, которые используются вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка или которые находятся в их ведении;

6. транспортными средствами, которые используются службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, для перевозки почтовых отправлений, службами радио и телевидения и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков и приемников;

7. транспортными средствами, которые используются в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций;

8. специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

9. транспортными средствами, перевозящими цирковое или ярмарочное оборудование;

10. специальными аварийными транспортными средствами;

11. транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;

12. транспортными средствами, которые используются для некоммерческих перевозок грузов для личного пользования;

13. транспортными средствами, которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных".

Исключить подпункты c) и d) пункта 2.

Статья 3 - Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами

Текст данной статьи изменить следующим образом:

"Статья 3

Применение некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются Договаривающимися сторонами

1. Каждая Договаривающаяся сторона будет применять на своей территории к международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством, зарегистрированным на территории государства, не являющегося Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, положения не менее строгие, чем те, которые предусмотрены в статьях 5, 6, 7, 8, 9 и 10 настоящего Соглашения.

2. В случае, когда транспортное средство зарегистрировано в государстве, не являющемся Договаривающейся стороной настоящего Соглашения, каждая Договаривающаяся сторона может вместо контрольного устройства, отвечающего спецификациям, содержащимся в приложении к настоящему Соглашению, ограничиться требованием предъявить ежедневные регистрационные листки, заполненные водителем от руки".

Статья 4 - Общие принципы

Текст данной статьи изменить следующим образом:

"Статья 4

Общие принципы

Каждая Договаривающаяся сторона может применять более высокие минимальные или более низкие максимальные требования по сравнению с теми, которые указаны в статьях 5-8 включительно. Тем не менее положения настоящего Соглашения по-прежнему будут применяться к водителям, осуществляющим международные перевозки на транспортных средствах, зарегистрированных в другом государстве, являющемся или не являющемся Договаривающейся стороной".

Статья 5 - Условия, которым должны отвечать водители

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 5

Члены экипажа

1. Для водитиелей, занятых в перевозках грузов, установлен следующий минимальный возраст:

a) для водителей транспортных средств, включая, в случае необходимости, прицепы или полуприцепы, разрешенный максимальный вес которых не превышает 7,5 т, - не моложе 18 лет;

b) для водителей других транспортных средств:

- не моложе 21 года или

- не моложе 18 лет при условии, что эти лица имеют удостоверение о профессиональной пригодности, признаваемое одной из Договаривающихся сторон и подтверждающее окончание ими курсов подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов. Договаривающиеся стороны информируют друг друга о минимальном национальном уровне подготовки и других соответствующих условиях, касающихся водителей, занятых международной перевозкой грузов, в соответствии с настоящим Соглашением.

2. Водитель, занятый перевозкой пассажиров, должен быть не моложе 21 года.

Водитель, занятый перевозкой пассажиров по маршрутам в радиусе свыше 50 км от обычного места приписки транспортного средства, должен, кроме того, отвечать одному из следующих условий:

a) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 тонны;

b) у него должен быть стаж работы не менее одного года в качестве водителя транспортных средств, которые предназначены для пассажирских перевозок по маршрутам в радиусе 50 км от обычного места приписки этих транспортных средств или других типов пассажирских перевозок, не подпадающих под действие настоящего Соглашения, при условии, что компетентный орган сочтет, что в течение этого времени он приобрел необходимый опыт;

c) у него должно быть удостоверение о профессиональной пригодности, которое признается одной из Договаривающихся сторон и которое подтверждает, что он окончил курсы подготовки водителей транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров".

Статья 6 - Ежедневный отдых

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 6

Продолжительность управления

1. Продолжительность управления между любыми двумя периодами ежедневного отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, именуемая ниже "ежедневная продолжительность управления", не должна превышать девяти часов. Она может быть увеличена дважды в течение любой одной недели до 10 часов.

После максимум шести ежедневных периодов управления водитель должен получить еженедельный период отдыха в соответствии с пунктом 3 статьи 8.

Еженедельный период отдыха может быть отложен до конца шестого дня, если общая продолжительность управления на протяжении шести дней не превышает максимального времени, соответствующего шести ежедневным периодам управления транспортным средством.

В случае международных пассажирских перевозок, за исключением перевозок на регулярных линиях, вместо термина "шести" и "шестого" во втором и третьем подпунктах используются соответственно термины "двенадцати" и "двенадцатого".

2. Общая продолжительность управления на протяжении любых двух недель не должна превышать девяносто часов".

Статья 6-бис - Перерыв ежедневного периода отдыха при смешанных перевозках

Текст данной статьи исключить.

Статья 7 - Ежедневная продолжительность управления, максимальная недельная и двухнедельная продолжительность управления

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 7

Перерывы

1. После управления в течение четырех с половиной часов водитель должен сделать перерыв по крайней мере на сорок пять минут, если не наступает период отдыха.

2. Этот перерыв может быть заменен перерывами продолжительностью не менее пятнадцати минут каждый, распределенными на протяжении периода управления или сразу после этого периода таким образом, чтобы это соответствовало положениям пункта 1.

3. В течение этих перерывов водитель не должен выполнять никакой другой работы. Для целей настоящей статьи время ожидания и время, не используемое для управления и проведенное в движущемся транспортном средстве, на пароме или в поезде, не рассматривается в качестве "другой работы".

4. Перерывы, соблюдаемые на основании настоящей статьи, не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха".

Статья 8 - Максимальное время непрерывного управления

Текст данной статьи заменить следующим текстом:

"Статья 8

Продолжительность отдыха

1. В течение каждых двадцати четырех часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью не менее одиннадцати часов, который может быть сокращен до минимум девяти часов непрерывного отдыха не более трех раз в течение любой одной недели при условии, что до конца следующей недели в качестве компенсации водителю предоставляется отдых эквивалентный продолжительности.

В те дни, когда продолжительность отдыха не сокращается в соответствии с первым подпунктом, он может быть разбит на два или три отдельных периода в течение двадцати четырех часов, один из которых должен составлять не менее восьми последовательных часов. В этом случае минимальная продолжительность отдыха увеличивается до двенадцати часов.

2. Если в течение каждых тридцати часов транспортным средством управляли по крайней мере два водителя, каждый водитель должен иметь период отдыха, продолжительностью не менее восьми последовательных часов.

3. В течение каждой недели один из периодов отдыха, упомянутых в пунктах 1 и 2, должен составлять в качестве еженедельного отдыха в общей сложности сорок пять последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до минимум тридцати шести последовательных часов, если он используется в обычном месте приписки транспортного средства или в месте приписки водителя, или до минимум двадцати четырех последовательных часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано эквивалентным временем отдыха, если оно используется целиком до конца третьей недели, которая следует за данной неделей.

4. Еженедельный период отдыха, который начинается в течение одной недели и продолжается в течение следующей недели, может быть присоединен к одной из этих недель.

5. В случае пассажирских перевозок, к которым применяется четвертый абзац пункта 1 статьи 6, еженедельный период отдыха может быть перенесен на ту неделю, которая следует за неделей, за которую полагается этот отдых, и присоединен к еженедельному периоду отдыха этой второй недели.

6. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение ежедневного и/или еженедельного периода отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее восьми часов и предоставляться по просьбе заинтересованного лица в месте стоянки транспортного средства или приписки водителя.

7. Ежедневный период отдыха может использоваться на транспортном средстве, если на нем имеется спальное место и это транспортное средство находится на стоянке.

8. В отступление от положений пункта 1 выше, в случае, если водитель, осуществляющий перевозку грузов или пассажиров, сопровождает транспортное средство, которое перевозится на пароме или поезде, ежедневный период отдыха может прерываться не более одного раза, если соблюдены следующие условия:

та часть ежедневного периода отдыха, которая проводится на суше, должна использоваться до или после той части ежедневного периода отдыха, которая проводится на борту парома или в поезде;

период между двумя промежутками ежедневного отдыха должен быть, по возможности, короче и ни в коем случае не может превышать одного часа до погрузки или после выгрузки, причем таможенные формальности должны быть включены в операции по погрузке или выгрузке;

в течение обоих промежутков отдыха водитель должен располагать спальным местом.

Ежедневный период отдыха, прерываемый таким образом, должен увеличиваться на два часа".

Статья 9 - Еженедельный отдых

Текст данной статьи исключить.

Статья 10 - Состав экипажа

Текст данной статьи исключить.

Статья 11 - Исключительные случаи

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 9

Изъятия

Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящего Соглашения в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве лиц, транспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель должен указать характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листке контрольного устройства или в своей ведомости".

Статья 12 - Личная контрольная книжка

Текст данной статьи исключить.

Статья 12-бис - Контрольное устройство

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 10

Контрольное устройство

1. Договаривающие стороны предписывают установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на их территории, контрольных устройств согласно следующим требованиям:

a) контрольное устройство должно отвечать, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, требованиям настоящего Соглашения и приложения к нему, которое является составной частью настоящего Соглашения;

b) если нормальное и надлежащее использование контрольного устройства, установленного на транспортном средстве, невозможно, то каждый член экипажа должен вносить от руки с использованием соответствующих графических обозначений сведения, соответствующие его производственной деятельности и периодам отдыха, в регистрационный листок;

c) в тех случаях, когда члены экипажа, находясь вне транспортного средства, не могут использовать это устройство, они должны от руки вписать в регистрационный листок, используя соответствующие графические обозначения, различные периоды времени, относящиеся к их производственной деятельности вне транспортного средства;

d) необходимо, чтобы члены экипажа всегда имели при себе и могли представить для проверки регистрационные листки за текущую неделю и за последний день предыдущей недели, во время которого они управляли транспортным средством;

e) члены экипажа должны обеспечивать своевременное включение и правильную эксплуатацию контрольного устройства, а в случае его поломки они должны как можно скорее обеспечить его ремонт.

2. Работодатель выдает водителям достаточное количество регистрационных листков, имея при этом в виду их персональный характер, продолжительность их использования и необходимость их замены в случае повреждения или предоставления лицу, уполномоченному осуществлять контроль. Работодатель выдает водителям листки только установленного образца, пригодные для использования на том оборудовании, которое установлено на транспортном средстве.

3. Предприятия должны сохранять регистрационные листки, заполненные в соответствии с положениями подпунктов b), c) и d) пункта 1 настоящей статьи, в течение не менее 12 месяцев со дня последней записи и предъявлять их по требованию контрольных органов".

Статья 13 - Контроль, осуществляемый предприятием

Изменить нумерацию данной статьи на статью 11 и включить новый пункт 3 следующего содержания:

"3. Выплаты водителям, работающим по найму, даже если они осуществляются в форме премий или надбавок к заработной плате, связанные с пройденным расстоянием и/или объемом перевезенных грузов, запрещаются, за исключением тех случаев, когда эти выплаты не ставят под угрозу безопасность дорожного движения".

Статья 14 - Меры по обеспечению применения Соглашения

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 12

Меры по обеспечению применения Соглашения

1. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях. Компетентные административные органы Договаривающихся сторон будут информировать друг друга об общих мерах, принятых в этих целях.

2. Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь в ходе применения настоящего Соглашения и проверки его соблюдения.

3. В рамках этой взаимопомощи компетентные органы Договаривающихся сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается:

нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых за такие нарушения;

санкций, налагаемых Договаривающимися сторонами на своих резидентов за такие нарушения, совершенные на территории других Договаривающихся сторон.

В случае серьезных нарушений такая информация должна включать принятые санкции.

4. Если результаты проверки на дороге дают основания полагать, что водитель транспортного средства, зарегистрированного на территории другой Договаривающейся стороны, совершил нарушение, которое не может быть выявлено в связи с нехваткой необходимой информации, компетентные органы заинтересованных Договаривающихся сторон оказывают друг другу помощь с целью прояснить ситуацию. В случаях, когда с этой целью компетентная Договаривающаяся сторона проводит проверку на территории предприятия, результаты этой проверки доводятся до сведения другой заинтересованной стороны".

Статья 15 - Переходные положения

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 13

Переходные положения

Положения новой статьи 10 "Контрольное устройство" становятся обязательными для стран - Договаривающихся сторон настоящего Соглашения спустя три года после вступления в силу настоящих поправок. До этого срока продолжают применяться положения прежней статьи 12 "Личная контрольная книжка".

Изменить нумерацию статей 16-18 заключительных положений на 14-16, соответственно.

Статья 19

Изменить нумерацию этой статьи на 17 и изменить последнюю часть пункта 2 следующим образом:

"2. ...может в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения денонсировать настоящее Соглашение в отношении данной территории".

Статья 20

Изменить нумерацию этой статьи на 18.

Статья 21

Изменить нумерацию этой статьи на 19 и изменить первое предложение пункта 1 следующим образом:

"1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 18 настоящего Соглашения.

Статья 22

Изменить нумерацию этой статьи на 20 и изменить пункт 3 следующим образом:

"3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения".

Статья 23

Изменить нумерацию этой статьи на 21 и изменить последнюю часть пункта 1 следующим образом:

"1. ...указанные в пункте 1 статьи 14 настоящего соглашения".

Включить новую статью 22 следующего содержания:

"Статья 22

1. В добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны, любое ее предложение о внесении поправок в добавления 1 и 2 к приложению к настоящему Соглашению рассматривается Основной рабочей группой по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии.

3. В случае одобрения поправки большинством членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон для ее принятия.

4. Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной трети компетентных администраций Договаривающихся сторон уведомляют Генерального секретаря о своем возражении против поправки.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления".

Статья 24

Изменить нумерацию и текст данной статьи следующим образом:

"Статья 23

Помимо уведомлений, предусмотренных в статьях 20 и 21 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения:

a) о ратификациях и присоединениях в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;

b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения;

c) о денонсациях в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения;

d) о прекращении настоящего Соглашения в соответствии со статьей 16 настоящего Соглашения;

e) об уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 17 настоящего Соглашения;

f) о заявлениях и уведомлениях, полученных в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения;

g) о вступлении в силу любой поправки в соответствии со статьей 21 настоящего Соглашения".

Статья 25

Изменить нумерацию этой статьи на 24.

Статья 26

Изменить нумерацию этой статьи на 25 и изменить последнюю часть текста следующим образом:

"...указанных в пункте 1 статьи 14 настоящего Соглашения".

Приложение - Личная контрольная книжка

Текст данного приложения заменить следующим текстом:

"Приложение - Контрольное устройство

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ОФИЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ ТИПА

Статья 1

Заявки на официальное утверждение типа контрольного устройства или образца регистрационного листа с прилагаемыми к ним соответствующими спецификациями подаются изготовителем или его агентом одной из Договаривающихся сторон. Заявки в отношении какого-либо одного типа контрольного устройства или какого-либо одного образца регистрационного листа не могут подаваться более чем одной Договаривающейся стороне.

Статья 2

Договаривающаяся сторона предоставляет официальное утверждение любого типа контрольного устройства или любого образца регистрационного листа, которые соответствуют требованиям добавления 1 к настоящему приложению, при условии, что данная Договаривающаяся сторона может проверить соответствие серийных образцов официально утвержденному прототипу.

Любые изменения или добавления к официально утвержденному образцу должны быть предметом дополнительного официального утверждения типа, предоставляемого той Договаривающейся стороной, которая предоставила первоначальное официальное утверждение типа.

Статья 3

Договаривающиеся стороны выдают подателю заявки знак официального утверждения, который соответствует образцу, приведенному в добавлении 2, для каждого типа контрольного устройства или образца регистрационного листка, которые они официально утвердили в соответствии со статьей 2.

Статья 4

Компетентные органы Договаривающейся стороны, которой была представлена заявка на официальное утверждение, должны в отношении каждого типа контрольного устройства или образца регистрационного листка, который они официально утверждают или отказываются утвердить, либо направить в течение одного месяца органам других Договаривающихся сторон копию свидетельства официального утверждения с приложенными к нему копиями соответствующих спецификаций, либо, в соответствующем случае, уведомить эти органы об отказе в официальном утверждении; в случаях отказа они должны сообщить причины своего решения.

Статья 5

1. Если Договаривающаяся сторона, которая предоставила официальное утверждение типа в соответствии со статьей 2, признает, что определенное контрольное устройство или регистрационные листки с нанесенным на них знаком официального утверждения, который она выдала, не соответствуют тому прототипу, в отношении которого она предоставила официальное утверждение, она должна принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы серийные образцы соответствовали официально утвержденному прототипу. При необходимости принятые меры могут включать отмену официального утверждения типа.

2. Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, отменяет такое официальное утверждение, если контрольное устройство или регистрационный листок, которые были официально утверждены, не соответствуют положениям настоящего приложения или добавлений к нему или если в ходе эксплуатации обнаруживается, что они имеют какой-либо общий дефект, который делает их непригодными для той цели, для которой они предназначены.

3. Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение типа, уведомляется другой Договаривающейся стороной о каком-либо из случаев, упомянутых в пунктах 1 и 2, она должна после консультации с этой последней Договаривающейся стороной также предпринять меры, изложенные в этих пунктах, при условии соблюдения положений пункта 5.

4. Если Договаривающаяся сторона констатирует наличие одного из случаев, упомянутых в пункте 2, она может запретить до последующего уведомления продажу или использование контрольного устройства или регистрационных листков. Это положение распространяется и на случаи, упомянутые в пункте 1, в отношении контрольного устройства или регистрационных листков, которые были освобождены от первоначальной проверки, если завод-изготовитель после соответствующего предупреждения не приводит устройство в соответствие с официально утвержденным образцом или с требованиями настоящего приложения.

В любом случае компетентные органы Договаривающихся сторон должны уведомить друг друга в течение одного месяца о любой отмене официального утверждения типа или о любых других мерах, принятых в соответствии с пунктами 1, 2 и 3, и должны указывать причины таких действий.

5. Если Договаривающая сторона, предоставившая официальное утверждение типа, оспаривает наличие случаев, которые указаны в пунктах 1 или 2 и о которых она была уведомлена, заинтересованные Договаривающиеся стороны должны принять все меры в целях урегулирования данного спора.

Статья 6

1. Податель заявки на официальное утверждение типа образца регистрационного листка должен указать на своей заявке тип или типы контрольного устройства, на которых предусматривается использовать данный листок, и предоставить соответствующее оборудование такого типа или таких типов в целях апробирования данного листка.

2. Компетентные органы каждой Договаривающей стороны должны указать в свидетельстве официального утверждения образца регистрационного листка тип или типы контрольного устройства, на котором или которых этот образец листка может быть использован.

Статья 7

Договаривающиеся стороны не могут отказывать в регистрации какого-либо транспортного средства, оборудованного контрольным устройством, или запрещать ввод в эксплуатацию или использование такого транспортного средства по какой-либо из причин, связанных с тем, что данное транспортное средство оборудовано таким устройством, если на устройство нанесен знак официального утверждения, указанный в статье 3, и табличка с данными об установке, указанная в статье 9.

Статья 8

Все принятые в соответствии с положениями настоящего приложения решения об отказе в официальном утверждении типа контрольного устройства или образца регистрационного листка или об отмене такого официального утверждения должны быть детально обоснованы. Такое решение должно быть доведено до сведения заинтересованной стороны, которая одновременно должна быть проинформирована об имеющихся у нее средствах правовой защиты, предусмотренной законодательством данной Договаривающейся стороны, а также о периоде времени, в течение которого она может воспользоваться такими средствами правовой защиты.

II. УСТАНОВКА И ИНСПЕКЦИЯ

Статья 9

1. Контрольное устройство может быть установлено или подвергнуто ремонту механиками или мастерскими, которые утверждаются компетентными органами Договаривающихся сторон для этой цели после того, как последние, если они того пожелают, ознакомятся с мнениями заинтересованных заводов-изготовителей.

2. Утвержденный механик или мастерская должны наносить особый знак на налагаемые ими пломбы. Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны должны вести регистрационный журнал используемых знаков.

3. Компетентные органы Договаривающихся сторон должны направлять друг другу свои списки утвержденных механиков или мастерских, а также копии используемых знаков.

4. Для целей подтверждения того, что установка контрольного устройства была произведена в соответствии с требованиями настоящего приложения, должна устанавливаться табличка с данными об установке, предусмотренная в добавлении 1.

III. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ

Статья 10

Работодатель и водители несут ответственность за обеспечение надлежащего функционирования устройства.

Статья 11

1. Водители не должны использовать загрязненные или поврежденные регистрационные листки. В этом отношении листки должны быть надлежащим образом защищены.

В случае повреждения листка с внесенными в него записями водители должны прикладывать поврежденный листок к дополнительному листку, используемому для его замены.

2. Водители должны использовать регистрационные листки каждый день, в течение которого они управляли транспортным средством, начиная с момента его принятия. Регистрационный листок не должен изыматься до конца ежедневного периода работы, если нет официального разрешения на его изъятие. Регистрационный листок не может быть использован на период продолжительнее того, для которого он предназначен.

Если в результате нахождения вне транспортного средства водитель не может использовать устройство, установленное на транспортном средстве, то периоды времени должны быть занесены в листок либо от руки, либо путем автоматического регистрирования, либо другими способами, отчетливо и без загрязнения листка.

Если на борту транспортного средства находится более одного водителя, то водители должны вносить необходимые поправки в регистрационные листки таким образом, чтобы информация, указанная в пунктах 1-3 главы II добавления 1, заносилась на регистрационный листок того водителя, который фактически управляет транспортным средством.

3. Конструкция контрольного устройства должна быть такой, чтобы в случае необходимости после вскрытия оборудования уполномоченный инспектор мог ознакомиться с записями, произведенными за девять часов, предшествующих времени проверки, без необратимой деформации, порчи или загрязнения листка.

Кроме того, конструкция контрольного устройства должна быть такой, чтобы, не вскрывая корпус, можно было удостовериться в том, что запись производится.

4. По требованию уполномоченного инспектора водитель должен иметь возможность представить регистрационные листки за текущую неделю и в любом случае за последний день предшествующей недели, в течение которого он управлял транспортным средством.

Приложение - Добавление 1

ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ, ПРОВЕРКЕ, УСТАНОВКЕ И ИНСПЕКЦИИ

I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящем добавлении подразумеваются:

a) под "контрольным устройством" - оборудование, предназначенное для установки на дорожных транспортных средствах в целях показания или регистрации в автоматическом или полуавтоматическом режиме данных о движении этих транспортных средств или об определенных периодах работы их водителей;

b) под "регистрационным листком" - листок, который предназначен для внесения в него и хранения зарегистрированных данных, который вводится в контрольное устройство и на котором пишущие устройства последнего ведут непрерывную запись информации, подлежащей регистрации;

c) под "постоянной контрольного устройства" - цифровая характеристика, показывающая величину входного сигнала, необходимого для показания и регистрации пройденного расстояния в один километр; эта постоянная должна выражаться либо в оборотах на километр (к = ... об./км), либо в импульсах на километр (к = ... имп./км);

d) под "характеристическим коэффициентом транспортного средства" - цифровая характеристика, показывающая величину выходного сигнала, который создается тем элементом транспортного средства, который соединяет его с контрольным устройством (вторичный вал или ось коробки передач), когда транспортное средство проходит расстояние в один измеренный километр при нормальных условиях испытания (см. пункт 4 главы VI настоящего добавления). Характеристический коэффициент выражается либо в оборотах на километр (W = об./км), либо в импульсах на километр (W = ... имп./км);

e) под "эффективной окружностью" шин колес - среднее значение расстояний, пройденных несколькими колесами, приводящими в движение транспортное средство (ведущими колесами), за один полный их оборот. Измерение этих расстояний должно проводиться при нормальных условиях испытаний (см. пункт 4 главы VI настоящего добавления), их величина имеет следующее выражение: l = ... мм.

II. ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ФУНКЦИИ КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА

Контрольное устройство должно обеспечивать регистрацию:

1. расстояния, пройденного транспортным средством;

2. скорости транспортного средства;

3. продолжительности управления;

4. других периодов работы или нахождения на рабочем месте;

5. перерывов в работе и ежедневных периодов отдыха;

6. вскрытия корпуса, содержащего регистрационный листок;

7. для электронного контрольного устройства, представляющего собой устройство, которое функционирует на основе передачи электрических сигналов с датчиков расстояния и скорости, - любого перерыва, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании регистрирующего оборудования (за исключением освещения), в электрическом питании датчиков расстояния и скорости, а также любого перерыва в подаче сигнала на датчик расстояния и скорости.

На транспортных средствах, используемых двумя водителями, контрольное устройство должно обеспечивать регистрацию одновременно, но четко и на двух отдельных листках данных по периодам, указанным в пунктах 3, 4 и 5.

III. ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Контрольное устройство <u>должно</u> включать:

a) Визуальные приборы, показывающие:

пройденное расстояние (счетчик расстояния);

скорость (спидометр);

время (часы).

b) Регистрирующие приборы, в том числе:

прибор, регистрирующий пройденное расстояние;

прибор, регистрирующий скорость;

один или несколько приборов, которые регистрируют время и которые соответствуют требованиям, изложенным в пункте 4 части C главы III.

c) Пишущее устройство, отдельно регистрирующее в регистрационном листке:

каждое вскрытие корпуса, содержащего этот листок;

для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, - любой перерыв, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд в электрическом питании контрольного устройства (за исключением освещения) до повторного включения источника электрического питания;

для электронного контрольного устройства, определенного в пункте 7 главы II, - любой перерыв, продолжительность которого превышает 100 миллисекунд, в электрическом питании датчика расстояния и скорости, и любой перерыв в подаче сигнала на датчик расстояния и скорости.

2. Любое включение в оборудование каких-либо устройств в дополнение к перечисленным выше не должно создавать помех для надлежащего функционирования обязательных устройств или для считки их показаний.

Контрольное устройство должно представляться на официальное утверждение полностью укомплектованным любыми подобными дополнительными устройствами.

3. Материалы

a) Все составные части контрольного устройства должны быть изготовлены из материалов, обладающих достаточной устойчивостью и механической прочностью, а также стабильными электрическими и магнитными характеристиками.

b) Любое изменение в составной части контрольного устройства или в характере материалов, используемых для ее производства, должно до его внедрения в производство быть представлено на официальное утверждение тому органу, который предоставил официальное утверждение типа в отношении контрольного устройства.

4. Измерение пройденного расстояния

Пройденное расстояние может быть измерено и зарегистрировано либо:

при движении вперед и движении задним ходом, либо

при движении только вперед.

Любая регистрация движения задним ходом ни в коем случае не должна отрицательно влиять на четкость и точность других регистрируемых данных.

5. Измерение скорости

a) Диапазон измерения скорости должен соответствовать положениям, указанным в свидетельстве официального утверждения типа.

b) Собственная частота и демпфирование измерительного прибора должны быть таковыми, чтобы приборы, показывающие и регистрирующие скорость, могли в рамках диапазона измерения реагировать на изменения ускорения до 2 м/сек^2 в пределах допустимых погрешностей.

6. Измерение времени (часы)

a) Орган управления механизма запуска часов должен быть расположен внутри корпуса, содержащего регистрационный листок; каждое вскрытие этого корпуса должно автоматически регистрироваться на регистрационном листке.

b) Если механизм движения регистрационного листка вперед контролируется часами, то период, в течение которого эти часы идут правильно после полного завода, должен по крайнем мере на 10% превышать период регистрирования, соответствующий максимальному запасу листков, содержащемуся в оборудовании.

7. Освещение и защита

a) Визуальные приборы контрольного устройства должны быть оборудованы соответствующими неослепляющими приборами освещения.

b) Для целей обеспечения нормальных условий использования все внутренние части контрольного устройства должны быть защищены от попадания влаги и пыли. Кроме того, они должны быть защищены от несанкционированного вскрытия путем использования корпусов, которые можно опечатывать.

B. ВИЗУАЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

1. Индикатор пройденного расстояния (счетчик расстояния)

a) Минимальная цена деления шкалы контрольного устройства, показывающего пройденное расстояние, должна составлять 0,1 километра. Цифры, показывающие гектометры, должны быть четко отличимы от цифр, показывающих целые километры.

b) Цифры на шкале счетчика расстояния должны быть четко различимы, и их размер по высоте должен составлять не менее 4 мм для обеспечения их легкой считки.

c) Счетчик расстояния должен регистрировать не менее 99 999,9 километра пробега.

2. Индикаторы скорости (спидометр)

a) В рамках диапазона измерения шкала скорости должна быть равномерно градуирована на деления по 1, 2, 5 или 10 километров в час. Цена деления шкалы скорости (расстояние между двумя соседними делениями) не должна превышать 10% от максимальной скорости, указанной на шкале.

b) Участок шкалы, выходящий за пределы диапазона измерения, цифрами может не отмечаться.

c) Длина каждого промежутка шкалы, соответствующего разнице скорости в 10 километров в час, должна быть не менее 10 миллиметров.

d) На индикаторе стрелочного типа расстояние между стрелкой и циферблатом контрольного устройства не должно превышать 3 миллиметра.

3. Индикатор времени (часы)

Индикатор времени должен быть видимым снаружи контрольного устройства и должен обеспечивать четкую, устойчивую и недвусмысленную считку его показаний.

C. РЕГИСТРИРУЮЩИЕ ПРИБОРЫ

1. Общие положения

a) На всем обрудовании, независимо от формы регистрационного листка (лента или диск), должен быть нанесен знак, обеспечивающий правильную установку регистрационного листка, с тем чтобы время, показываемое часами, и отметка времени на листке совпадали.

b) Механизм, обеспечивающий подачу регистрационного листка, должен быть таким, чтобы последний двигался равномерно и мог быть без труда установлен и извлечен.

c) Для регистрационных листков в форме диска устройство, обеспечивающее движение вперед, должно контролироваться часовым механизмом. В этом случае круговое движение листка должно быть непрерывным и равномерным, с минимальной скоростью 7 миллиметров в час, измеряемой по внутреннему краю кольца, обозначающего границу зоны записи скорости.

В оборудовании ленточного типа, где устройство, обеспечивающее движение листков вперед, контролируется часовым мехнизмом, скорость прямолинейногс движения вперед должна быть не менее 10 миллиметров в час.

d) Регистрация пройденного расстояния, скорости транспортного средства и любого вскрытия корпуса, содержащего регистрационный листок или листки, должна быть автоматической.

2. Регистрация пройденного расстояния

a) Каждый километр пройденного расстояния должен быть отражен на записи в виде отклонения по крайней мере на один миллиметр в соответствующей системе координат.

b) Даже на скоростях, приближающихся к верхнему пределу диапазона измерения, регистрация расстояний должна оставаться четкой.

3. Регистрация скорости

a) Независимо от формы регистрационного листка, перо самописца, регистрирующего скорость, должно обычно двигаться по прямой линии и под прямым углом по отношению к направлению движения регистрационного листка.

Однако движение пера самописца может быть криволинейным, если соблюдаются следующие условия:

след, оставляемый пером самописца, должен быть перпендикулярным к средней окружности (для листков в форме диска) или к оси (для листков в форме ленты) зоны, предназначенной для регистрации скорости;

соотношение между радиусом кривой следа, оставленного пером самописца, и шириной зоны, предназначенной для регистрации скорости, должно быть не меньше чем 2,4 к 1, независимо от формы регистрационного листка;

градуировка шкалы времени должна проходить через зону записи в форме кривой того же радиуса, что и след, оставляемый пером самописца. Расстояния между делениями на шкале времени должны соответствовать периоду, не превышающему один час.

b) Каждое изменение скорости на 10 километров в час должно отражаться на записи в виде отклонения по крайней мере на 1,5 миллиметра в соответствующей системе координат.

4. Регистрация времени

a) Конструкция контрольного устройства должна быть таковой, чтобы период управления всегда регистрировался автоматически и чтобы можно было, в случае необходимости, при помощи прибора включения отдельно зарегистрировать другие периоды времени, например:

i) под знаком  - продолжительность управления;

ii) под знаком  - все другие периоды работы;

iii) под знаком  - другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно:

время ожидания, т.е. период, в течение которого водители должны оставаться на своих местах в ожидании сигналов к началу или возобновлению движения или к выполнению другой работы;

время, проведенное рядом с водителем во время движения транспортного средства;

время, проведенное на спальном месте во время движения транспортного средства;

iv) под знаком  - перерывы в работе и периоды ежедневного отдыха.

Каждая Договаривающаяся сторона может разрешить, чтобы все периоды, указанные в подпунктах i) и iii) выше, регистрировались под знаком на регистрационных листках, используемых на транспортных средствах, которые зарегистрированы на ее территории.

b) Необходимо, чтобы по характеристикам следов пера самописца, их взаимному расположению и, при необходимости, по знакам, указанным в пункте 4 a), можно было провести четкое различие между разными периодами времени.

Разные периоды времени должны отличаться друг от друга на записи толщиной соответствующих следов или при помощи любой другой системы, имеющей по крайней мере такую же эффективность с точки зрения отчетливости и легкости расшифровки записи.

c) На транспортных средствах, экипаж которых состоит более чем из одного водителя, записи, указанные в пункте 4 a), должны осуществляться на двух отдельных листках, причем каждый листок предназначен для одного водителя. В этом случае движение отдельных листков вперед должно обеспечиваться либо единым механизмом, либо отдельными синхронизированными механизмами.

D. ЗАКРЫВАЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО

1. Корпус, содержащий регистрационный листок или листки и прибор управления механизмом запуска часов, должен быть оборудован замком.

2. Каждое вскрытие корпуса, содержащего регистрационный листок или листки и прибор управления механизмом запуска чатов, должно автоматически регистрироваться на листке или листках.

E. МАРКИРОВКА

1. На циферблате контрольного устройства должна быть нанесена следующая маркировка:

рядом с цифрой, показываемой счетчиком расстояния, - единица измерения расстояния, обозначенная сокращением "км";

рядом со шкалой скорости - знак "км/ч";

диапазон измерения спидометра - в форме "V мин. ... км/ч, V макс. ... км/ч". Эта маркировка не нужна, если она указана на табличке описания оборудования.

Однако эти требования не должны распространяться на контрольные устройства, официально утвержденные до 10 августа 1970 года.

2. Табличка описания должна быть наглухо закреплена на устройстве и должна иметь следующую маркировку, которая должна быть видимой при установке контрольного устройства:

название и адрес завода-изготовителя оборудования;

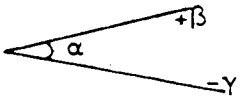
номер, присвоенный заводом-изготовителем, и год изготовления;

знак официального утверждения типа контрольного устройства;

постоянная оборудования в форме "k = ... об./км" или
k = ... имп./км";

факультативно: диапазон измерения скорости в форме, указанной в пункте 1;

если влияние чувствительности прибора к углу наклона на регистрируемые данные, поступающие с оборудования, может выходить за пределы допустимых отклонений, допустимый угол, выраженный следующим образом:



где α - угол, измеренный при горизонтальном положении лицевой части (обращенной вверх) оборудования, для которого калибруется прибор, а β и γ являются, соответственно, максимальными допустимыми верхним и нижним отклонениями от угла калибрования α.

F. МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ (ВИЗУАЛЬНЫЕ И РЕГИСТРИРУЮЩИЕ ПРИБОРЫ)

1. На испытательном стенде перед установкой:

a) пройденное расстояние:

на 1% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 3 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день и максимум 10 минут за семь дней в случаях, если продолжительность времени хода часов после их повторной заводки не меньше этого периода.

2. После установки:

a) пройденное расстояние:

на 2% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 4 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день или
±10 минут за семь дней.

3. В эксплуатации:

a) пройденное расстояние:

на 4% больше или меньше реального расстояния, если это расстояние составляет не менее одного километра;

b) скорость:

на 6 км/ч больше или меньше реальной скорости;

c) время:

± две минуты в день или
±10 минут за семь дней.

4. Максимально допустимые отклонения, указанные в пунктах 1, 2 и 3, действительны для температур в диапазоне 0°-40°C, причем температура измеряется в непосредственной близости от оборудования.

5. Измерение максимально допустимых отклонений, изложенных в пунктах 2 и 3, должно производиться в условиях, указанных в главе VI.

IV. РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЛИСТКИ

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Регистрационные листки должны быть такими, чтобы они не затрудняли нормальное функционирование прибора и чтобы содержащиеся на них записи были нестираемыми, легко читаемыми и четкими.

Регистрационные листки должны сохранять свои размеры и все занесенные на них записи при нормальных условиях влажности и температуры.

Кроме того, каждый член экипажа должен иметь возможность заносить на листки без их повреждения и ухудшения четкости записей следующую информацию:

a) в начале использования листка: свои фамилию и имя;

b) дату и место начала использования листка и дату и место завершения их использования;

c) регистрационный номер каждого транспортного средства, для работы на котором он назначен, как в начале первой поездки, зарегистрированной на листке, так и впоследствии, в случае смены транспортного средства в ходе использования листка;

d) показания одометра:

в начале первой поездки, зарегистрированной на листке;

в конце последней поездки, зарегистрированной на листке;

в случае смены транспортного средства в течение рабочего дня (показание по транспортному средству, для работы на котором он был назначен, и показание по транспортному средству, для работы на котором он будет назначен);

e) время каждой смены транспортного средства.

При нормальных условиях хранения записи должны сохранять свою четкость по крайней мере в течение одного года.

2. Минимальная возможная продолжительность записи на листках, независимо от их формы, должна составлять 24 часа.

Если соединяются несколько дисков для повышения непрерывной возможной продолжительности записи, которая может быть обеспечена без вмешательства персонала, соединения между различными дисками должны осуществляться таким образом, чтобы не было перерывов в записи или ее наложений в момент перехода с одного диска на другой.

B. ЗОНЫ ЗАПИСИ И ИХ ГРАДУИРОВАНИЕ

1. Регистрационные листки должны иметь следующие зоны записи:

зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся скорости;

зона, предназначенная исключительно для данных, касающихся пройденного расстояния;

одна или несколько зон для данных, касающихся времени управления, других периодов работы и нахождения на рабочем месте, перерывов в работе и периодов отдыха водителей.

2. Зона записи скорости должна быть разбита на деления по 20 километров в час или менее. Скорость, соответствующая каждому делению на шкале, должна быть указана в цифровом выражении против каждого деления. Знак "км/ч" должен быть проставлен в этой зоне по крайней мере один раз. Последнее деление шкалы должно совпадать с верхним пределом диапазона измерения.

3. Зона записи пройденного расстояния должна быть расположена таким образом, чтобы можно было легко снимать показания количества пройденных километров.

4. Зона или зоны, предназначенные для записи периодов, указанных в пункте 1, должны содержать такие знаки, которые позволяют четко определять различные периоды времени.

C. ИНФОРМАЦИЯ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА ЗАНОСИТЬСЯ НА РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЛИСТКИ

Каждый листок должен содержать следующую информацию в печатной форме:

название и адрес или фирменное название завода-изготовителя;

знак официального утверждения образца листка;

знак официального утверждения типа или типов контрольных устройств, на которых может использоваться данный листок;

верхний предел диапазона измерения скорости, указанный в километрах в час.

В рамках минимальных дополнительных требований на каждый листок должна наноситься в печатной форме шкала времени, градуированная таким образом, чтобы показания времени можно было снимать непосредственно с интервалами по 15 минут, а определение любого пятиминутного интервала не вызывало трудностей.

D. СВОБОДНОЕ МЕСТО ДЛЯ ЗАПИСЕЙ, ВПИСЫВАЕМЫХ ОТ РУКИ

На листках должно иметься такое свободное пространство, чтобы водители могли вписать, как минимум, следующие данные:

фамилию и имя водителя;

дату и место начала использования листка и дату и место завершения его использования;

регистрационный номер или номера транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;

показания одометра транспортного средства или транспортных средств, для работы на которых назначается водитель в период использования листка;

время любой смены транспортных средств.

V. УСТАНОВКА КОНТРОЛЬНОГО УСТРОЙСТВА

A. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Контрольное устройство должно быть установлено на транспортном средстве таким образом, чтобы водитель мог со своего места наблюдать за показаниями спидометра, счетчика расстояния и часов и чтобы при этом все части этих приборов, включая приводные элементы, были защищены от случайной поломки.

2. Необходимо, чтобы постоянная контрольного устройства могла быть приведена в соответствие с характеристическим коэффициентом транспортного средства при помощи надлежащего приспособления, так называемого адаптора.

Транспортные средства с двумя или более передаточными числами заднего моста должны быть оборудованы переключающим устройством, которое автоматически приводит эти различные передаточные числа в соответствие с передаточным числом контрольного устройства, которое было установлено на данном транспортном средстве.

3. После проверки контрольного устройства, проводимой после его установки, на транспортном средстве рядом с устройством или на самом устройстве крепится табличка с данными об установке таким образом, чтобы ее было хорошо видно. После каждого осмотра, который проводится утвержденным механиком или мастерской, когда требуется изменение самой установки, на месте предыдущей таблички должна быть установлена новая табличка.

На табличке должны быть указаны по крайней мере следующие данные:

фамилия/название, адрес или фирменное название утвержденного механика или мастерской;

характеристический коэффициент транспортного средства в форме "w = ...об./км" или "w = ...имп./км";

эффективная окружность шин колес в форме "l = ... мм";

даты определения характеристического коэффициента транспортного средства и измерения эффективной окружности шин колес.

B. НАЛОЖЕНИЕ ПЛОМБ

Пломбы накладываются на следующие части:

a) табличка с данными об установке за исключением тех случаев, когда она установлена таким образом, что ее нельзя снять без уничтожения указанной на ней маркировки;

b) два конца соединения между самим контрольным устройством и транспортным средством;

c) непосредственно адаптор и участок его включения в цепь;

d) переключающий механизм для транспортных средств с двумя или более передаточными числами ведущего моста;

e) участки, соединяющие адаптор и переключающий механизм с остальной частью контрольного устройства;

f) корпуса, оговоренные в пункте 7 b) части A главы III.

В особых случаях в ходе официального утверждения типа контрольного устройства может требоваться установка дополнительных пломб, в этом случае в свидетельстве официального утверждения должна производиться запись об установке этих пломб.

В чрезвычайных случаях могут быть сняты только те пломбы, которые указаны в подпунктах b), c) и e); в каждом отдельном случае нарушение этих пломб должно составляться и представляться компетентному органу письменное заявление, в котором указываются причины такого действия.

VI. ПРОВЕРКИ И ИНСПЕКЦИИ

Договаривающаяся сторона назначает органы, которые проводят проверки и инспекции.

1. Утверждение новых или восстановленных приборов

Каждое отдельное новое или восстановленное устройство должно быть освидетельствовано с точки зрения правильности его функционирования и точности его показаний и записей в пределах, изложенных в пункте 1 части F главы III, путем наложения пломб в соответствии с пунктом f) части B главы V.

С этой целью Договаривающаяся сторона может оговаривать первоначальную проверку, состоящую из проверки и подтверждения соответствия нового или восстановленного устройства, официально утвержденному образцу и/или требованиям настоящего приложения и добавлений к нему, или может делегировать полномочия по освидетельствованию заводам-изготовителям или их официально уполномоченным агентам.

2. Установка

После монтажа на транспортном средстве контрольное устройство и вся установка должны соответствовать положениям, касающимся максимально допустимых отклонений, которые изложены в пункте 2, части F главы III.

Инспекционные испытания должны проводиться утвержденным механиком или мастерской под их ответственность.

3. Периодические инспекции

a) Периодические инспекции контрольного устройства, установленного на транспортных средствах, должны проводиться не реже одного раза в два года, они могут проводиться одновременно с испытаниями транспортных средств на пригодность к эксплуатации на дорогах.

Эти инспекции должны включать следующие проверки:

правильность работы контрольного устройства;

наличие на контрольном устройстве знака официального утверждения типа;

наличие таблички с данными;

целостность пломб на контрольном устройстве и на других частях;

фактическая окружность шин.

b) Инспекция в целях проверки соблюдения положения пункта 3 части F главы III о максимально допустимых отклонениях в ходе эксплуатации должна проводиться не реже одного раза в шесть лет, хотя каждая Договаривающаяся сторона может установить более короткие интервалы для проведения таких инспекций транспортных средств, зарегистрированных на ее территории. В ходе таких инспекций должна проводиться замена таблички с данными об установке.

4. Измерение погрешностей

Измерение погрешностей при установке или в ходе эксплуатации должно проводиться при следующих условиях, которые должны рассматриваться как стандартные условия испытаний:

транспортное средство в снаряженном состоянии без груза;

давление в шинах соответствует инструкциям завода-изотовителя;

износ шин в пределах, разрешенных законодательством;

движение транспортного средства: транспортное средство, приводимое в движение собственным двигателем, должно двигаться прямолинейно по ровной поверхности со скоростью 50 ± 5 км/ч; испытание может также проводиться на соответствующем испытательном стенде при условии обеспечения аналогичной точности.

Приложение - Добавление 2

ЗНАК И СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

I. ЗНАК ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

1. Знак официального утверждения состоит из:

прямоугольника, в котором проставлена буква "Е", за которой следует указанный ниже общепринятый отличительный номер страны, предоставившей официальное утверждение:

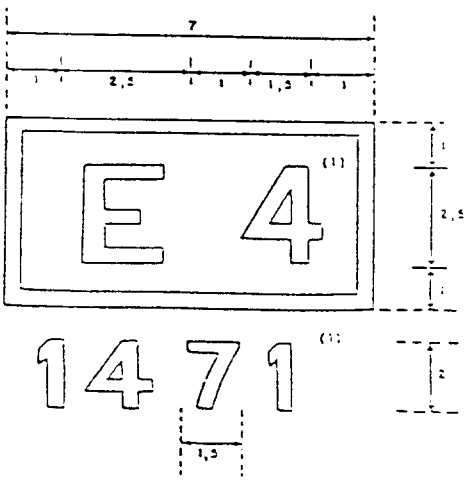
Норвегия - 1
Испания - 2
Швеция - 3
Португалия - 4
Греция - 5
Югославия - 6
Австрия - 7
Германия - 8
Чешская и Словацкая Федеративная Республика - 9
Бельгия - 10
Дания - 11
Люксембург - 12
Нидерланды - 13
Соединенное Королевство - 14
Франция - 15
Союз Советских Социалистических Республик - 16
Италия - 17
Ирландия - 18

Последующие порядковые номера будут присваиваться другим странам в хронологическом порядке ратификации ими Европейского соглашения, касающегося работ экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки или в порядке их присоединения к этому Соглашению; и

номера официального утверждения, соответствующего номеру свидетельства официального утверждения, который присваивается прототипу контрольного устройства или регистрационного листка, и располагаемого в любой точке в непосредственной близости от этого прямоугольника.

2. Знак официального утверждения проставляется на табличке описания каждого контрольного устройства и каждого регистрационного листка. Он должен быть нестираемым и всегда оставаться четким.

3. Размеры знака официального утверждения, показанные ниже, выражены в миллиметрах, эти размеры являются минимальными. Соотношения между размерами должны сохраняться.



1/ Данные цифры приведены исключительно в качестве примера.

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение, выдает стороне, подавшей заявку, свидетельство официального утверждения, образец которого приведен ниже. При сообщении другим Договаривающимся сторонам о предоставлении или, в соответствующих случаях, отмене официальных утверждений Договаривающаяся сторона должна использовать копии этого свидетельства.

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Название компетентной администрации .....

Уведомление, касающееся*:
официального утверждения типа контрольного устройства
отмены официального утверждения типа контрольного устройства
официального утверждения образца регистрационного листка
отмены официального утверждения регистрационного листка

.....

Официальное утверждение № .....

1. Торговый знак или название .....
2. Название типа или образца .....
3. Название завода-изготовителя .....
4. Адрес завода-изготовителя .....

.....

5. Представлено на официальное утверждение (дата) .....
6. Испытано (место) .....
7. Дата и номер протокола испытания .....
8. Дата официального утверждения .....
9. Дата отмены официального утверждения .....
10. Тип или типы контрольного устройства, для эксплуатации на котором(которых) предназначен листок .....

.....

11. Место .....
12. Дата .....
13. Прилагаемые описательные документы .....

---

14. Примечания

.....
(Подпись)

---

* Ненужное вычеркнуть".

E/ECE 810
E/ECE/TRANS/503 | Rev.1

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE

AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF PERISHABLE FOODSTUFFS AND ON THE SPECIAL EQUIPMENT TO BE USED FOR SUCH CARRIAGE (ATP)

done at Geneva on 1 september 1970
First revised edition

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)

fait à Genève le 1er septembre 1970
Première édition révisée

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

совершено в Женеве 1 сентября 1970 года
Первое пересмотренное издание

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE

AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF PERISHABLE FOODSTUFFS AND ON THE SPECIAL EQUIPMENT TO BE USED FOR SUCH CARRIAGE (ATP)

done at Geneva on 1 september 1970
First revised edition

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)

fait à Genève le 1er septembre 1970
Première édition révisée

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

совершено в Женеве 1 сентября 1970 года
Первое пересмотренное издание

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

NEW YORK НЬЮ-ЙОРК
1991

NOTE

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country, territory, city or area, or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

FOREWORD

The text below comprises, in addition to the Agreement itself and the Protocol of signature, the annexes in the form in which they entered into force on 29 July 1968 as well as the amendments thereto up to 1 January 1990.

NOTE

Les appelations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

AVANT-PROPOS

Le texte ci-après comprend, outre l'Accord proprement dit les annexes telles qu'elles sont entrées en vigueur le 1er septembre 1970, ainsi que les amendements apportés jusques et y compris le 1er octobre 1991.

ПРИМЕЧАНИЕ

Используемые обозначения и распределение материала в настоящем издании не означают, что Секретариат Организации Объединенных Наций выражает какое-либо мнение относительно юридического статуса той или иной страны или территории или же ее органов власти, а также относительно прохождения ее границ.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В нижеследующем тексте содержатся, помимо собственно Соглашения, тексты приложений, вступивших в силу 1 сентября 1970 года, и поправок, внесенных в них до 1 октября 1991 года.

E/ECE/810 E/ECE/TRANS/563	Rev.1

UNITED NATIONS PUBLICATION
Sales No. E/F/R.91.II.E.38
ISBN 92-1-016263-3

AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF PERISHABLE FOODSTUFFS AND ON THE SPECIAL EQUIPMENT TO BE USED FOR SUCH CARRIAGE (ATP)

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIROUS of improving the conditions of preservation of the quality of perishable foodstuffs during their carriage, particularly in international trade,

CONSIDERING that the improvement of those conditions is likely to promote the expansion of trade in perishable foodstuffs,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

SPECIAL TRANSPORT EQUIPMENT

Article 1

For the international carriage of perishable foodstuffs, equipment shall not be designated as "insulated", "refrigerated", "mechanically refrigerated", or "heated" equipment unless it complies with the definitions and standards set forth in annex 1 to this Agreement.

Article 2

The Contracting Parties shall take the measures necessary to ensure that the equipment referred to in article 1 of this Agreement is inspected and tested for compliance with the said standards in conformity with the provisions of annex 1, appendices 1, 2, 3 and 4, to this Agreement. Each Contracting Party shall recognize the validity of certificates of compliance issued in conformity with annex 1, appendix 1, paragraph 4 to this Agreement by the competent authority of another Contracting Party. Each Contracting Party may recognize the validity of certificates of compliance issued in conformity with the requirements of annex 1, appendices 1 and 2, to this Agreement by the competent authority of a State not a Contracting Party.

Chapter II

USE OF SPECIAL TRANSPORT EQUIPMENT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF CERTAIN PERISHABLE FOODSTUFFS

Article 3

1. The provisions of article 4 of this Agreement shall apply to all carriage, whether for hire or reward or for own account, carried out exclusively - subject to the provisions of paragraph 2 of this article - by rail, by road or by a combination of the two, of

- quick (deep)-frozen and frozen foodstuffs, and of
- foodstuffs referred to in annex 3 to this Agreement even if they are neither quick (deep)-frozen nor frozen,

GE.91-23178/3777B

if the point at which the goods are, or the equipment containing them is, loaded on to a rail or road vehicle and the point at which the goods are, or the equipment containing them is, unloaded from that vehicle are in two different States and the point at which the goods are unloaded is situated in the territory of a Contracting Party.

In the case of carriage entailing one or more sea crossings other than sea crossings as referred to in paragraph 2 of this article, each land journey shall be considered separately.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall likewise apply to sea crossings of less than 150 km on condition that the goods are shipped in equipment used for the land journey or journeys without transloading of the goods and that such crossings precede or follow one or more land journeys as referred to in paragraph 1 of this article or take place between two such land journeys.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, the Contracting Parties need not apply the provisions of article 4 of this Agreement to the carriage of foodstuffs not intended for human consumption.

Article 4

1. For the carriage of the perishable foodstuffs specified in annexes 2 and 3 to this Agreement, the equipment referred to in article 1 of this Agreement shall be used unless the temperatures to be anticipated throughout carriage render this requirement manifestly unnecessary for the purpose of maintaining the temperature conditions specified in annexes 2 and 3 to this Agreement. The equipment shall be so selected and used that the temperature conditions prescribed in the said annexes can be complied with throughout carriage. Furthermore, all appropriate measures shall be taken, more particularly as regards the temperature of the foodstuffs at the time of loading and as regards icing or re-icing during the journey or other necessary operations. Nevertheless, the provisions of this paragraph shall apply only in so far as they are not incompatible with international undertakings in the matter of international carriage arising for the Contracting Parties by virtue of conventions in force at the time of the entry into force of this Agreement or by virtue of conventions substituted for them.

2. If during carriage under this Agreement the provisions of paragraph 1 of this article have not been complied with,

(a) the foodstuffs may not be disposed of in the territory of a Contracting Party after completion of carriage unless the competent authorities of that Contracting Party deem it compatible with the requirements of public health to authorize such disposal and unless such conditions as the authorities may attach to the authorization when granting it are fulfilled; and

(b) every Contracting Party may, by reason of the requirements of public health or zooprophylaxis and in so far as it is not incompatible with the other international undertakings referred to in the last sentence of paragraph 1 of this article, prohibit the entry of the foodstuffs into its territory or make their entry subject to such conditions as it may determine.

3. Compliance with the provisions of paragraph 1 of this article shall be required of carriers for hire or reward only in so far as they have undertaken to procure or provide services intended to ensure such compliance and if such compliance depends on the performance of those services. If other persons, whether individuals or corporate bodies, have undertaken to procure or provide services intended to ensure compliance with the provisions of this Agreement, they shall be required to ensure such compliance in so far as it depends on performance of the services they have undertaken to procure or provide.

4. During carriage which is subject to the provisions of this Agreement and for which the loading point is situated in the territory of a Contracting Party, responsibility for compliance with the requirements of paragraph 1 of this article shall rest, subject to the provisions of paragraph 3 of this article,

- in the case of transport for hire or reward, with the person, whether an individual or a corporate body, who is the consignor according to the transport document or, in the absence of a transport document, with the person, whether an individual or a corporate body, who has entered into the contract of carriage with the carrier;

- in other cases with the person, whether an individual or a corporate body, who performs carriage.

Chapter III

MISCELLANEOUS PROVISIONS

Article 5

The provisions of this Agreement shall not apply to carriage in containers by land without transloading of the goods where such carriage is preceded or followed by a sea crossing other than a sea crossing as referred to in article 3, paragraph 2, of this Agreement.

Article 6

1. Each Contracting Party shall take all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures taken for this purpose.

2. If a Contracting Party discovers a breach committed by a person residing in the territory of another Contracting Party, or imposes a penalty upon such a person, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty imposed.

Article 7

The Contracting Parties reserve the right to enter into bilateral or multilateral agreements to the effect that provisions applicable to special equipment and provisions applicable to the temperatures at which certain foodstuffs are required to be maintained during carriage may, more

particularly by reason of special climatic conditions, be more stringent than those prescribed in this Agreement. Such provisions shall apply only to international carriage between Contracting Parties which have concluded bilateral or multilateral agreements as referred to in this article. Such agreements shall be transmitted to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate them to Contracting Parties to this Agreement which are not signatories of the said agreements.

Article 8

Failure to observe the provisions of this Agreement shall not affect either the existence or the validity of contracts entered into for the performance of carriage.

Chapter IV

FINAL PROVISIONS

Article 9

1. States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement

(a) by signing it;

(b) by ratifying it after signing it subject to ratification; or

(c) by acceding to it.

2. States which may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe under paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement by acceding thereto after its entry into force.

3. This Agreement shall be open for signature until 31 May 1971 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 10

1. Any State may at the time of signing this Agreement without reservation as to ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the Agreement does not apply to carriage performed in any or in a particular one of its territories situated outside Europe. If notification as aforesaid is made after the entry into force of the Agreement in respect of the notifying State the Agreement shall, ninety days after the date on which the Secretary-General has received the notification, cease to apply to carriage in the territory or territories named in that notification.

2. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article may at any time thereafter declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the Agreement will be applicable to carriage performed in a territory named in the notification made under paragraph 1 of this article and the Agreement shall become applicable to carriage in that territory one hundred and eighty days after the date on which the Secretary-General has received that notification.

Article 11

1. This Agreement shall come into force one year after five of the States referred to in its article 9, paragraph 1, have signed it without reservation as to ratification or have deposited their instruments of ratification or accession.

2. With respect to any State which ratifies, or accedes to, this Agreement after five States have signed it without reservation as to ratification or have deposited their instruments of ratification or accession, this Agreement shall enter into force one year after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 12

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by giving notice of denunciation to the Secretary-General of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect fifteen months after the date on which the Secretary-General received the notice of denunciation.

Article 13

This Agreement shall cease to have effect if the number of Contracting Parties is less than five throughout any period of twelve consecutive months after its entry into force.

Article 14

1. Any State may at the time of signing this Agreement without reservation as to ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement will be applicable to all or any of the territories for the international relations of which that State is responsible. This Agreement shall be applicable to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after receipt of the notice by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under paragraph 1 of this article making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with article 12 hereof.

Article 15

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between those Parties. If within three months from the date of the request for arbitration, the Parties concerned in the dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to designate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators designated under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties concerned in the dispute.

Article 16

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 15, paragraphs 2 and 3 of this Agreement. The other Contracting Parties shall not be bound by these paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party which has entered a reservation under paragraph 1 of this article may at any time withdraw the reservation by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

3. With the exception of the reservation provided for in paragraph 1 of this article, no reservation to this Agreement shall be permitted.

Article 17

1. After this Agreement has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising this Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a revision conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months from the date of the notification sent by the Secretary-General, not less than one third of the Contracting Parties signify their assent to the request.

2. If a conference is convened in pursuance of paragraph 1 of this article, the Secretary-General shall so advise all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months, the proposals which they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate the provisional agenda for the conference, together with the text of such proposals, to all Contracting Parties not less than three months before the date on which the conference is to open.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in pursuance of this article all the countries referred to in article 9, paragraph 1, of this Agreement, and also the countries which have become Contracting Parties under the said article 9, paragraph 2.

Article 18

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and bring it to the notice of all the other States referred to in article 9, paragraph 1, of this Agreement.

2. Within a period of six months following the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General

(a) that it has an objection to the amendment proposed, or

(b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its country.

3. If a Contracting Party sends the Secretary-General a communication as provided for in paragraph 2 (b) of this article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the period of six months prescribed in respect of the initial communication.

4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.

5. If no objection to the proposed amendment has been stated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article, the amendment shall be deemed to have been accepted on the date specified below:

(a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General in accordance with paragraph 2 (b) of this article, on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article;

(b) if at least one Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General in accordance with paragraph 2 (b) of this article, on the earlier of the following two dates:

- the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposed amendment, subject however to the proviso that if all the acceptances were notified before the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article the date shall be the date of expiry of that period;

- the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this article.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force six months after the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible inform all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated in accordance with paragraph 2 (a) of this article and whether one or more Contracting Parties have sent him a communication in accordance with paragraph 2 (b) of this article. If one or more Contracting Parties have sent him such a communication, he shall subsequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have sent such a communication raise an objection to the proposed amendment or accept it.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this article, the annexes and appendices to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties. If the administration of a Contracting Party has stated that under its national law its agreement is contingent on special authorization or on the approval of a legislative body, the consent of the Contracting Party concerned to the modification of an annex shall not be deemed to have been given until the Contracting Party has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations may provide that, during a transitional period, the old annexes shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the new annexes. The Secretary-General shall specify the date of the entry into force of the new texts resulting from such modifications.

Article 19

In addition to communicating to them the notifications provided for in articles 17 and 18 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 9, paragraph 1, of this Agreement and the States which have become Contracting Parties under article 9, paragraph 2, of:

(a) signatures, ratifications and accessions under article 9;

(b) the dates of entry into force of this Agreement pursuant to article 11;

(c) denunciations under article 12;

(d) the termination of this Agreement under article 13;

(e) notifications received under articles 10 and 14;

(f) declarations and notifications received under article 16, paragraphs 1 and 2;

(g) the entry into force of any amendment pursuant to article 18.

Article 20

After 31 May 1971, the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States mentioned in article 9, paragraphs 1 and 2, of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this first day of September, one thousand nine hundred and seventy, in a single copy, in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Annex 1

DEFINITIONS OF AND STANDARDS FOR SPECIAL EQUIPMENT 1/
FOR THE CARRIAGE OF PERISHABLE FOODSTUFFS

1. Insulated equipment. Equipment of which the body 2/ is built with insulating walls, doors, floor and roof, by which heat exchanges between the inside and outside of the body can be so limited that the overall coefficient of heat transfer (K coefficient), is such that the equipment is assignable to one or other of the following two categories:

I_N = Normally insulated equipment — characterized by a K coefficient equal to or less than 0.7 $W/m^{2\circ}$ C

I_R = Heavily insulated equipment characterized by — a K coefficient equal to or less than 0.4 $W/n^{2\circ}$ C

— walls with a thickness of at least 45 mm for transport equipment of a width greater than 2.50 m.

This second condition is, however, not required for transport equipment designed prior to the date of entry into force of this amendment 3/ and built before that date or during a period of three years following that date.

The definition of the K coefficient and a description of the method to be used in measuring it, are given in appendix 2 to this annex.

2. Refrigerated equipment. Insulated equipment which, using a source of cold (natural ice, with or without the addition of salt; eutectic plates; dry ice, with or without sublimation control; liquefied gases, with or without evaporation control, etc.) other than a mechanical or "absorption" unit, is capable, with a mean outside temperature of + 30° C, of lowering the temperature inside the empty body to, and thereafter maintaining it:

At + 7° C maximum in the case of class A;

At - 10° C maximum in the case of class B;

1/ Wagons, lorries, trailers, semi-trailers, containers and other similar equipment.

2/ In the case of tank equipment, the term "body" means under this definition, the tank itself.

3/ The date of entry into force of this amendment is: 15 May 1991.

At - 20° C maximum in the case of class C; and

At 0° C maximum in the case of class D,

with the aid of appropriate refrigerants and fittings. Such equipment shall comprise one or more compartments, receptacles or tanks for the refrigerant. The said compartments, receptacles or tanks shall:

Be capable of being filled or refilled from the outside; and

Have a capacity in conformity with the provisions of annex 1, appendix 2, paragraph 34.

The K coefficient of equipment of classes B and C shall in every case be equal to or less than 0.4 W/m^2° C.

3. Mechanically refrigerated equipment. Insulated equipment either fitted with its own refrigerating appliance, or served jointly with other units of transport equipment by such an appliance, (mechanical compressor unit, "absorption" unit, etc.). The appliance shall be capable, with a mean outside temperature of + 30° C, of lowering the temperature inside the empty body to, and thereafter maintaining it continuously in the following manner at:

In the case of classes A, B and C, any desired practically constant value t_i in conformity with the standards defined below for the three classes:

Class A. Mechanically refrigerated equipment fitted with a refrigerating appliance such that t_i may be chosen between + 12° C and 0° C inclusive.

Class B. Mechanically refrigerated equipment fitted with a refrigerating appliance such that t_i may be chosen between + 12° C and - 10° C inclusive.

Class C. Mechanically refrigerated equipment fitted with a refrigerating appliance such that t_i may be chosen between + 12° C and - 20° C inclusive.

In the case of classes D, E and F a fixed practically constant value t_i in conformity with the standards defined below for the three classes:

Class D. Mechanically refrigerated equipment fitted with a refrigerating appliance such that t_i is equal to or less than 0° C.

Class E. Mechanically refrigerated equipment fitted with a refrigerating appliance such that t_i is equal to or less than - 10° C.

Class F. Mechanically refrigerated equipment fitted with a refrigerating appliance such that t_i is equal to or less than - 20° C. The K coefficient of equipment of classes B, C, E and F shall in every case be equal to or less than 0.4 W/m^2° C.

4. Heated equipment. Insulated equipment fitted with a heat-producing appliance which is capable of raising the temperature inside the empty body to, and thereafter maintaining it for not less than 12 hours without renewal of supply at, a practically constant value of not less than + 12° C when the mean outside temperature of the body is that indicated below for the two classes:

Class A. Heated equipment for use when the mean outside temperature is - 10° C; and

Class B. Heated equipment for use when the mean outside temperature is - 20° C.

The K coefficient of equipment of class B shall in every case be equal to or less than 0.4 W/m^2° C.

5. Transitional provisions. For a period of three years following the date of entry into force of this Agreement in conformity with the provisions of article 11, paragraph 1 thereof, the overall coefficient of heat transfer (K coefficient) may, in the case of equipment already in service at that date, be equal to or less than:

0.9 W/m^2° C in the case of insulated equipment in category I_N, refrigerated equipment in class A, all mechanically refrigerated equipment, and heated equipment in class A; and

0.6 W/m^2° C in the case of refrigerated equipment in classes B and C and heated equipment in class B.

Moreover, after the period of three years referred to in the first subparagraph of this paragraph and until the equipment is finally withdrawn from service, the K coefficient of the mechanically refrigerated equipment in question of classes B, C, E and F may be equal to or less than 0.7 W/m^2° C.

These transitional provisions shall not, however, preclude the application of any stricter regulations enacted by certain States for equipment registered in their own territory.

Annex 1, Appendix 1

PROVISIONS RELATING TO THE CHECKING OF INSULATED, REFRIGERATED, MECHANICALLY REFRIGERATED OR HEATED EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE STANDARDS

1. Except in the cases provided for in appendix 2, paragraphs 29 and 49, to this annex, checks for compliance with the standards prescribed in this annex shall be made at the testing stations designated or approved by the competent authority of the country in which the equipment is registered or recorded. They shall be made:

   (a) before the equipment is put into service;

   (b) periodically, at least once every six years; and

   (c) whenever required by the competent authority.

2. (a) New equipment of a specific type serially produced may be approved by testing one unit of that type. If the unit tested fulfils the requirements prescribed for the class to which it is presumed to belong, the test report shall be regarded as a Type Approval Certificate. This certificate shall expire at the end of a period of six years.

   (b) The competent authority shall take steps to verify that production of other units is in conformity with the approved type. For this purpose it may check by testing sample units drawn at random from the production series.

   (c) A unit shall not be regarded as being of the same type as the unit tested unless it satisfies the following minimum conditions:

      (i) If it is insulated equipment, in which case the reference equipment may be insulated, refrigerated, mechanically refrigerated or heated equipment,

         the construction shall be comparable and, in particular, the insulating material and the method of insulation shall be identical;

         the thickness of the insulating material shall be not less than that of the reference equipment;

         the interior fittings shall be identical or simplified;

         the number of doors and the number of hatches or other openings shall be the same or less; and

         the inside surface area of the body shall not be as much as 20% greater or smaller;

(ii) If it is refrigerated equipment, in which case the reference equipment shall be refrigerated equipment,

the conditions set out under (i) above shall be satisfied;

inside ventilation appliances shall be comparable;

the source of cold shall be identical; and

the reserve of cold per unit of inside surface area shall be greater or equal;

(iii) If it is mechanically refrigerated equipment, in which case the reference equipment shall be either:

(a) mechanically refrigerated equipment

the conditions set out in (i) above shall be satisfied; and the effective refrigerating capacity of the mechanical refrigeration appliance per unit of inside surface area, under the same temperature conditions, shall be greater or equal.

or (b) insulated equipment to which it is intended to have fitted, at a later date, a mechanical refrigeration unit and which is complete in every detail but with the refrigeration unit removed and the aperture filled, during the measurement of the K coefficient, with close fitting panels of the same overall thickness and type of insulation as is fitted to the front wall. In which case:

the conditions set out in (i) above shall be satisfied; and the effective refrigerating capacity of the mechanical refrigeration unit fitted to insulated reference equipment shall be as defined in annex 1, appendix 2, paragraph 41.

(iv) If it is heated equipment, in which case the reference equipment may be insulated or heated equipment,

the conditions set out under (i) above shall be satisfied;
the source of heat shall be identical; and
the capacity of the heating appliance per unit of inside surface area shall be greater or equal.

(d) If, in the course of the six year period, the production series exceeds 100 units, the competent authority shall determine the percentage of units to be tested.

3. The methods and procedures to be used in checking for compliance with the standards are described in appendix 2 to this annex.

4. A certificate of compliance with the standards shall be issued by the competent authority on a form corresponding to the model reproduced in appendix 3 to this annex. The certificate or a certified true photographic copy thereof shall be carried on the equipment during carriage and be produced whenever so required by the control authorities. However, if the certification plate reproduced in appendix 3 to this annex is affixed to the equipment, the said plate shall be recognized as equivalent to an ATP certificate. The said certification plate shall be removed as soon as the equipment ceases to conform to the standards laid down in this annex. If equipment cannot be designated as belonging to a category or class except by virtue of the transitional provisions contained in paragraph 5 of this annex, the validity of the certificate issued for such equipment shall be limited to the period laid down in the said transitional provisions.

5. Distinguishing marks and particulars shall be affixed to the equipment in conformity with the provisions of appendix 4 to this annex. They shall be removed as soon as the equipment ceases to conform to the standards laid down in this annex.

6. The insulated bodies of "insulated", "refrigerated", "mechanically refrigerated" or "heated" transport equipment and their thermal appliances shall each bear permanent distinguishing marks affixed by the manufacturer and including at least the following particulars:

   Country of manufacture or letters used in international road traffic;

   Name of manufacturer or company;

   Model (figures and/or letters);

   Serial number;

   Month and year of manufacture.

Annex 1, Appendix 2

METHODS AND PROCEDURES FOR MEASURING AND CHECKING THE INSULATING CAPACITY AND THE EFFICIENCY OF THE COOLING OR HEATING APPLIANCES OF SPECIAL EQUIPMENT FOR THE CARRIAGE OF PERISHABLE FOODSTUFFS

A. DEFINITIONS AND GENERAL PRINCIPLES

1. K coefficient. The overall coefficient of heat transfer (K coefficient) which represents the insulating capacity of the equipment, is defined by the following formula:

$$K = \frac{W}{S \cdot \Delta \theta}$$

where W is the thermal capacity required in a body of mean surface area S to maintain the absolute difference $\Delta \theta$ between the mean inside temperature θ_i and the mean outside temperature θ_e, during continuous operation, when the mean outside temperature θ_e is constant.

2. The mean surface area S of the body is the geometric mean of the inside surface area S_i and the outside surface area S_e of the body:

$$S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$$

In determining the two surface areas S_i and S_e, structural peculiarities and surface irregularities of the body, such as round-offs, wheel-arches and the like, shall be taken into account and shall be noted under the appropriate heading in the test report prescribed hereunder; however, if the body is covered with corrugated sheet metal the area considered shall be that of the plane surface occupied thereby, not that of the developed corrugated surface.

3. In the case of parallelepipedic bodies, the mean inside temperature of the body (θ_i) is the arithmetic mean of the temperatures measured 10 cm from the walls at the following 12 points:

(a) the eight inside corners of the body; and

(b) the centres of the four inside faces having the largest area.

If the body is not parallelepipedic, the 12 points of measurements shall be distributed as satisfactorily as possible having regard to the shape of the body.

4. In the case of parallelepipedic bodies, the mean outside temperature of the body (θ_e) is the arithmetic mean of the temperatures measured 10 cm from the walls at the following 12 points:

(a) the eight outside corners of the body;

(b) the centres of the four outside faces having the largest area.

If the body is not parallelepipedic, the 12 points of measurement shall be distributed as satisfactorily as possible having regard to the shape of the body.

5. The mean temperature of the walls of the body is the arithmetic mean of the mean outside temperature of the body and the mean inside temperature of the body:

$$\frac{\theta_e + \theta_i}{2}$$

6. Continuous operation. Operation shall be considered to be continuous if both the following conditions are satisfied:

The mean outside temperature and the mean inside temperature of the body, taken over a period of not less than 12 hours, shall not vary by more than ± 0.5° C; and

The difference between the mean thermal capacities measured over a period of not less than 3 hours, before and after the aforesaid period of not less than 12 hours, shall be less than 3%.

B. INSULATING CAPACITY OF EQUIPMENT

Procedures for measuring the K coefficient

(a) Equipment other than liquid-foodstuffs tanks

7. Insulating capacity shall be measured in continuous operation either by the internal cooling method or by the internal heating method. In either case, the empty body shall be placed in an insulated chamber.

8. Whatever the method employed, the mean temperature of the insulated chamber shall throughout the test be kept uniform, and constant to within ± 0.5° C, at a level such that the temperature difference between the inside of the equipment and the insulated chamber is not less than 20° C, the mean temperature of the walls of the body being maintained at about + 20° C.

9. When the overall coefficient of heat transfer (K coefficient) is being determined by the internal cooling method, the dew point in the atmosphere of the insulated chamber shall be maintained at + 25° C ± 2° C. During the test, whether by the internal cooling method or by the internal heating method, the atmosphere of the chamber shall be made to circulate continuously so that the speed of movement of the air 10 cm from the walls is maintained at between 1 and 2 metres/second.

10. Where the internal cooling method is applied, one or more heat exchangers shall be placed inside the body. The surface area of these exchangers shall be such that, if a fluid at a temperature not lower than 0° C 1/ passes through them, the mean inside temperature of the body remains below + 10° C when continuous operation has been established. Where the internal heating method is applied, electrical heating appliances

---

1/ To prevent frosting.

(resistors and the like) shall be used. The heat exchangers or electrical heating appliances shall be fitted with an air blower having a delivery rate sufficient to ensure that the maximum difference between the temperatures of any 2 of the 12 points specified in paragraph 3 of this appendix does not exceed 3° C when continuous operation has been established.

11. Temperature measuring instruments protected against radiation shall be placed inside and outside the body at the points specified in paragraphs 3 and 4 of this appendix.

12. The appliances for generating and distributing cold or heat and for measuring the quantity of cold or heat exchanged and the heat equivalent of the air-circulating fans shall be started up.

13. When continuous operation has been established, the maximum difference between the temperatures at the warmest and at the coldest points on the outside of the body shall not exceed 2° C.

14. The mean outside temperature and the mean inside temperature of the body shall each be read not less than four times per hour.

15. The test shall be continued as long as is necessary to ensure that operation is continuous (see para. 6 of this appendix). If not all measurements are automatic and recorded, the test shall be continued for a period of eight consecutive hours in order to make sure that operation is continuous and to take the definitive readings.

(b) Liquid-foodstuffs tanks

16. The method described below applies only to single-compartment or multiple-compartment tank equipment intended solely for the carriage of liquid foodstuffs such as milk. Each compartment of such tanks shall have at least one manhole and one discharge-pipe connecting socket; where there are several compartments they shall be separated from one another by non-insulated vertical partitions.

17. Insulating capacity shall be tested in continuous operation by internal heating of the empty tank in an insulated chamber.

18. Throughout the test, the mean temperature of the insulated chamber shall be kept uniform, and constant to within ± 0.5° C, at a level between + 15° C and + 20° C; the mean temperature inside the tank shall be kept at between + 45° C and + 50° C in continuous operation, the mean temperature of the tank walls being between + 30° C and + 35° C.

19. The atmosphere of the chamber shall be made to circulate continuously so that the speed of movement of the air 10 cm from the walls is maintained at between 1 and 2 metres/second.

20. A heat exchanger shall be placed inside the tank. If the tank has several compartments, a heat exchanger shall be placed in each compartment. The exchangers shall be fitted with electrical resistors and a fan with a delivery rate sufficient to ensure that the difference between the maximum temperature and the minimum temperature inside each compartment does not exceed 3° C when continuous operation has been established. If the tank comprises several compartments, the difference between the mean temperature in the coldest compartment and the mean temperature in the warmest compartment shall not exceed 2° C, the temperatures being measured as specified in paragraph 21 of this appendix.

21. Temperature measuring instruments protected against radiation shall be placed inside and outside the tank 10 cm from the walls, as follows:

(a) If the tank has only one compartment, measurements shall be made at a minimum of 12 points positioned as follows:

The four extremities of two diameters at right angles to one another, one horizontal and the other vertical, near each of the two ends of the tank;

The four extremities of two diameters at right angles to one another, inclined at an angle of 45° to the horizontal, in the axial plane of the tank.

(b) If the tank has several compartments, the points of measurement shall be as follows:

for each of the two end compartments, at least the following:

The extremities of a horizontal diameter near the end and the extremities of a vertical diameter near the partition;

and for each of the other compartments, at least the following:

The extremities of a diameter inclined at an angle of 45° to the horizontal near one of the partitions and the extremities of a diameter perpendicular to the first and near the other partition.

The mean inside temperature and the mean outside temperature of the tank shall respectively be the arithmetic mean of all the measurements taken inside and all the measurements taken outside the tank. In the case of a tank having several compartments, the mean inside temperature of each compartment shall be the arithmetic mean of the measurements, numbering not less than four, relating to that compartment.

22. The appliances for heating and circulating the air and for measuring the quantity of heat exchanged and the heat equivalent of the air-circulating fans shall be started up.

23. When continuous operation has been established, the maximum difference between the temperatures at the warmest and at the coldest points on the outside of the tank shall not exceed 2° C.

24. The mean outside temperature and the mean inside temperature of the tank shall each be read not less than four times per hour.

25. The test shall be continued as long as is necessary to ensure that operation is continuous (see para. 6 of this appendix). If not all measurements are automatic and recorded, the test shall be continued for a period of eight consecutive hours in order to make sure that operation is continuous and to take the definitive readings.

(c) Provisions common to all types of insulated equipment

(i) Verification of the K coefficient

26. Where the purpose of the tests is not to determine the K coefficient but simply to verify that it is below a certain limit, the tests carried out as described in paragraphs 7 to 25 of this appendix may be stopped as soon as the measurements made show that the K coefficient meets the requirements.

(ii) Accuracy of measurements of the K coefficient

27. Testing stations shall be provided with the equipment and instruments necessary to ensure that the K coefficient is determined with a maximum margin of error of ± 10%.

(iii) Test reports

28. A test report consisting of

Part 1 conforming to Model No. 1 A or 1 B below; and
Part 2 conforming to Model No. 2 A or 2 B below

shall be drawn up for each test of an item of equipment.

Checking the insulating capacity of equipment in service

29. For the purpose of checking the insulating capacity of each piece of equipment in service as prescribed in appendix 1, paragraphs 1 (b) and 1 (c), to this annex, the competent authorities may:

Apply the methods described in paragraphs 7 to 27 of this appendix; or

Appoint experts to assess the fitness of the equipment for retention in one or other of the categories of insulated equipment. These experts shall take the following particulars into account and shall base their conclusions on the criteria set forth hereunder:

(a) General examination of the equipment

This examination shall take the form of an inspection of the equipment to determine the following in the following order:

(i) the general design of the insulating sheathing;

(ii) the method of application of insulation;

(iii) the nature and condition of the walls;

(iv) the condition of the insulated compartment;

(v) the thickness of the walls;

and to make all appropriate observations concerning the insulating capacity of the equipment. For this purpose the experts may cause parts of the equipment to be dismantled and require all documents they may need to consult (plans, test reports, specifications, invoices, etc.) to be placed at their disposal.

(b) Examination for air-tightness (not applicable to tank equipment)

The inspection shall be made by an observer stationed inside the equipment, which shall be placed in a brightly-illuminated area. Any method yielding more accurate results may be used.

(c) Decisions

(i) If the conclusions regarding the general condition of the body are favourable, the equipment may be kept in service as insulated equipment of its initial class for a further period of not more than three years. If the conclusions of the expert or experts are unfavourable, the equipment may be kept in service only if it passes at a testing station the tests described in paragraphs 7 to 27 of this appendix; it may then be kept in service for a further period of six years.

(ii) If the equipment consists of units of serially-produced equipment of a particular type satisfying the requirements of appendix 1, paragraph 2, to this annex and belonging to one owner, then in addition to an inspection of each unit of equipment the K coefficient of not less than 1% of the number of units may be measured in conformity with the provisions of paragraphs 7 to 27 of this appendix. If the results of the examinations and measurements are favourable, all the equipment in question may be kept in service as insulating equipment of its initial class for a further period of six years.

(d) Test reports

A test report consisting of

Part 1 conforming to Model No. 1 A below; and
Part 2 conforming to Model No. 3 below

shall be drawn up for each test of an item of equipment by an expert.

Transitional provisions applicable to new equipment

30. For four years from the date of the entry into force of this Agreement in conformity with the provisions of article 11, paragraph 1 thereof, if, owing to lack of testing stations the K coefficient of equipment cannot be measured by the procedures described in paragraphs 7 to 27 of this appendix, the compliance of new insulated equipment with the standards prescribed in this annex may be verified by applying the provisions of paragraph 29 and, in addition, evaluating the insulating capacity in the light of the following consideration:

The insulating material of the main components (side walls, floor, roof, hatches, doors, etc.) of the equipment shall be of a substantially uniform thickness exceeding in metre-length terms the figure obtained by dividing the coefficient of thermal conductivity of the material in a humid environment by the K coefficient required for the category in which inclusion of the equipment is requested.

C. EFFICIENCY OF THERMAL APPLIANCES OF EQUIPMENT

Procedures for determining the efficiency of thermal appliances of equipment

31. The efficiency of the thermal appliances of equipment shall be determined by the methods described in paragraphs 32 to 47 of this appendix.

Refrigerated equipment

32. The empty equipment shall be placed in an insulated chamber whose mean temperature shall be kept uniform, and constant to within ± 0.5° C, at + 30° C. The atmosphere of the chamber, which shall be kept humid by regulating the dew point to + 25° C ± 2° C, shall be made to circulate as described in paragraph 9 of this appendix.

33. Temperature measuring instruments protected against radiation shall be placed inside and outside the body at the points specified in paragraphs 3 and 4 of this appendix.

34. (a) In the case of equipment other than equipment with fixed eutectic plates, and equipment fitted with liquefied gas systems, the maximum weight of refrigerant specified by the manufacturer or which can normally be accommodated shall be loaded into the spaces provided when the mean inside temperature of the body has reached the mean outside temperature of the body (+ 30° C). Doors, hatches and other openings

shall be closed and the inside ventilation appliances (if any) of the equipment shall be started up at maximum capacity. In addition, in the case of new equipment, a heating appliance with a heating capacity equal to 35% of the heat exchanged through the walls in continuous operation shall be started up inside the body when the temperature prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong has been reached. No additional refrigerant shall be loaded during the test.

(b) In the case of equipment with fixed eutectic plates, the test shall comprise a preliminary phase of freezing of the eutectic solution. For this purpose, when the mean inside temperature of the body and the temperature of the plates have reached the mean outside temperature (+ 30° C), the plate-cooling appliance shall be put into operation for 18 consecutive hours after closure of the doors and hatches. If the plate-cooling appliance includes a cyclically-operating mechanism, the total duration of operation of the appliance shall be 24 hours. In the case of new equipment, as soon as the cooling appliance is stopped, a heating appliance with a heating capacity equal to 35% of the heat exchanged through the walls in continuous operation shall be started up inside the body when the temperature prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong has been reached. The solution shall not be subjected to any re-freezing operation during the test.

(c) In the case of equipment fitted with liquefied gas systems, the following test procedure shall be used: when the mean inside temperature of the body has reached the mean outside temperature (+ 30° C), the receptacles for the liquefied gas shall be filled to the level prescribed by the manufacturer. Then the doors, hatches and other openings shall be closed as in normal operation and the inside ventilation appliances (if any) of the equipment shall be started up at maximum capacity. The thermostat shall be set at a temperature not more than 2 degrees below the limit temperature of the presumed class of the equipment. Cooling of the body then shall be commenced. During the cooling of the body the refrigerant consumed is simultaneously replaced. This replacement shall be effected:

Either for a time corresponding to the interval between the commencement of cooling and the moment when the temperature prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong is reached for the first time;

or for a duration of three hours counting from the commencement of cooling, whichever is shorter.

Beyond this period, no additional refrigerant shall be loaded during the test.

In the case of new equipment, a heating appliance with a heating capacity equal to 35% of the heat exchanged through the walls in continuous operation shall be started up inside the body when the class temperature has been reached.

35. The mean outside temperature and the mean inside temperature of the body shall each be read not less often than once every 30 minutes.

36. The test shall be continued for 12 hours after the mean inside temperature of the body has reached the lower limit prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong (A = + 7° C; B = - 10° C; C = - 20° C; D = 0° C) or, in the case of equipment with fixed eutectic plates, after stoppage of the cooling appliance. The test shall be deemed satisfactory if the mean inside temperature of the body does not exceed the aforesaid lower limit during the aforesaid period of 12 hours.

Mechanically refrigerated equipment

37. The test shall be carried out in the conditions described in paragraphs 32 and 33 of this appendix.

38. When the mean inside temperature of the body reaches the outside temperature (+ 30° C), the doors, hatches and other openings shall be closed and the refrigerating appliance and the inside ventilating appliances (if any) shall be started up at maximum capacity. In addition, in the case of new equipment, a heating appliance with a heating capacity equal to 35% of the heat exchanged through the walls in continuous operation shall be started up inside the body when the temperature prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong has been reached.

39. The mean outside temperature and the mean inside temperature of the body shall each be read not less often than once every 30 minutes.

40. The test shall be continued for 12 hours after the mean inside temperature of the body has reached:

Either the lower limit prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong in the case of classes A, B and C (A = 0° C; B = - 10° C; C = - 20° C); or

A level not lower than the upper limit prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong in the case of classes D, E, and F (D = 0° C; E = - 10° C; F = - 20° C). The test shall be deeemed satisfactory if the refrigerating appliance is able to maintain the prescribed temperature conditions during the said 12-hour periods, (if any) of automatic defrosting of the refrigerating unit not being taken into account.

41. If the refrigerating appliance with all its accessories has undergone separately, to the satisfaction of the competent authority, a test to determine its effective refrigerating capacity at the prescribed reference temperatures, the transport equipment may be accepted as mechanically refrigerated equipment without undergoing an efficiency test if the effective refrigerating capacity of the appliance in continuous operation exceeds the heat loss through the walls for the class under consideration, multiplied by the factor 1.75.

42. If the mechanically refrigerating unit is replaced by a unit of a different type, the competent authority may:

(a) require the equipment to undergo the determinations and verifications prescribed in paragraphs 37 to 40; or

(b) satisfy itself that the effective refrigerating capacity of the new mechanically refrigerating unit is, at the temperature prescribed for equipment of the class concerned, at least equal to that of the unit replaced; or

(c) satisfy itself that the effective refrigerating capacity of the new mechanically refrigerating unit meets the requirements of paragraph 41.

Heated equipment

43. The empty equipment shall be placed in an insulated chamber whose temperature shall be kept uniform and constant at as low a level as possible. The atmosphere of the chamber shall be made to circulate as described in paragraph 9 of this appendix.

44. Temperature measuring instruments protected against radiation shall be placed inside and outside the body at the points specified in paragraphs 3 and 4 of this appendix.

45. Doors, hatches and other openings shall be closed and the heating equipment and the inside ventilating appliances (if any) shall be started up at maximum capacity.

46. The mean outside temperature and the mean inside temperature of the body shall each be read not less often than once every 30 minutes.

47. The test shall be continued for 12 hours after the difference between the mean inside temperature and the mean outside temperature of the body has reached the level corresponding to the conditions prescribed for the class to which the equipment is presumed to belong, increased by 35 per cent in the case of new equipment. The test shall be deemed satisfactory if the heating appliance is able to maintain the prescribed temperature difference during the 12 hours aforesaid.

Test reports

48. A test report consisting of

Part 1 conforming to Model No. 1 A or 1 B below; if this has not already been prepared for a test report under paragraph 28; and

Part 3 conforming to Model No. 4 A, 4 B, 4 C, 5 or 6 below shall be drawn up for each test of an item of equipment.

Verifying the efficiency of thermal appliances of equipment in service

49. To verify as prescribed in appendix 1, paragraphs 1 (b) and 1 (c), to this annex the efficiency of the thermal appliance of each item of refrigerated, mechanically refrigerated or heated equipment in service, the competent authorities may:

Apply the methods described in paragraphs 32 to 47 of this appendix;

or

Appoint experts to apply the following provisions:

(a) Refrigerated equipment

It shall be verified that the inside temperature of the empty equipment, previously brought to the outside temperature, can be brought to the limit temperature of the class to which the equipment belongs, as prescribed in this annex, and maintained below the said limit temperature for a period t such that $t \geqslant \frac{12 \Delta \theta}{\Delta \theta}$ in which $\Delta \theta$ is the difference

between + 30° C and the said limit temperature, and $\Delta \theta'$ is the difference between the mean outside temperature during the test and the aforesaid limit temperature, the outside temperature being not lower than + 15° C. If the results are favourable, the equipment may be kept in service as refrigerated equipment of its initial class for a further period of not more than three years.

(b) Mechanically refrigerated equipment

It shall be verified that, when the outside temperature is not lower than + 15° C, the inside temperature of the empty equipment can be brought:

In the case of equipment in classes A, B or C, to the minimum temperature, as prescribed in this annex;

In the case of equipment in classes D, E or F, to the limit temperature, as prescribed in this annex.

If the results are favourable, the equipment may be kept in service as mechanically refrigerated equipment of its initial class for a further period of not more than three years.

(c) Heated equipment

It shall be verified that the difference between the inside temperature of the equipment and the outside temperature which governs the class to which the equipment belongs as prescribed in this annex (a difference of 22° C in the case of class A and of 32° C in the case of class B) can be achieved and be maintained for not less than 12 hours. If the results are favourable, the equipment may be kept in service as heated equipment of its initial class for a further period of not more than three years.

(d) Provisions common to refrigerated, mechanically refrigerated and heated equipment

(i) If the results are unfavourable, refrigerated, mechanically refrigerated or heated equipment may be kept in service in its initial class only if it passes at a testing station the tests described in paragraphs 32 to 47 of this appendix; it may then be kept in service in its initial class for a further period of six years.

(ii) If the equipment consists of units of serially-produced refrigerated, mechanically refrigerated or heated equipment of a particular type satisfying the requirements of appendix 1, paragraph 2, to this annex and belonging to one owner, then in addition to an inspection of the thermal appliances to ensure that their general condition appears to be satisfactory, the efficiency of the cooling or heating appliances of not less than 1% of the number of units may be determined at a testing station in conformity with the provisions of paragraphs 32 to 47 of this appendix. If the results of the examinations and of the determination of efficiency are favourable, all the equipment in question may be kept in service in its initial class for a further period of six years.

(e) Test reports

A test report consisting of

Part 1 conforming to Model No. 1 A below, if this has not already been prepared for a test report under paragraph 29 (d); and

Part 3 conforming to Model No. 7, 8 or 9 below shall be drawn up for each test of an item of equipment by an expert.

Transitional provisions applicable to new equipment

50. For four years from the date of the entry into force of this Agreement in conformity with the provisions of article 11, paragraph 1 thereof, if owing to lack of testing stations the efficiency of the thermal appliances of equipment cannot be determined by the procedures described in paragraphs 32 to 47 of this appendix, the compliance with the standards of new refrigerated, mechanically refrigerated or heated equipment may be verified by applying the provisions of paragraph 49 of this appendix.

D. Procedure for measuring the effective refrigerating capacity W_o of a unit when the evaporator is free from frost

51. At each equilibrium temperature, this capacity is equal to the sum of the heat flow $U.\Delta\theta$ flowing through the walls of the calorimeter box or unit of transport equipment to which the refrigeration unit is attached and the heating power W_j which is dissipated in the interior of the body by the fan heater unit:

$$W_o = W_j + U.\Delta\theta$$

52. The refrigeration unit is fitted to either a calorimeter box, or a unit of transport equipment.

In each case, the overall heat transfer is measured at a single mean wall temperature prior to the capacity test. An arithmetical correction factor, based upon the experience of the testing station, is made to take into account the average temperature of the walls at each thermal equilibrium during the determination of the effective refrigerating capacity.

It is preferable to use a calibrated calorimeter box to obtain maximum accuracy.

Measurements and procedure shall be as described in paragraphs 1 to 15 above; however, it is sufficient to measure U directly, the value of this coefficient being defined by the following relationship:

$$U = \frac{W}{\Delta \theta m}$$

where:

W is the heating power (in watts) dissipated by the internal heater and fans;

$\Delta \theta m$ is the difference between the mean internal temperature θ_i and the mean external temperature θ_e;

U is the heat flow per degree of difference between the air temperature inside and outside the calorimeter box or unit of transport equipment measured with the refrigeration unit fitted.

The calorimeter box or unit of transport equipment is placed in a test chamber. If a calorimeter box is used, $U.\Delta\theta$ should be not more than 35% of the total heat flow W_o.

53. The following method may, if necessary, be used both for reference equipment and for tests on series manufactured equipment. In this case, the effective refrigerating capacity is measured by multiplying the mass flow (m) of the refrigerant liquid by the difference in enthalpy between the refrigerant vapour leaving the unit (h_o) and the liquid at the inlet to the unit (h_i).

To obtain the effective refrigerating capacity, the heating power produced by the air circulating fans (W_f) is deducted. It is difficult to measure W_f if the air circulating fans are driven by an external motor, in this particular case the enthalpy method is not recommended. When the fans are driven by internal electric motors, the electrical power is measured by appropriate instruments with an accuracy of ± 3%.

The heat balance is given by the formula:

$$W_o = (h_o - h_i)\ m - W_f.$$

Appropriate methods are described in standards ISO 971, BS 3122, DIN, NEN, etc. An electric heater is placed inside the equipment in order to obtain the thermal equilibrium.

54. Instrumentation

Test stations shall be equipped with instruments to measure the U value to an accuracy of ± 5%. Heat transfer through air leakage should not exceed 5% of the total heat transfer through the calorimeter box or through the unit of transport equipment. The refrigerant flow measurement shall be accurate to ± 5%. The refrigerating capacity shall be determined with an accuracy of ± 10%.

The instrumentation of the calorimeter box or unit of transport equipment shall conform to paragraphs 3 and 4 above. The following are to be measured:

(a) Air temperatures: At least four thermometers uniformly distributed at the inlet to the evaporator;

At least four thermometers uniformly distributed at the outlet to the evaporator;

At least four thermometers uniformly distributed at the inlet to the condenser;

The thermometers shall be protected against radiation.

(b) energy consumption: Instruments shall be provided to measure the electrical energy or fuel consumption of the refrigeration unit.

(c) speed of rotation: Instruments shall be provided to measure the speed of rotation of the compressors and circulating fans or to allow these speeds to be calculated where direct measurement is impractical.

(d) pressure: High precision pressure gauges (accurate to ± 1%) shall be fitted to the condenser and evaporator and to the compressor inlet when the evaporator is fitted with a pressure regulator.

(e) heat quantity: The heat dissipated by the internal fan heaters fitted with electrical resistances shall not exceed a flow of $1W/cm^2$ and the heater units shall be protected by a casing of low emissivity.

55. Test conditions

(i) Outside the calorimeter box or unit of transport equipment: the air temperature at the inlet to the condenser shall be maintained at 30° ± 0.5° C.

(ii) Inside the calorimeter box or unit of transport equipment (at the air inlet to the evaporator): there shall be three levels of temperature between -25° C and +12° C depending on the characteristics of the unit, one temperature level being at the minimum prescribed for the class requested by the manufacturer with a tolerance of ± 1° C.

The mean inside temperature shall be maintained within a tolerance of ± 0.5° C. During the measurement of refrigerating capacity, the heat dissipated within the calorimeter box or unit of transport equipment shall be maintained at a constant level with a tolerance of ± 1%.

56. Test procedure

The test shall be divided into two major parts, the cooling phase and the measurement of the effective refrigerating capacity at three increasing temperature levels.

(a) Cooling phase; the initial temperature of the calorimeter box or transport equipment shall be within ± 3° C of the prescribed ambient temperature. It shall then be lowered to -25° C (or to the minimum class temperature).

(b) Measurement of effective refrigerating capacity, at each internal temperature level.

A first test to be carried out, for at least four hours at each level of temperature, under control of the thermostat (of the refrigeration unit) to stabilize the heat transfer between the interior and exterior of the calorimeter box or unit of transport equipment.

A second test shall be carried out without the thermostat in operation in order to determine the maximum refrigerating power output, the heating power of the internal heater producing an equilibrium condition at each temperature level as prescribed in paragraph 55.

The duration of the second test shall be not less than four hours.

Before changing from one temperature level to another, the box or unit shall be manually defrosted.

If the refrigeration unit can be operated by more than one form of energy, the tests shall be repeated for each.

If the compressor is driven by the vehicle engine, the test shall be carried out at both the minimum speed and at the nominal speed of rotation of the compressor as specified by the manufacturer.

If the compressor is driven by the vehicle motion, the test shall be carried out at the nominal speed of rotation of the compressor as specified by the manufacturer.

The same procedure shall be followed for the enthalpy method described in paragraph 53, but in this case the heat power dissipated by the evaporator fans at each temperature level must also be measured.

57. Precautions

As the tests for effective refrigerating capacity are carried out with the thermostat of the refrigeration unit disconnected, the following precautions must be observed:

if the equipment has a hot gas injection system, it must be inoperative during the test;

with automatic controls of the refrigeration unit which unload individual cylinders (to adapt the refrigeration power of the unit to the power available from the motor) the test must be carried out with the number of cylinders appropriate for the temperature.

58. Checks

The following should be verified and the methods used indicated on the test report:

(i) the defrosting system and the thermostat are functioning correctly;

(ii) the rate of air circulation is that specified by the manufacturer;

(iii) the refrigerant used for tests is that specified by the manufacturer.

59. Test Reports

A test report of the appropriate type shall be drawn up in accordance with model number 10 below.

MODEL No. 1 A

Test Report

Prepared in conformity with the provisions of the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP)

Test report No. .....

Section 1

Specifications of the equipment (equipment other than tanks for the carriage of liquid foodstuffs)

Approved testing station/expert: 1/

Name .....

Address .....

Type of equipment: 2/

Make ..... Number of registration .... Serial number .....

Date of first entry into service .....

Tare 3/ ..... kg Carrying capacity 3/ ..... kg

Body:

Make and type ..... Identification number .....

Built by .....

Owned or operated by .....

Submitted by .....

Date of construction .....

Principal dimensions:

Outside: length ..... m, width ..... m, height ..... m

Inside: length ..... m, width ..... m, height ..... m

Total floor area of body ..... m

Usable internal volume of body .....

MODEL No. 1 A (cont'd)

Total inside surface area S_i of body ..... m^2

Total outside surface area S_e of body ..... m^2

Mean surface area: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ ..... m^2

Specifications of the body walls: 4/

Top .....

Bottom .....

Sides .....

Structural peculiarities of body: 5/

Number,) of doors .....

positions) of vents .....

and dimensions) of ice-loading apertures .....

Accessories 6/ .....

.....

K coefficient = ... W/m^2K

1/ Delete as necessary (experts only in the case of tests carried out under ATP annex 1, appendix 2, paras 29 or 49).

2/ Wagon, lorry, trailer, semi-trailer, container, etc.

3/ State source of information.

4/ Nature and thickness of materials constituting the body walls, from the interior to the exterior, mode of construction, etc.

5/ If there are surface irregularities, show how S_i and S_e were determined.

6/ Meat bars, flettner fans, etc.

MODEL No. 1 B

Test Report

prepared in conformity with the provisions of the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP)

Test report No. .....

Section 1

Specifications of tanks for the carriage of liquid foodstuffs

---

Approved testing station/expert: 1/

Name .....

Address .....

Type of tank: 2/

Make ..... Number of registration .... Serial number .....

Date of first entry into service .....

Tare 3/ ..... kg Carrying capacity 3/ ..... kg

Tank:

Make and type ..... Identification number .....

Built by .....

Owned or operated by .....

Submitted by .....

Date of construction .....

Principal dimensions:

Outside: length of cylinder .... m, major axis .... m, minor axis ..... m

Inside: length of cylinder .... m, major axis .... m, minor axis ..... m

Usable internal volume ..... m^3

MODEL No. 1 B (cont'd)

Internal volume of each compartment ..... m^3

Total inside surface area S_i of tank ..... m^2

Inside surface area of each compartment S_{i1} ...., S_{i2} ...., ... m^2

Total outside surface area S_e of tank ..... m^2

Mean surface area of tank: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ ..... m^2

Specifications of the tank walls: 4/

Structural peculiarities of the tank: 5/ .....

Number, dimensions and description of manholes .....

.....

Description of manhole covers .....

.....

Number, dimensions and description of discharge piping .....

.....

Accessories .....

1/ Delete as necessary (experts only in the case of tests carried out under ATP annex 1, appendix 2, paras. 29 or 49).

2/ Wagon, lorry, trailer, semi-trailer, container, etc.

3/ State source of information.

4/ Nature and thickness of materials constituting the tank walls, from the interior to the exterior, mode of construction, etc.

5/ If there are surface irregularities, show how S_i and S_e were determined.

MODEL No. 2 A

Section 2

Measurement in accordance with ATP, annex 1, appendix 2, paragraphs 7 to 15, of the overall coefficient of heat transfer of equipment other than tanks for liquid foodstuffs

---

Testing method: inside cooling/inside heating 1/

Date and time of closure of equipment's doors and other openings: .....

Averages obtained for ..... hours of continuous operation

(from ..... a.m./p.m. to ..... a.m./p.m.):

(a) Mean outside temperature of body: θ_e = ...° C ± ..... K

(b) Mean inside temperature of body: θ_i = ...° C ± ..... K

(c) Mean temperature difference achieved: $\Delta\theta$ = ... K

Maximum temperature spread:

Outside body ..... K

Inside body ..... K

Mean temperature of walls of body $\frac{\theta_e + \theta_i}{2}$ .....° C

Operating temperature of heat exchanger 2/ .....° C

Dew point of atmosphere outside body during continuous operation 2/

..... ° C ± ..... K

Total duration of test ..... h

Duration of continuous operation ..... h

Power consumed in exchangers: W_1 ..... W

Power absorbed by fans: W_2 ..... W

Overall coefficient of heat transfer calculated by the formula:

Inside-cooling test 1/ $$K = \frac{W_1 - W_2}{S \cdot \Delta\theta}$$

Inside-heating test 1/ $$K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta\theta}$$

K = ... W/m^2K

MODEL No. 2 A (cont'd)

Maximum error of measurement with test used .....%

Remarks: 3/ .....

.....

(To be completed only if the equipment does not have thermal appliances:)

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than six years, with the distinguishing mark IN/IR 1/.

However, this report shall be valid as a certificate of type approval within the meaning of ATP annex 1, appendix 1, paragraph 2 (a) only for a period of not more than three years, that is until .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

1/ Delete as necessary.

2/ For inside-cooling test only.

3/ If the body is not parallelepipedic, specify the points at which the outside and inside temperatures were measured.

MODEL No. 2 B

Section 2

Measurement, in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraphs 16 to 25, of the overall coefficient of heat transfer of tanks for liquid foodstuffs

---

Testing method: inside heating

Date and time of closure of equipment's openings .....

Mean values obtained for ..... hours of continuous operation

(from ..... a.m./p.m. to ..... a.m./p.m.):

(a) Mean outside temperature of tank: θ_e = ...° C ± ..... K

(b) Mean inside temperature of tank:

$$\theta_i = \frac{\sum S_{in} \cdot \theta_{in}}{\sum S_{in}}$$ ..... ° C± ..... ±K

(c) Mean temperature difference achieved: $\Delta\theta$ ..... K

Maximum temperature spread:

Inside tank ..... K

Inside each compartment ..... K

Outside tank ..... K

Mean temperature of tank walls ..... ° C

Total duration of test ..... h

Duration of continuous operation ..... h

Power consumed in exchangers: W_1 ..... W

Power absorbed by fans: W_2 ..... W

Overall coefficient of heat transfer calculated by the formula:

$$K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta\theta}$$

K = ... W/m^2 K

MODEL No. 2 B (cont'd)

Maximum error of measurement with test used .....%

Remarks: 1/ .....

.....

(To be completed only if the equipment does not have thermal appliances:)

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than six years, with the distinguishing mark IN/IR. 2/

However, this report shall be valid as a certificate of type approval within the meaning of ATP annex 1, appendix 1, paragraph 2 (a) only for a period of not more than three years, that is until .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

1/ If the tank is not parallelepipedic, specify the points at which the outside and inside temperatures were measured.

2/ Delete as necessary.

MODEL No. 3

Section 2

Field check of the insulating capacity of equipment in service conducted by experts in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraph 29

The check was based on test report No. ..... dated .....

issued by approved testing station (name and address) .....

.....

Condition when checked:

Top .....

Side walls .....

End walls .....

Bottom .....

Doors and openings .....

Seals .....

Cleaning drainholes .....

Air tightness .....

.....

K coefficient of the equipment when new (as shown in the previous test report)
..... W/m^2K

Remarks: .....

.....

According to the above test results the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for not more than three years, with the distinguishing mark IN/IR. 1/

Done at: .....

on: ....

Testing Officer

1/ Delete as necessary.

MODEL No. 4 A

Section 3

Determination of the efficiency of cooling appliances of refrigerated equipment using ice or dry ice by an approved testing station in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraphs 32 to 36 except 34 (b) and 34 (c)

Cooling appliance:

Description of cooling appliance .....

Nature of refrigerant .....

Nominal refrigerant filling capacity specified
by manufacturer ..... kg

Actual filling of refrigerant used for test ..... kg

Drive independent/dependent/mains-operated 1/

Cooling appliance removable/not removable 1/

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Filling device (description, where situated;
attach drawing if necessary) .....

.....

Inside ventilation appliances:

Description (number of appliances, etc.) .....

Power of electric fans ..... W

Delivery rate ..... m^3/h

Dimensions of ducts: cross-section ..... m^2, length ..... m

Air intake screen; description 1/

.....

1/ Delete if not applicable.

MODEL No. 4 A (cont'd)

Automatic devices .....

Mean temperatures at beginning of test:

Inside ..... ° C ± ..... K

Outside ..... ° C ± ..... K

Dew point in test chamber .....° C ± ..... K

Power of internal heating system ..... W

Date and time of closure of equipment's
doors and other openings .....

Record of mean inside and outside temperatures of body and/or curve showing variation of these temperatures with time

.....

Remarks: .....

.....

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than six years, with the distinguishing mark .....

However, this report shall be valid as a certificate of type approval within the meaning of ATP annex 1, appendix 1, paragraph 2 (a) only for a period of not more than three years, that is until .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

MODEL No. 4 B

Section 3

Determination of the efficiency of cooling appliances of refrigerated equipment with eutectic plates by an approved testing station in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraphs 32 to 36, except 34 (a) and 34 (c)

Cooling appliance:

Description .....

Nature of eutectic solution .....

Nominal eutectic solution filling capacity specified by manufacturer ..... kg

Latent heat at freezing temperature stated by manufacturer ..... ° C

Cooling appliance removable/not removable 1/

Drive independent/dependent/mains-operated 1/

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Eutectic plates: Make ..... Type .....

Dimensions and number of plates, where situated; distance from walls (attach drawing) .....

.....

Total cold reserve stated by manufacturer for freezing temperature of ..... ° C ..... W

Inside ventilation appliances (if any):

Description .....

Automatic devices .....

1/ Delete if not applicable.

MODEL No. 4 B (cont'd)

Mechanical refrigerator (if any):

Make ..... Type ..... No. .....

Where situated .....

Compressor: Make ..... Type .....

Type of drive .....

Nature of refrigerant .....

Condenser .....

Refrigerating capacity stated by the manufacturer for the specified freezing temperature and an outside temperature of + 30° C

..... W

Automatic devices:

Defrosting (if any) .....

Thermostat .....

LP pressostat .....

HP pressostat .....

Relief valve .....

Others .....

Accessory devices:

Electrical heating devices of the door joint:

Capacity by linear metre of the resistor ..... W/m

Linear length of the resistor ..... m

Mean temperatures at beginning of test:

Inside ..... ° C ± ..... K

Outside .....° C ± ..... K

Dew point in test chamber .....° C ± ..... K

MODEL No. 4 B (cont'd)

Power of internal heating system ..... W

Date and time of closure of equipment's
doors and openings .....

Period of accumulation of cold ..... h

Record of mean inside and outside temperatures of body
and/or curve showing variation of these temperatures
with time .....

.....

Remarks: .....

.....

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than six years, with the distinguishing mark
.....

However, this report shall be valid as a certificate of type approval within the meaning of ATP annex 1, appendix 1, paragraph 2 (a) only for a period of not more than three years, that is until .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

MODEL No. 4 C

Section 3

Test of the efficiency of cooling appliances of refrigerated equipment using **liquefied** gases by an approved testing station in accordance with ATP annex 1, **appendix** 2, paragraphs 32 to 36, except 34 (a) and 34 (b)

Cooling appliance:

Description .....

Drive independent/dependent/mains-operated 1/

Cooling appliance removable/not removable 1/

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Nature of refrigerant .....

Nominal refrigerant filling capacity specified
by manufacturer ..... kg

Actual filling of refrigerant used for test ..... kg

Description of tank .....

Filling device (description, where situated) .....

Inside ventilation appliances:

Description (number, etc.) .....

Power of electric fans ..... W

Delivery rate ..... m^3/h

Dimensions of ducts: cross-section ..... m^2, length ..... m

Automatic devices .....

1/ Delete if not applicable.

MODEL No. 4 C (cont'd)

Mean temperatures at beginning of test:

Inside ..... ° C ± ..... K

Outside ..... ° C ± ..... K

Dew point in test chamber ..... ° C ± ..... K

Power of internal heating system ..... W

Date and time of closure of equipment's
doors and openings .....

Record of mean inside and outside temperatures of body and/or curve showing
variation of these temperatures with time .....

.....

Remarks: .....

.....

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than six years, with the distinguishing mark .....

However, this report shall be valid as a certificate of type approval within the meaning of ATP annex 1, appendix 1, paragraph 2 (a), only for a period of not more than three years, that is until .....

Done at: .....

on: ....

Testing Officer

MODEL No. 5

Section 3

Test of the efficiency of cooling appliances of mechanically refrigerated equipment by an approved testing station in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraphs 37 to 40

Mechanical refrigerating appliances:

Drive independent/dependent/mains-operated 1/

Mechanical refrigerating appliances removable/not removable 1/

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Nature of refrigerant and filling capacity .....

Effective refrigerating capacity stated by manufacturer
for an outside temperature of + 30° C and an inside temperature of:

0° C ..... W

- 10° C ..... W

- 20° C ..... W

Compressor:

Make ..... Type .....

Drive: electric/thermal/hydraulic 1/

Description .....

Make ..... type ..... power ..... kW ..... at ..... rpm

Condenser and evaporator .....

Motor element of fan(s): make ..... type ..... number .....

power ..... kW ..... at ..... rpm.

1/ Delete if not applicable.

MODEL NO. 5 (cont'd)

Inside ventilation appliances:

Description (number of appliances, etc.) .....

Power of electric fans ..... W

Delivery rate ..... m^3/h

Dimensions of ducts: cross-section ..... m^2, length ..... m

Automatic devices:

Defrosting (if any) .....

Thermostat .....

LP pressostat .....

HP pressostat .....

Release valve .....

Others .....

Mean temperatures at beginning of test:

Inside temperature ..... ° C ± ..... K

Outside temperature ..... ° C ± ..... K

Dew point in test chamber ..... ° C ± ..... K

Power of internal heating system ..... W

Date and time of closure of equipment's
doors and other openings .....

Record of mean inside and outside temperatures of body
and/or curve showing variation of these temperatures
with time .....

.....

MODEL No. 5 (cont'd)

Time between beginning of test and attainment
of prescribed mean inside temperature of body ..... h

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than six years, with the distinguishing mark .....

However, this report shall be valid as a certificate of type approval within the meaning of ATP annex 1, appendix 1, paragraph 2 (a), only for a period of not more than three years, that is until .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

MODEL No. 6

Section 3

Test of the efficiency of heating appliances of heated equipment by an approved testing station in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraphs 43 to 47

Heating appliance:

Description .....

Drive independent/dependent/mains-operated 1/

Heating appliance removable/not removable 1/

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Where situated .....

Overall area of heat exchange surfaces ..... m^2

Effective power rating as specified by manufacturer ..... kW

Inside ventilation appliances:

Description (number of appliances, etc.) .....

Power of electric fans ..... W

Delivery rate ..... m^3/h

Dimensions of ducts: cross-section ..... m^2, length ..... m

Mean temperatures at beginning of test:

Inside temperature ..... ° C ± ..... K

Outside temperature ..... ° C ± ..... K

Date and time of closure of equipment's doors and other openings .....

1/ Delete if not applicable.

MODEL No. 6 (cont'd)

Record of mean inside and outside temperatures of body and/or curve showing variation of these temperatures with time
.....

Time between beginning of test and attainment of prescribed mean inside temperature of body ..... h

Where applicable, mean heating output during test to maintain prescribed temperature difference 1/ between inside and outside of body ..... W

Remarks: .....

.....

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than six years, with the distinguishing mark .....

However, this report shall be valid as a certificate of type approval within the meaning of ATP annex 1, appendix 1, paragraph 2 (a), only for a period of not more than three years, that is until .....

Done at: .....

on: ....

Testing Officer

1/ Increased by 35% for new equipment.

MODEL No. 7

Section 3

Expert field check of the efficiency of cooling appliances of refrigerated equipment in service in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraph 49 (a)

The check was conducted on the basis of report No. ..... dated .....

issued by approved testing station/expert (name, address) .....

.....

Cooling appliance:

Description .....

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Nature of refrigerant .....

Nominal refrigerant filling capacity
specified by manufacturer ..... kg

Actual filling of refrigerant used for test ..... kg

Filling device (description, where situated) .....

Inside ventilation appliances:

Description (number of appliances, etc.) .....

Power of electric fans ..... W

Delivery rate ..... m^3/h

Dimensions of ducts: cross-section ..... m^2, length ..... m

Condition of cooling appliance and ventilation appliances .....

.....

.....

Inside temperature attained ..... ° C

At an outside temperature of ..... ° C

MODEL No. 7 (cont'd)

Inside temperature of the equipment before the refrigerating appliance is put into service .....° C

Total running time of the refrigerating unit ..... h

Time between beginning of test and attainment of prescribed mean inside temperature of body ..... h

Check on operation of thermostat .....

For refrigerated equipment with eutectic plates:

Period of operation of the cooling appliance for freezing of the eutectic solution ..... h

Period over which inside air temperature is maintained after the appliance is switched off ..... h

Remarks: .....

.....

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than three years, with the distinguishing mark .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

MODEL NO. 8

Section 3

Expert field check of the efficiency of cooling appliances of mechanically refrigerated equipment in service in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraph 49 (b)

The check was conducted on the basis of report No. ..... dated .....

issued by approved testing station/expert (name, address) .....

.....

Mechanical refrigerating appliances:

Type .....

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Description .....

Refrigerating capacity specified by manufacturer
for an outside temperature of +30° C and an inside temperature of

0° C ..... W

- 10° C ..... W

- 20° C ..... W

Nature of refrigerant and filling capacity ..... kg

Inside ventilation appliances:

Description (number of appliances, etc.) .....

Power of electric fans ..... W

Delivery rate ..... m^3/h

Dimensions of ducts: cross-section ..... m^2, length ..... m

Condition of mechanical refrigerating appliance
and inside ventilation appliances .....

MODEL NO. 8 (cont'd)

Inside temperature attained ..... ° C

At an outside temperature of ..... ° C

and with a relative running time of ..... %

Running time ..... h

Check on operation of thermostat .....

Remarks: .....

.....

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3 valid for a period of not more than three years, with the distinguishing mark .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

MODEL No. 9

Section 3

Expert field check of the efficiency of heating appliances of heated equipment in service in accordance with ATP annex 1, appendix 2, paragraph 49 (c)

The check was conducted on the basis of report No. ..... dated .....

issued by approved testing station/expert (name, address) .....

.....

Mode of heating:

Description .....

Manufacturer .....

Type, series/number .....

Year of manufacture .....

Where situated .....

Overall area of heat exchange surfaces ..... m^2

Effective power rating as specified by manufacturer ..... kW

Inside ventilation appliances:

Description (number of appliances, etc.) .....

Power of electric fans ..... W

Delivery rate ..... m^3/h

Dimensions of ducts: cross-section ..... m^2, length ..... m

Condition of heating appliance and inside ventilation appliances .....

.....

.....

Inside temperature attained ..... °C

MODEL No. 9 (cont'd)

At an outside temperature of ..... ° C

and with a relative running time of ..... %

Running time ..... h

Check on operation of thermostat .....

Remarks: .....

.....

According to the above test results, the equipment may be recognized by means of a certificate in accordance with ATP annex 1, appendix 3, valid for a period of not more than three years, with the distinguishing mark .....

Done at: .....

on: .....

.....

Testing Officer

MODEL NO. 10

TEST REPORT

prepared in conformity with the provisions of the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be used for such Carriage (ATP)

Test Report No. .....

Determination of the effective refrigerating capacity of a refrigeration unit in accordance with paragraphs 51-59 of ATP annex 1, appendix 2

Approved testing station

Name:
.....

Address: .....

Refrigeration unit presented by: .....

.....

(a) Technical specifications of the unit

Date of manufacture: ..... Make: .....

Type: ..... Serial No: .....

Category (1)

Self-contained/not self-contained
Removable/not removable
Single unit/assembled components

Description:

.....

.....

.....

.....

Compressor - Make: ..... Type: .....

Number of cylinders: ..... Cubic capacity: .....

Nominal speed of rotation: ..... rpm

Methods of drive (1): electric motor, separate internal combustion engine, vehicle engine, vehicle motion

Compressor drive motor: (See notes 1 and 2)

Electrical: Make: ..... Type: .....

Power: .....kW at ....rpm Supply voltage V

Supply frequency ..... Hz

Internal combustion engine:

Make: ..... Type: .....

Number of cylinders: ..... Cubic capacity: .....

Power: .....kW at ....rpm Fuel: .....

Hydraulic motor:

Make: ..... Type: .....

Method of drive: .....

Alternator:

Make: ..... Type: .....

Speed of rotation: (nominal speed given by the manufacturer:
(
(..... rpm
(
(minimum speed: ..... rpm

Refrigerant fluid: .....

Heat exchangers

		Condenser	Evaporator
Make-type			
Number of tubes			
Fan pitch (mm)(2)			
Tube: nature and diameter (mm)(2)			
Exchange surface area (m^2)(2)			
Frontal area (m^2)			
FANS	Number		
	Number of blades per fan		
	Diameter (mm)		
	Nominal power (W)(2)(3)		
	Total nominal output at a pressure of ..... Pa (m^3/h)(2)		
	Method of drive		

Expansion valve: Make: ..... Model: .....

Adjustable: (1) ..... Not adjustable: (1) .....

Defrosting device: .....

Automatic device: .....

Results of measurements and refrigerating performance

(Mean temperature of the air to the condenser .....°C)

Speed of rotation				Power of internal fan heater	Refrigerant mass flow rate (4)	Refrigerant enthalpy at evaporator inlet (4)	Refrigerant enthalpy at evaporator outlet (4)	Power absorbed by the unit cooler fan (4)	Fuel or electrical power consumption	Mean temperature around the body	Internal temperature		Effective refrigerating capacity
	Fans	Alterna-tor	Compressor (3)								Mean	Inlet to evaporator	
	rpm	rpm	rpm	W	kg/sec	J/kg	J/kg	W	W or l/hr	°C	°C	°C	W
Nominal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....
Minimal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....

(b) Test method and results:

Test method (1): heat balance method/enthalpy difference method

In a calorimeter box of mean surface area = ... m^2

measured value of the U-coefficient of a box fitted with a refrigeration unit: ..... W/° C, at a mean wall temperature of ..... ° C.

In an item of transport equipment:

measured value of the U-coefficient of an item of transport equipment fitted with a refrigeration unit: ..... W/° C, at a mean wall temperature of ..... ° C.

Method employed for the correction of the U-coefficient of the body as a function of the mean wall temperature of the body: .....

.....

.....

Maximum errors of determination of:

U-coefficient of the body .....

refrigerating capacity of the unit .....

(c) Checks

Temperature regulator: Setting ..... Differential ..... ° C

Functioning of the defrosting device (1): satisfactory/unsatisfactory

Air flow volume leaving the evaporator: value measured ..... m^3/h

at a pressure of ..... Pa

Existence of a means of supplying heat to the evaporator for setting the thermostat between 0 and 12° C (1): yes/no

(d) Remarks

.....

.....

.....

.....

Done at: .....

On: ....

Testing Officer

---

(1) Delete where applicable

(2) Value indicated by the manufacturer

(3) Where applicable

(4) Enthalphy difference method only

Annex 1, Appendix 3

A. Model form of certificate of compliance of the equipment, as prescribed in annex 1, appendix 1, paragraph 4

FORM OF CERTIFICATE FOR INSULATED, REFRIGERATED, MECHANICALLY REFRIGERATED OR HEATED EQUIPMENT USED FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF PERISHABLE FOODSTUFFS BY LAND

1/ 6/

EQUIPMENT

INSULATED	REFRIGERATED	MECHANICALLY REFRIGERATED	HEATED

5/

CERTIFICATE 2/

issued pursuant to the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP)

1. Issuing authority .....
2. Equipment 3/ .....
3. Identification number ..... allotted by .....
4. Owner or operated by .....
5. Submitted by .....
6. Is approved as 4/ .....

6.1. with one or more thermal appliances which (is) (are):

6.1.1. independent;)
6.1.2. not independent;)
6.1.3. removable;) 5/
6.1.4. not removable.)

1/ Distinguishing sign of the country, as used in international road traffic.

2/ The blank certificate shall be printed in the language of the issuing country and in English, French or Russian; the various items shall be numbered as in the above model.

3/ State type (wagon, lorry, trailer, semi-trailer, container, etc.); in the case of tank equipment for the carriage of liquid foodstuffs, add the word "tank".

4/ Enter here one or more of the descriptions listed in appendix 4 of this annex, together with the corresponding distinguishing mark or marks.

5/ Strike out what does not apply.

6/ The number (figures, letters, etc.) indicating the authority issuing the certificate and the approval reference.

7. Basis of issue of certificate

7.1. This certificate is issued on the basis of:

7.1.1. tests of the equipment;)

7.1.2. conformity with a reference item of equipment;)

7.1.3. a periodic inspection;) 1/

7.1.4. transitional provisions.)

7.2. If the certificate is issued on the basis of a test or by reference to an item of equipment of the same type which has been tested, specify:

7.2.1. the testing station .....

7.2.2. the nature of the tests 2/ .....

.....

7.2.3. the number(s) of the report(s) .....

7.2.4. the K coefficient .....

7.2.5. the effective refrigerating capacity 3/

at an outside temperature of 30° C

and an inside temperature of ..... ° C ..... W

" " " ..... ° C ..... W

" " " ..... ° C ..... W

8. This certificate is valid until .....

8.1. provided that:

8.1.1. the insulated body (and, where applicable, the thermal appliance) is maintained in good condition;

8.1.2. no material alteration is made to the thermal appliances; and

8.1.3. if the thermal appliance is replaced, it is replaced by an appliance of equal or greater refrigerating capacity.

9. Done at: ..... 10. on: .....

(The competent authority)

1/ Strike out what does not apply.

2/ For example: insulating capacity or efficiency of thermal appliances.

3/ Where measured in conformity with the provisions of appendix 2, paragraph 42, to this annex.

B. Certification plate of compliance of the equipment, as provided for in annex 1, appendix 1, paragraph 4

1. The certification plate shall be affixed to the equipment permanently and in a clearly visible place adjacent to any other approval plate issued for official purposes. The plate, conforming to the model reproduced below, shall take the form of a rectangular, corrosion-resistant and fire-resistant plate measuring at least 160 mm by 100 mm. The following particulars shall be indicated legibly and indelibly on the plate in at least the English or French or Russian language:

(a) the Latin letters "ATP" followed by the words "APPROVED FOR TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS",

(b) "APPROVAL NUMBER" followed by the distinguishing sign (in international road traffic) of the State in which the approval was granted and the number (figures, letters, etc.) of the approval reference,

(c) "EQUIPMENT NUMBER" followed by the individual number assigned to identify the particular item of equipment (which may be the manufacturer's number),

(d) "ATP MARK" followed by the distinguishing mark prescribed in annex 1, appendix 4, corresponding to the class and the category of the equipment,

(e) "VALID UNTIL" followed by the date (month and year) when the approval of the unit of equipment expires. If the approval is renewed following a test or inspection, the subsequent date of expiry may be added on the same line.

2. The letters "ATP" and the letters of the distinguishing mark should be approximately 20 mm high. Other letters and figures should not be less than 5 mm high.

a ATP APPROVED FOR TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS

b APPROVAL NUMBER : [GB-LR-456789]*

c EQUIPMENT NUMBER : [AB12C987]*

d ATP MARK : [RNA]*

e VALID UNTIL : [11-1985]*

≥ 160 mm

≥ 100 mm

* The particulars in square brackets are given by way of example.

Annex 1, Appendix 4

DISTINGUISHING MARKS TO BE AFFIXED TO SPECIAL EQUIPMENT

The distinguishing marks prescribed in appendix 1, paragraph 5 to this annex shall consist of capital Latin letters in dark blue on a white ground; the height of the letters shall be at least 100 mm. The marks shall be as follows:

Equipment	Distinguishing mark
Normally insulated equipment	IN
Heavily insulated equipment	IR
Class A refrigerated equipment with normal insulation	RNA
Class A refrigerated equipment with heavy insulation	RRA
Class B refrigerated equipment with heavy insulation	RRB
Class C refrigerated equipment with heavy insulation	RRC
Class D refrigerated equipment with normal insulation	RND
Class D refrigerated equipment with heavy insulation	RRD
Class A mechanically refrigerated equipment with normal insulation	FNA
Class A mechanically refrigerated equipment with heavy insulation	FRA
Class B mechanically refrigerated equipment with normal insulation	FNB 1/
Class B mechanically refrigerated equipment with heavy insulation	FRB
Class C mechanically refrigerated equipment with normal insulation	FNC 1/
Class C mechanically refrigerated equipment with heavy insulation	FRC

1/ See transitional provisions in paragraph 5 of this annex.

Equipment	Distinguishing mark
Class D mechanically refrigerated equipment with normal insulation	FND
Class D mechanically refrigerated equipment with heavy insulation	FRD
Class E mechanically refrigerated equipment with normal insulation	FNE[1/]
Class E mechanically refrigerated equipment with heavy insulation	FRE
Class F mechanically refrigerated equipment with normal insulation	FNF[1/]
Class F mechanically refrigerated equipment with heavy insulation	FRF
Class A heated equipment with normal insulation	CNA
Class A heated equipment with heavy insulation	CRA
Class B heated equipment with heavy insulation	CRB

If the equipment is fitted with removable or non-independent thermal appliances, the distinguishing mark or marks shall be supplemented by the letter X.

The date (month, year) entered under section A, item 8 in appendix 3 of this annex as the date of expiry of the certificate issued in respect of the equipment shall be quoted under the distinguishing mark or marks aforesaid.

Model:

RNA 5 - 1974

5 = month (May)) of expiry of the
1974 = year) certificate"

1/ See transitional provisions in paragraph 5 of this annex.

Annex 2

SELECTION OF EQUIPMENT AND TEMPERATURE CONDITIONS TO BE OBSERVED FOR THE CARRIAGE OF QUICK (DEEP)-FROZEN AND FROZEN FOODSTUFFS

1. For the carriage of the following quick (deep)-frozen and frozen foodstuffs, the transport equipment has to be selected and used in such a way that during carriage the highest temperature of the foodstuffs at any point of the load does not exceed the indicated temperature.

2. Accordingly, the temperature of the foodstuffs at any point in the load must be at or below the indicated value on loading, during carriage and on unloading.

3. Where it is necessary to open the equipment, e.g. to carry out inspections, it is essential to ensure that the foodstuffs are not exposed to procedures or conditions contrary to the objectives of this annex and those of the International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods.

4. During certain operations, such as defrosting the evaporator of mechanically refrigerated equipment, a brief rise of the temperature of the surface of the foodstuffs of not more than 3° C in a part of the load, e.g. near the evaporator, above the appropriate temperature may be permitted.

Ice cream	-20° C
Frozen or quick (deep)-frozen fish, fish products, molluscs and crustaceans and all other quick (deep)-frozen foodstuffs	-18° C
All frozen foodstuffs (except butter)	-12° C
Butter	-10° C

Deep-frozen and frozen foodstuffs mentioned below to be immediately further processed at destination: 1/

Butter

Concentrated fruit juice.

1/ The deep-frozen and frozen foodstuffs listed, when intended for immediate further processing at destination, may be permitted gradually to rise in temperature during carriage so as to arrive at their destination at temperatures no higher than those specified by the sender and indicated in the transport contract. This temperature should not be higher than the maximum temperature authorized for the same foodstuff when refrigerated as mentioned in annex 3. The transport document shall state the name of the foodstuff, whether it is deep-frozen or frozen and that it is immediately to be further processed at destination. This carriage shall be undertaken with ATP-approved equipment without use of a thermal appliance to increase the temperature of the foodstuffs.

Annex 3

TEMPERATURE CONDITIONS FOR THE CARRIAGE OF CERTAIN FOODSTUFFS WHICH ARE NEITHER QUICK (DEEP)-FROZEN NOR FROZEN

During carriage, the temperatures of the foodstuffs in question shall not be higher than those indicated below:

Red offal	+ 3° C 3/
Butter	+ 6° C
Game	+ 4° C
Milk (raw or pasteurized) in tanks, for immediate consumption	+ 4° C 3/
Industrial milk	+ 6° C 3/
Dairy products (yoghurt, kefir, cream, and fresh cheese)	+ 4° C 3/ 4/
Fish, molluscs and crustaceans 1/	must always be carried in melting ice
Meat products 2/	+ 6° C
Meat (other than red offal)	+ 7° C
Poultry and rabbits	+ 4° C

1/ Other than smoked, salted, dried or live fish, live molluscs and live crustaceans.

2/ Except for products stabilized by salting, smoking, drying or sterilization.

3/ In principle, the duration of carriage should not exceed 48 hours.

4/ "Fresh cheese" means a non-ripened (non-matured) cheese which is ready for consumption shortly after manufacturing and which has a limited conservation period.

СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)

Договаривающиеся стороны,

желая улучшить условия сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов во время их перевозки, в частности в рамках международной торговли,

считая, что улучшение условий сохранности этих продуктов может способствовать развитию торговли ими,

согласились о нижеследующем:

Глава I

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Статья I

При осуществлении международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов "изотермическими транспортными средствами", "ледниками", "рефрижераторами" и "отапливаемыми" транспортными средствами могут называться только транспортные средства, которые удовлетворяют определениям и нормам, указанным в приложении 1 к настоящему Соглашению.

Статья 2

Договаривающиеся стороны примут необходимые меры, для того чтобы соответствие нормам транспортных средств, упомянутых в статье 1 настоящего Соглашения, контролировалось и проверялось в соответствии с положениями добавлений 1, 2, 3 и 4 приложения 1 к настоящему Соглашению. Каждая Договаривающаяся сторона будет признавать действительность свидетельств о соответствии, выданных согласно пункту 4 добавления 1 к приложению 1 к настоящему Соглашению компетентным органом другой Договаривающейся стороны. Каждая Договаривающаяся сторона может признать действительность свидетельств о соответствии, выданных с соблюдением условий, предусмотренных в добавлениях 1 и 2 к приложению 1 к настоящему Соглашению, компетентным органом государства, не являющегося Договаривающейся стороной.

Глава II

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕКОТОРЫХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

Статья 3

1. Предписания статьи 4 настоящего Соглашения применяются ко всякой перевозке за счет третьих лиц или за собственный счет, производимой исключительно - с учетом положений пункта 2 настоящей статьи - либо железнодорожным, либо автомобильным транспортом, либо обоими этими видами транспорта,

- глубокозамороженных и замороженных пищевых продуктов,

- пищевых продуктов перечисленных в приложении 3 к настоящему Соглашению, даже если они не являются глубокозамороженными или замороженными,

когда место погрузки груза или транспортного средства, в котором он перевозится, на железнодорожное или дорожное транспортное средство и место выгрузки груза или транспортного средства, в котором он перевозится, из железнодорожного или дорожного транспортного средства находятся в двух различных государствах и когда место выгрузки груза находится на территории одной из Договаривающихся сторон.

Если перевозка включает одну или несколько морских перевозок, кроме тех, которые указаны в пункте 2 настоящей статьи, каждая сухопутная перевозка должна рассматриваться отдельно.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи применяются также к морским перевозкам на расстояние менее 150 км при условии, что грузы доставляются без перегрузки в транспортных средствах, используемых для сухопутной перевозки или сухопутных перевозок, и при условии, что этим перевозкам предшествует или после них следует одна или несколько сухопутных перевозок, указанных в пункте 1 настоящей статьи, либо они осуществляются между двумя такими сухопутными перевозками.

3. Несмотря на положения, приведенные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, Договаривающиеся стороны могут не применять предписаний статьи 4 настоящего Соглашения к перевозкам пищевых продуктов, не предназначенных для потребления их людьми.

Статья 4

1. Для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, указанных в приложениях 2 и 3 к настоящему Соглашению, должны применяться транспортные средства, указанные в статье 1 настоящего Соглашения, за исключением случаев, когда в связи с предполагаемой в течение всей перевозки температурой это обязательство является совершенно ненужным для поддержания температурных условий, установленных в приложениях 2 и 3 к настоящему Соглашению. Это оборудование должно выбираться и использоваться таким образом, чтобы в течение

всей перевозки могли соблюдаться температурные условия, установленные в этих приложениях. Кроме того, должны быть приняты все необходимые меры, в частности в отношении температуры продуктов в момент погрузки и операций по замораживанию и повторному замораживанию в пути или других необходимых операций. Положения настоящего пункта применяются, однако, лишь постольку, поскольку они не являются несовместимыми с касающимися международных перевозок международными обязательствами, вытекающими для Договаривающихся сторон из конвенций, которые будут находиться в силе в момент вступления в силу настоящего Соглашения, или из конвенций, которыми они будут заменены.

2. Если при выполнении перевозки, на которую распространяются предписания настоящего Соглашения, не были соблюдены предписания пункта 1 настоящей статьи, то:

a) никто не имеет права на территории одной из Договаривающихся сторон использовать продукты после их перевозки, если компетентные органы этой Договаривающейся стороны не сочли совместимым с санитарными требованиями выдать соответствующее разрешение и если не соблюдены условия, которые могут быть установлены этими органами при выдаче разрешения;

b) каждая Договаривающаяся сторона может в силу санитарных или ветеринарных требований и поскольку это не является несовместимым с другими международными обязательствами, упомянутыми в последней фразе пункта 1 настоящей статьи, запретить ввоз продуктов на свою территорию, или обусловить его выполнением требований, которые она установит.

3. Соблюдение предписаний пункта 1 настоящей статьи лежит на обязанности транспортных предприятий, производящих перевозки за счет третьих лиц, лишь в той мере, в какой они взяли на себя обязательство найти или предоставить обслуживание, необходимое для обеспечения соблюдения этих предписаний, и поскольку соблюдение этих предписаний связано с осуществлением данного обслуживания. Если другие физические или юридические лица взяли на себя обязательство найти или предоставить обслуживание, необходимое для обеспечения соблюдения предписаний настоящего Соглашения, они обязаны обеспечить соблюдение этих предписаний в той мере, в какой оно связано с осуществлением обслуживания, которое они обязались найти или предоставить.

4. При выполнении перевозок, на которые распространяются предписания настоящего Соглашения, а место погрузки находится на территории одной из Договаривающихся сторон, соблюдение предписаний пункта 1 настоящей статьи лежит, при условии применения положений пункта 3 настоящей статьи:

- в случае перевозки за счет третьих лиц, на обязанности физического или юридического лица, являющегося грузоотправителем в соответствии с транспортным документом, или, при отсутствии транспортного документа, на обязанности физического или юридического лица, заключившего с транспортным предприятием договор о перевозке;

- в других случаях - на обязанности физического или юридического лица, производящего перевозку.

Глава III

РАЗЛИЧНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 5

Положения настоящего Соглашения не применяются к сухопутным перевозкам, осуществляемым с помощью контейнеров без перегрузки продуктов, при условии, что этим перевозкам предшествует или после них следует морская перевозкам, отличающаяся от тех, которые указаны в пункте 2 статьи 3 настоящего Соглашения.

Статья 6

1. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все необходимые меры с целью обеспечения соблюдения положений настоящего Соглашения. Компетентные органы Договаривающихся сторон будут информировать друг друга о мерах общего характера, принятых с этой целью.

2. Если Договаривающаяся сторона констатирует нарушение положений, совершенное лицом, проживающим на территории другой Договаривающейся стороны, или налагает на него санкцию, органы управления первой Стороны уведомляют органы управления другой Стороны об установленном нарушении и наложении санкции.

Статья 7

Договаривающиеся стороны сохраняют за собой право предусматривать в двусторонних или многосторонних соглашениях, что положения, применяющиеся как к специальным транспортным средствам, так и температурам, при которых должны перевозиться некоторые пищевые продукты, могут быть, в частности, ввиду особых климатических условий более строгими, чем предусмотренные в настоящем Соглашении. Эти положения будут применяться лишь к международным перевозкам между Договаривающимися сторонами, заключившими двусторонние или многосторонние соглашения, упомянутые в настоящей статье. Тексты указанных соглашений сообщаются Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает их Договаривающимся сторонам настоящего Соглашения, не подписавшим этих соглашений.

Статья 8

Несоблюдение предписаний настоящего Соглашения не затрагивает ни существование, ни действительность договоров, заключенных с целью выполнения перевозки.

Глава IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 9

1. Государства - члены Европейской экономической комиссии, а также государства, допущенные к участию в Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего соглашения

a) путем его подписания,

b) путем ратификации после его подписания с оговоркой о ратификации или

c) путем присоединения к Соглашению.

2. Государства, которые могут участвовать в некоторых работах Европейской экономической комиссии, согласно пункту 11 положения о ее круге ведения, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения путем присоединения к нему после вступления его в силу.

3. Настоящее Соглашение будет открыто для подписания до 31 мая 1971 года включительно. После этой даты оно будет открыто для присоединения к нему.

4. Ратификация Соглашения или присоединение к нему производится путем сдачи соответствующего акта на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 10

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения без оговорки о ратификации или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что Соглашение не применяется к перевозкам, осуществляемым на всех его территориях, расположенных вне Европы, или на какой-либо из них. Если эта нотификация делается после вступления в силу Соглашения для государства, направившего нотификацию, Соглашение перестает применяться к перевозкам на указанных в нотификации территории или территориях по истечении девяности дней со дня получения Генеральным секретарем нотификации.

2. Каждое государство, сделавшее заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю, что Соглашение будет применяться к перевозкам на территории, указанной в нотификации, сделанной в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, и Соглашение начнет применяться к перевозкам на указанной территории по истечении ста восьмидесяти дней со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 11

1. Настоящее Соглашение вступает в силу через год после того, как пять из числа указанных в пункте 1 его статьи 9 государств подпишут Соглашение без оговорки о ратификации или сдадут на хранение акты о ратификации или присоединении.

2. В отношении каждого государства, которое ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после того, как пять государств подпишут его без оговорки о ратификации либо сдадут на хранение акты о ратификации или присоединении, настоящее Соглашение вступит в силу через год после сдачи данным государством на хранение ратификационной грамоты или акта о присоединении.

Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

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

Статья 13

Настоящее Соглашение теряет силу, если после его вступления в силу число Договаривающихся сторон будет менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев.

Статья 14

1. Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения без оговорки о ратификации или при сдаче на хранение своей ратификационной грамоты или документа о присоединении, или в любой момент впоследствии заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящее Соглашение будет применяться ко всей территории или к части территории, за внешние сношения которой она несет ответственность. Настоящее Соглашение будет применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, начиная с девяностого дня после дня получения Генеральным секретарем этой нотификации или, если в этот день Соглашение еще не вступило в силу, начиная со дня его вступления в силу.

2. Каждое государство, сделавшее в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи заявление о распространении применения настоящего Соглашения на территории, за внешние сношения которой оно несет ответственность, может в соответствии со статьей 12 настоящего Соглашения денонсировать Соглашение в отношении данной территории.

Статья 15

1. Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения разрешается, по возможности, путем переговоров между спорящими Сторонами.

2. Всякий спор, который не разрешен путем переговоров, передается на арбитраж при наличии заявления одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник этот спор, и передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по взаимному соглашению спорящими Сторонами. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

3. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с предшествующим пунктом, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

Статья 16

1. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или при присоединении к нему заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 и 3 статьи 15 настоящего Соглашения. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами по отношению к любой Договаривающейся стороне, сделавшей подобную оговорку.

2. Каждая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент взять эту оговорку обратно посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорки, предусмотренной в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящему Соглашению не допускаются.

Статья 17

1. После трехлетнего действия настоящего Соглашения любая Договаривающаяся сторона может посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, представить просьбу о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Соглашения. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по крайней мере одна треть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

2. Если созывается конференция в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и просит их представить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь препровождает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 9 настоящего Соглашения, а также государства, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 упомянутой статьи 9.

Статья 18

1. Каждая Договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к настоящему Соглашению. Текст каждой предлагаемой поправки направляется Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает его всем Договаривающимся сторонам, а также уведомляет о нем прочие государства, указанные в пункте 1 статьи 9 настоящего Соглашения.

2. В течение шестимесячного срока, начиная со дня препровождения Генеральным секретарем проекта поправки, каждая Договаривающаяся сторона может сообщить Генеральному секретарю:

a) либо что она имеет возражения против предложенной поправки,

b) либо что, несмотря на ее намерение принять поправку, в ее стране еще отсутствуют условия, необходимые для этого принятия.

3. Пока Договаривающаяся сторона, которая направила сообщение, предусмотренное в подпункте "b" пункта 2 настоящей статьи, не сообщит Генеральному секретарю о принятии ею поправки, она может в течение девяти месяцев со дня истечения шестимесячного срока, предусмотренного для сообщения, представить возражения против предложенной поправки.

4. Если против проекта поправки было сделано возражение в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается непринятой и не имеет силы.

5. Если против проекта поправки не было сделано никаких возражений в условиях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи, поправка считается принятой с момента, указанного ниже:

a) если ни одна из Договаривающихся сторон не препроводила сообщения, предусматриваемого в подпункте "b" пункта 2 настоящей статьи, по истечении шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи;

b) если по крайней мере одна из Договаривающихся стороне препроводила сообщение, предусматриваемое в подпункте "b" пункта 2 настоящей статьи, в наиболее близкую из двух следующих дат:

- дата, когда все Договаривающиеся стороны, препроводившие такое сообщение, известили Генерального секретаря о принятии ими проекта; этой датой, однако, считается истечение шестимесячного срока, указанного в пункте 2 настоящей статьи, если все сообщения о принятии поправки были нотифицированы до истечения этого срока;

- дата истечения девятимесячного срока, указанного в пункте 3 настоящей статьи.

6. Каждая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу через шесть месяцев после даты, когда она была сочтена принятой.

7. Генеральный секретарь извещает возможно скорее все Договаривающиеся стороны о том, было ли сделано возражение против проекта поправки в соответствии с подпунктом "a" пункта 2 настоящей статьи и препроводили ли ему одна или несколько Договаривающихся сторон сообщение в соответствии с подпунктом "b" пункта 2 настоящей статьи. Если одна или несколько Договаривающихся сторон препроводили такое сообщение, Генеральный секретарь уведомляет впоследствии все Договаривающиеся стороны о том, сделали ли Договаривающиеся сторона или стороны, которые препроводили ему сообщение, возражение против проекта поправки или приняли ее.

8. Независимо от предусматриваемого пунктами 1-6 настоящей статьи порядка внесения поправок, приложения и добавления к настоящему Соглашению могут быть изменены по соглашению между компетентными органами всех Договаривающихся сторон. Если орган управления одной из Договаривающихся сторон заявит, что согласно ее национальному законодательству ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, согласие упомянутой Договаривающейся стороны на изменение приложения будет считаться данным лишь тогда, когда эта Договаривающаяся сторона заявит Генеральному секретарю, что требуемые полномочия или разрешения получены. В соглашении между компетентными органами может быть предусмотрено, что в течение переходного периода старые приложения полностью или частично остаются в силе одновременно с новыми приложениями. Генеральный секретарь установит дату вступления в силу новых текстов, составленных в результате внесения таких изменений.

Статья 19

Помимо нотификаций, предусмотренных в статьях 17 и 18 настоящего Соглашения, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 9 настоящего Соглашения, а также государствам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 3 настоящего Соглашения:

a) о подписаниях, ратификациях Соглашения и присоединениях к нему в соответствии со статьей 9;

b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей 11;

c) о денонсациях в соответствии со статьей 12;

d) об утрате настоящим Соглашением силы в соответствии со статьей 13;

e) о нотификациях, полученных в соответствии со статьями 10 и 14;

f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 6;

g) о вступлении в силу всякой поправки в соответствии со статьей 18.

Статья 20

После 31 мая 1971 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 9 настоящего Соглашения.

В УДОСТОВЕРЕНИИ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномочены, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве первого сентября тысяча девятьсот семидесятого года, в одном экземпляре на английском, французском и русском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

Приложение 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И НОРМЫ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ 1/ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

1. Изотермическое транспортное средство. Транспортное средство, кузов 2/ которого состоит из термоизолирующих стенок, включая двери, пол и крышу, позволяющих ограничивать теплообмен между внутренней и наружной поверхностью кузова таким образом, чтобы по общему коэффициенту теплопередачи (коффициент К) транспортное средство могло быть отнесено к одной из нижеследующих двух категорий:

I_N Обычное изотермическое транспортное средство, характеризуемое:

- коэффициентом К, не превышающим 0,7 Вт/м^2 °С

I_R Изотермическое транспортное средство с усиленной изоляцией, характеризуемое:

- коэффициентом К, не превышающим 0,4 Вт/м^2 К,
- наличием стенок толщиной не менее 45 мм, если речь идет о транспортных средствах шириной более 2,50 м.

Однако это второе условие не является обязательным для транспортных средств, спроектированных до даты вступления в силу настоящей поправки 3/ и изготовленных до этой даты или в течение трехмесячного периода после этой даты.

Определение коэффициента К и описание метода его измерения приведены в добавлении 2 к настоящему приложению.

2. Транспортное средство-ледник. Изотермическое транспортное средство, которое при помощи источника холода (естественного льда с добавлением или без добавления соли; эвтектических плит, сухого льда с приспособлением, позволяющим регулировать его сублимацию, или без такового; сжиженных газов с устройством для регулирования испарения или без такового и т.д.), иного, чем механическая или "абсорбционная" установка, позволяет понижать температуру внутри порожнего кузова и поддерживать ее затем при средней наружной температуре в ±30°С:

1/ Вагоны, грузовые автомобили, прицепы, полуприцепы, контейнеры и прочие подобные им транспортные средства.

2/ Когда речь идет о транспортных средствах-цистернах, выражение "кузов" означает в настоящем определении саму цистерну.

3/ 15 мая 1991 года является датой вступления в силу настоящей поправки.

- на уровне не более ±7°C для класса A,
- на уровне не более -10°C для класса B,
- на уровне не более -20°C для класса C,
- на уровне не более 0°C для класса D,

с использованием соответствующих холодильных агентов и соответствующего оборудования. Это транспортное средство должно иметь одно или несколько отделений, сосудов или резервуаров для холодильного агента. Это оборудование:

- должно быть устроено таким образом, чтобы можно было производить извне его загрузку или догрузку; и

- иметь объем, соответствующий предписаниям пункта 34 добавления 2 к приложению 1.

Коэффициент K транспортных средств классов B и C не должен превышать 0,4 Вт/м^2 °C.

3. Транспортное средство-рефрижератор. Изотермическое транспортное средство, имеющее индивидуальную или общую для нескольких транспортных единиц холодильную установку (механический компрессорный агрегат, абсорбционная установка и т.д.), которая позволяет при средней наружной температуре в ±30°C понижать температуру внутри порожнего кузова и затем постоянно поддерживать ее следующим образом:

Для классов A, B и C с любым заданным фактически постоянным уровнем температуры t_i согласно приводимым ниже нормам, установленным для трех классов:

Класс A. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i может выбираться между ±12°C и 0°C включительно.

Класс B. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i может выбираться между ±12°C и -10°C включительно.

Класс C. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i может выбираться между ±12°C и -20°C включительно.

Для классов D, E и F с определенным фактическим постоянным уровнем температуры t_i согласно приводимым ниже нормам, установленным для трех классов:

Класс D. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i не превышает 0°C.

Класс E. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i не превышает -10°C.

Класс F. Транспортное средство-рефрижератор, имеющее такую холодильную установку, при которой t_i не превышает -20°C. Коэффициент транспортных средств классов B, C, E и F не должен превышать 0,4 Вт/м^2 °C.

4. Отапливаемое транспортное средство. Изотермическое транспортное средство, имеющее отопительную установку, позволяющую повышать температуру внутри порожнего кузова и затем поддерживать ее без дополнительного поступления тепла в течение по меньшей мере 12 часов на фактически постоянном уровне не ниже ±12°C при следующей средней наружной температуре для обоих классов:

Класс A. Отапливаемое транспортное средство при средней наружной температуре -10°C.

Класс B. Отапливаемое транспортное средство при средней наружной температуре -20°C.

Коэффициент K транспортных средств класса B не должен превышать 0,4 Вт/м^2 °C.

5. Временные положения. В течение трехлетнего периода, начиная со дня вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии с положениями пункта 1 его статьи 11, общий коэффициент теплопередачи (коэффициент K) транспортных средств, которые в этот момент уже находились в эксплуатации, может быть равным или ниже:

- 0,9 Вт/м^2 °C для изотермических транспортных средств категории I_N транспортных средств-ледников класса A, всех транспортных средств-рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств класса A;

- 0,6 Вт/м^2 °C для транспортных средств-ледников классов B и C и отапливаемых транспортных средств класса B.

Кроме того, по истечении указанного в первом абзаце настоящего пункта трехлетнего периода и до момента снятия транспортного средства с эксплуатации коэффициент K указанных транспортных средств-рефрижераторов классов B, C, E и F может быть равным или ниже 0,7 Вт/м^2 °C.

Однако настоящие временные положения не будут служить препятствием для применения более строгих правил, которые могут быть установлены в некоторых государствах для транспортных средств, зарегистрированных на их собственной территории.

Приложение 1, Добавление 1

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КОНТРОЛЯ СООТВЕТСТВИЯ НОРМАМ ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ-ЛЕДНИКОВ, РЕФРИЖЕРАТОРОВ И ОТАПЛИВАЕМЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1. За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 29 и 49 добавления 2 к настоящему приложению, контроль соответствия нормам, предписываемым в настоящем приложении, производится на испытательных станциях, указанных или уполномоченных на то компетентным органом страны, где зарегистрировано или взято на учет транспортное средство. Этот контроль производится:

a) до сдачи транспортного средства в эксплуатацию;

b) периодически, по крайней мере раз в шесть лет; и

c) каждый раз, когда этого требует указанный компетентный орган.

2. a) Допущение новых транспортных средств, производимых серийно в соответствии с определенным типом, может осуществляться путем проведения испытаний на образце данного типа. Если подвергнутый такому испытанию образец удовлетворяет требованиям, предъявляемым к данной категории, то протокол испытаний рассматривается в качестве свидетельства о допущении данного типа. Срок действия свидетельства прекращается по истечении шестилетнего периода.

b) Компетентный орган принимает меры для проверки того, что производство других транспортных средств соответствует допущенному типу. Для этой цели он может производить проверки путем испытания образцов транспортных средств, выбранных произвольно из данной производственной серии.

c) Транспортное средство будет считаться транспортным средством того же типа, что и подвергнутое испытанию транспортное средство, только в том случае, если оно удовлетворяет следующим минимальным требованиям:

i) если речь идет об изотермических транспортных средствах, причем образцом может служить изотермическое транспортное средство, транспортное средство-ледник, рефрижератор или отапливаемое транспортное средство,

- конструкция является подобной и, в частности, изоляционный материал и метод изоляции идентичны;

- толщина изоляционного материала не меньше толщины материала транспортного средства, которое служит образцом;

- внутреннее оборудование идентично или упрощено;

- число дверей и люков или других отверстий одинаково или меньше; и

- внутренняя поверхность кузова отличается не более чем на ±20%;

ii) если речь идет о транспортных средствах-ледниках, причем образцом должно служить транспортное средство-ледник,

- условия, указанные в подпункте i), соблюдены;

- внутреннее вентиляционное оборудование является подобным;

- источник холода идентичен; и

- запас холода на единицу внутренней поверхности больше или одинаков;

iii) если речь идет о транспортных средствах-рефрижераторах, для которых образцом служит:

a) либо транспортное средство-рефрижератор,

- условия, указанные выше в подпункте i), соблюдены; и

- полезная холодопроизводительность холодильной установки на единицу внутренней поверхности при тех же температурных условиях больше или одинакова;

b) либо изотермическое транспортное средство, для установки на котором впоследствии предназначена холодильная установка и которое является полностью комплектным, но при этом холодильная установка снята, а отверстие при измерении коэффициента К заполнено плотно прилегающим уплотнительным щитом, соответствующим по общей толщине и изотермическому типу щиту, которым оборудована передняя стенка. В случае которого:

- условия, указанные выше в подпункте i), соблюдены; и

- полезная холодопроизводительность холодильной установки, которой оборудовано изотермическое транспортное средство, служащее в качестве образца, должно соответствовать величине, указанной в пункте 41 добавления 2 к приложению 1;

iv) если речь идет об отапливаемых транспортных средствах, причем образцом может случить изотермическое или отапливаемое транспортное средство,

- условия, указанные в подпункте i), соблюдены;

- источник тепла идентичен; и

- мощность отопительного оборудования на единицу внутренней поверхности больше или одинакова.

d) Если в течение трехлетнего периода серия транспортных средств насчитывает большее 100 единиц, компетентный орган должен определить, какая часть этих транспортных средств должна подвергаться испытаниям.

3. Методы и порядок проведения контроля соответствия транспортных средств нормам приводятся в добавлении 2 к настоящему приложению.

4. Свидетельство о соответствии нормам выдается компетентным органом на бланке, соответствующем образцу, приведенному в добавлении 3 к настоящему приложению. Свидетельство или его соответствующая фотокопия должны находиться во время перевозки на транспортном средстве и предъявляться по первому требованию контролеров. С другой стороны, если табличка-свидетельство, приведенная в добавлении 3 к настоящему приложению, установлена на транспортном средстве, она должна приниматься на тех же основаниях, как и документ об аттестации СПС. Эта табличка-свидетельство должна сниматься с транспортного средства, как только оно перестает соответствовать нормам, установленным в настоящем приложении. Если транспортное средство может быть обозначено как относящееся к какой-либо категории или классу лишь в силу временных положений, предусмотренных в пункте 5 настоящего приложения, то срок действия выданного для этого транспортного средства свидетельства ограничивается периодом, предусмотренным этими временными положениями.

5. На транспортные средства наносятся опознавательные буквенные обозначения и надписи согласно положениям добавления 4 к настоящему приложению. Они должны быть уничтожены, как только транспортное средство перестает соответствовать нормам, установленным в настоящем приложении.

6. На изотермические кузова "изотермических транспортных средств", "транспортных средств-ледников", "транспортных средств-рефрижераторов" и "отапливаемых транспортных средств" и на их термическое оборудование заводом-изготовителем наносится отличительная маркировка, содержащая по меньшей мере следующие данные:

страна, в которой изготовлено транспортное средство или оборудование, или литеры, используемые в международном автомобильном сообщении;

название завода-изготовителя или фирмы;

модель (цифры и/или буквы);

серийный номер; и

месяц и год изготовления.

Приложение 1, Добавление 2

МЕТОДЫ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ИЗМЕРЕНИЙ И КОНТРОЛЯ ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ СВОЙСТВ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОХЛАЖДЕНИЯ ИЛИ ДЛЯ ОБОГРЕВА СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

A. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Коэффициент K. Общий коэффициент теплопередачи (коэффициент K), характеризующий изотермические свойства транспортных средств, определяется следующим уравнением:

$$K = \frac{W}{S.\Delta\theta}$$

где W - тепловой поток, расходуемый внутри кузова, средняя поверхность которого равна S, и необходимая для поддержания при постоянном режиме абсолютной разности $\Delta\theta$ между средней внутренней температурой θ_i и средней наружной температурой θ_e, когда средняя наружная температура θ_e является постоянной.

2. Средней поверхностью S кузова является среднее геометрическое внутренней поверхности S_i и наружной поверхности S_e кузова:

$$S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$$

Определение обеих поверхностей S_i и S_e осуществляется с учетом особенностей конструкции кузова или неровностей поверхности, таких, как закругления, надколеенные дуги и т.д., и эти особенности или неровности отмечаются в соответствующей рубрике предусмотренного ниже протокола испытаний; однако, если кузов имеет покрытие типа гофрированного листа, искомой поверхностью является прямая поверхность этого покрытия, а не ее развертка.

3. Если кузов имеет форму параллелепипеда, то средней внутренней температурой кузова (θ_i) является среднее арифметическое температур, измеряемых на расстоянии 10 см от стенок в следующих 12 точках:

a) в восьми внутренних углах кузова,

b) в центре четырех внутренних плоскостей кузова, имеющих наибольшую площадь.

Если кузов не имеет форму параллелепипеда, то распределение 12 точек измерения должно осуществляться наилучшим образом с учетом формы кузова.

4. Если кузов имеет форму параллелепипеда, то средней наружной температурой кузова (θ_e) является среднее арифметическое температур, измеряемых на расстоянии 10 см от стенок в следующих 12 точках:

a) в восьми наружных углах кузова,

b) в центре четырех наружных плоскостей кузова, имеющих наибольшую площадь.

Если кузов не имеет форму параллелепипеда, то распределение 12 точек измерения должно осуществляться наилучшим образом с учетом формы кузова.

5. Средней температурой стенок кузова является среднее арифметическое средней наружной температуры кузова и средней внутренней температуры кузова

$$\left(\frac{\theta_e + \theta_i}{2}\right)$$

6. Постоянный режим. Режим считается постоянным, если выполнены два следующих требования:

- колебания средних наружной и внутренней температур кузова не превышают ±0,5°C в течение периода продолжительностью не менее 12 часов; и

- разница между средним тепловым потоком, измеряемым в течение не менее трех часов до и после этого периода продолжительностью не менее 12 часов, составляет менее 3%.

B. ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ СВОЙСТВА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Способы измерения коэффициента K

a) Транспортные средства, за исключением цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов

7. Контроль изотермических свойств этих транспортных средств производится на постоянном режиме методом внутреннего охлаждения или методом внутреннего обогрева. В обоих случаях порожнее транспортное средство помещается в изотермическую камеру.

8. Независимо от применяемого метода в изотермической камере должна поддерживаться в течение всего испытания равномерная и постоянная средняя температура с отклонением ±0,5°C на таком уровне, чтобы разница между температурой внутри транспортного средства и в изотермической камере составляла не менее 20°C, причем средняя температура стенок кузова должна поддерживаться на уровне около ±20°C.

9. При определении общего коэффициента теплопередачи (коэффициента K) методом внутреннего охлаждения точка росы в атмосфере изотермической камеры должна поддерживаться на уровне +25°C с отклонением в ±2°C. В ходе испытания как методом внутреннего охлаждения, так и методом внутреннего обогрева воздух в камере непрерывно приводится в движение с таким расчетом, чтобы скорость его движения на расстоянии 10 см от стенок составляла от 1 до 2 м/сек.

10. При проведении испытания методом внутреннего охлаждения внутри кузова устанавливается один или несколько теплообменников. Поверхность этих теплообменников должна быть такой, чтобы при прохождении через них газа с температурой не ниже 0°C 1/ средняя температура внутри кузова после

1/ Во избежание отложения инея.

установления постоянного режима оставалась ниже +10°C. При проведении испытания методом внутреннего обогрева используются электронагреватели (электрические сопротивления и т.д.). Теплообменники или электронагреватели оборудуются нагнетателями воздуха, расход которого должен быть достаточен для того, чтобы максимальная разница между температурой в любых двух из 12 точек, указанных выше в пункте 3 настоящего добавления, составляла не более 3°C после установления постоянного режима.

11. Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи кузова в местах, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего добавления.

12. После этого приводится в действие оборудование для производства и распределения холода или тепла и для измерения обмениваемой холодо- или теплопроизводительности и термического эквивалента вентиляторов, приводящих в движение воздух.

13. После установления постоянного режима максимальная разница между температурами в наиболее теплой и наиболее холодной точке снаружи кузова не должна превышать 2°C.

14. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться не реже четырех раз в час.

15. Испытание продолжается столько времени, сколько необходимо, с тем чтобы удостовериться в постоянстве режима (см. пункт 6 настоящего добавления). Если не все определения регистрируются и производятся автоматически, то испытание должно быть продолжено в течение дополнительного периода продолжительностью восемь последовательных часов с целью проверки постоянства режима и проведения окончательных измерений.

b) Транспортные средства-цистерны, предназначенные для перевозок жидких пищевых продуктов

16. Излагаемый ниже метод применяется лишь к транспортным средствам-цистернам с одним или несколькими отсеками, предназначенными исключительно для перевозки жидких пищевых продуктов, таких, как молоко. Каждый отсек этих цистерн имеет по меньшей мере один люк и одно сливное отверстие; если имеется несколько отсеков, то они должны отделяться друг от друга вертикальными неизолированными перегородками.

17. Контроль производится на постоянном режиме методом внутреннего обогрева порожней цистерны, помещенной в изотермическую камеру.

18. В течение всего испытания должна придерживаться равномерная и постоянная средняя температура изотермической камеры в пределах от +15°C до +20°C с отклонением ±0,5°C; средняя внутренняя температура цистерны поддерживается в пределах от +45°C до +50°C при постоянном режиме, причем средняя температура стенок цистерны должна составлять от +30°C до +35°C.

19. Воздух в камере непрерывно приводится в движение с таким расчетом, чтобы скорость его движения на расстоянии 10 см от стенок составляла от 1 до 2 м/сек.

20. Внутри цистерны устанавливается теплообменник. Если в цистерне имеется несколько отсеков, то теплообменник помещается в каждом из них. Эти теплообменники имеют электрическое сопротивление и оборудованы нагнетателем воздуха, расход которого должен быть достаточен для того, чтобы разница между максимальной и минимальной температурами внутри каждого отсека не превышала 3°C после установления постоянного режима. Если в цистерне имеется несколько отсеков, то средняя температура самого холодного отсека не должна отличаться более чем на 2°C от средней температуры самого теплого отсека, причем измерение температуры производится, как указано в пункте 21 настоящего добавления.

21. Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи цистерны на расстоянии 10 см от стенок следующим образом:

a) если цистерна имеет лишь один отсек, то измерения производятся минимум в 12 точках, расположенных следующим образом:

- в четырех концах двух расположенных под прямым углом диаметров, одного горизонтального и одного вертикального, вблизи каждого из двух доньев;

- в четырех концах двух расположенных под прямым углом диаметров, имеющих наклон в 45° по отношению к горизонтали в осевой плоскости цистерны;

b) если в цистерне имеется несколько отсеков, то измерения производятся в следующих точках:

для каждого из двух крайних отсеков по меньшей мере:

- в концах горизонтального диаметра вблизи дна и в концах вертикального диаметра вблизи общей перегородки;

и для каждого из остальных отсеков по меньшей мере:

- в конце диаметра, имеющего наклон в 45° по отношению к горизонтали вблизи одной из перегородок, и в конце диаметра, перпендикулярного предыдущему, вблизи другой перегородки.

Средней внутренней температурой и средней наружной температурой цистерны является среднее арифметическое всех измерений, произведенных соответственно снаружи и внутри. Для цистерн с несколькими отсеками средней внутренней температурой каждого отсека является среднее арифметическое измерений, сделанных в отсеке, причем число этих измерений должно быть не меньше четырех.

22. После этого приводится в действие оборудование для нагревания и нагнетания воздуха и для измерения обменного теплового потока и термического эквивалента вентиляторов, нагнетающих воздух.

23. После установления постоянного режима максимальная разница между температурами в наиболее теплой и наиболее холодной точках снаружи цистерны не должна превышать 2°C.

24. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура цистерны должны измеряться не реже четырех раз в час.

25. Испытание продолжается столько времени, сколько необходимо для того, чтобы удостовериться в постоянстве режима (см. пункт 6 настоящего добавления). Если не все определения регистрируются и производятся автоматически, испытание должно быть продолжено в течение дополнительного периода продолжительностью восемь последовательных часов с целью проверки постоянства режима и проведения окончательных измерений.

c) Положения, общие для всех типов изотермических транспортных средств

i) Проверка коэффициента К

26. Если цель испытаний состоит не в том, чтобы определить коэффициент К, а лишь проверить, не ниже ли он определенного предела, то испытания, проводимые в условиях, указанных в пунктах 7-25 настоящего добавления, могут быть прекращены, как только уже произведенные измерения покажут, что коэффициент К соответствует требуемым условиям.

ii) Точность измерений коэффициента К

27. Испытательные станции должны быть оснащены необходимым оборудованием и приборами, обеспечивающими возможность определения коэффициента К с максимальной погрешностью измерения в ±10%.

iii) Протоколы испытаний

28. Для каждого испытания транспортного средства составляется протокол, состоящий из: части 1, соответствующей нижеследующему образцу № 1 А или 1 В, и части 2, соответствующей нижеследующему образцу № 2 А или 2 В.

Контроль изотермических свойств транспортных средств, находящихся в эксплуатации

29. Для контроля изотермических свойств находящихся в эксплуатации транспортных средств, о которых говорится в подпунктах b) и c) пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

- либо применять методы, описанные в пунктах 7-27 настоящего добавления;

- либо назначать экспертов, возложив на них решение вопроса о том, может ли данное транспортное средство оставаться в той или иной категории изотермических транспортных средств. Эти эксперты должны учитывать следующие данные и делать свои заключения на основании нижеследующего:

a) Общая проверка транспортного средства

Эта проверка проводится путем осмотра транспортного средства в следующем порядке с целью установить:

i) общий характер конструкции изолирующей оболочки;

ii) способ осуществления изоляции;

iii) род и состояние стенок;

iv) состояние сохранности изотермического ограждения;

v) толщину стенок;

и сделать все замечания относительно изотермических свойств транспортного средства. С этой целью эксперты могут потребовать снятия отдельных деталей и представления любых документов, необходимых для проведения ими проверки (схемы, протоколы испытаний, описания, счета и т.д.).

b) Испытание воздухонепроницаемости (не применяется к транспортным средствам-цистернам)

Проверка производится наблюдателем, находящимся внутри транспортного средства, которое помещается в ярко освещенную зону. Может применяться любой другой метод, дающий более точные результаты.

c) Решения

i) Если заключения, касающиеся общего состояния кузова, являются благоприятными, то транспортное средство может быть оставлено в эксплуатации в качестве изотермического транспортного средства в первоначально установленной категории на новый период сроком не более трех лет. Если заключения эксперта или экспертов являются неблагоприятными, то транспортное средство может быть оставлено в эксплуатации лишь при условии, что оно успешно пройдет на испытательной станции испытания, описанные в пунктах 7-27 настоящего добавления; в этом случае оно может быть оставлено в эксплуатации на новый период в шесть лет.

ii) Если речь идет о транспортных средствах серийного производства, изготовленных в соответствии с определенным типом, соответствующих положениям пункта 2 добавления 1 к настоящему приложению и принадлежащих одному и тому же владельцу, можно, помимо контроля каждого транспортного средства, провести измерение коэффициента К по крайней мере у одного процента этих транспортных средств, соблюдая при этом измерении положения пунктов 7-27 настоящего добавления. Если результаты контроля и измерений являются удовлетворительными, все эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве изотермических транспортных средств в первоначально установленной категории на новый период в шесть лет.

d) Протоколы испытаний

Для каждого испытания транспортного средства, проведенного экспертом, составляется протокол испытания, состоящий из: части 1, соответствующей нижеследующему образцу № 1 А или 1 В; и части 2, соответствующей нижеследующему образцу № 3.

Временные положения, применяемые к новым транспортным средствам

30. В течение четырех лет начиная со дня вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии с положениями пункта 1 статьи 11, если ввиду недостаточного числа испытательных станций нет возможности измерить коэффициент К транспортных средств путем применения методов, описанных в пунктах 7-27 настоящего добавления, соответствие новых изотермических транспортных средств нормам, предписанным в настоящем приложении, может проверяться путем применения положений пункта 29 и дополнительного определения изотермических свойств, которое будет основываться на следующем соображении:

изоляционный материал главных элементов транспортного средства (боковые стенки, пол, крыша, люки, двери и т.д.) должен иметь более или менее единообразную толщину, превышающую в метрах цифру, полученную при делении коэффициента теплопроводности этого материала во влажной среде на коэффициент К, предписанный для той категории, допущение в которую испрашивается для данного транспортного средства.

C. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТЕРМИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Способы производства испытаний для определения эффективности термических приспособлений транспортных средств

31. Определение эффективности термического оборудования транспортных средств производится в соответствии с методами, описанными в пунктах 32-47 настоящего добавления.

Транспортные средства-ледники

32. Порожнее транспортное средство помещается в изотермическую камеру, в которой должна поддерживаться равномерная и постоянная средняя температура в +30°C с отклонением в ±0,5°C. Воздух камеры должен оставаться влажным, причем точка росы устанавливается в +25°C с отклонением в ±2°C; циркуляция воздуха производится, как указано выше в пункте 9 настоящего добавления.

33. Приборы для измерения температуры, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи кузова в местах, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего добавления.

34. a) Для транспортных средств, за исключением транспортных средств с несъемными эвтектическими плитами и транспортных средств, работающих на сжиженном газе, максимальное количество холодильного агента, которое указано заводом-изготовителем или которое фактически может быть нормально размещено, загружается в предусмотренные емкости, когда средняя внутренняя температура кузова достигает средней наружной температуры кузова (+30°C). Двери, люки и все отверстия закрываются, а приспособления для внутренней вентиляции транспортного средства, если таковые имеются, приводятся в действие при их максимальном режиме. Кроме того, на новых транспортных средствах в кузове приводится в действие отопительное устройство, мощность которого составляет 35% мощности, обмениваемой через стенки в условиях постоянного режима, когда достигнута температура, предусмотренная для данного класса транспортных средств. Во время испытания никакой дополнительной загрузки холодильного агента не производится.

b) При испытании транспортных средств с несъемными эвтектическими плитами предусматривается предварительная фаза замораживания эвтектического раствора. С этой целью, после того как средняя внутренняя температура кузова и температура плит достигнут средней наружной температуры (+30°C), двери и люки закрываются и приводится в действие механизм для охлаждения плит на период продолжительностью 18 последовательных часов. Если устройство для охлаждения плит имеет машину, работающую циклически, то общая продолжительность работы этого устройства должна составлять 24 часа. На новых транспортных средствах сразу же после остановки охлаждающего устройства в кузове приводится в действие отопительное устройство, мощность которого составляет 35% мощности обмениваемой через стенки в условиях постоянного режима, когда достигнута температура, предусмотренная для данного класса транспортных средств. Во время испытания никакого повторного замораживания раствора не производится.

c) Для транспортных средств, оснащенных системой, в которой используется сжиженный газ, должна соблюдаться следующая процедура испытания: после того как средняя внутренняя температура кузова достигнет средней наружной температуры (+30°C), резервуары, предназначенные для сжиженного газа, заполняются до уровня, предписанного изготовителем. Затем двери, люки и все отверстия закрываются как в условиях нормальной эксплуатации, а устройства внутренней вентиляции транспортного средства, если таковые имеются, приводятся в действие на максимальном режиме. Термостат регулируется на температуру, которая максимум на 2° ниже предельной температуры, установленной для данного класса транспортных средств. Затем начинают охлаждение кузова с одновременным пополнением израсходованного сжиженного газа. Эта замена производится:

- либо в течение периода времени между началом охлаждения и моментом, когда в первый раз достигается температура, предусмотренная для данного класса транспортных средств;

- либо в течение трех часов с начала охлаждения, в зависимости от того, какой из этих периодов времени короче.

После этого никакого пополнения указанных резервуаров в ходе испытания больше не производится.

Для новых транспортных средств после достижения температуры, предусмотренной для данного класса транспортных средств, в кузове приводится в действие отопительное устройство, мощность которого составляет 35% мощности, обмениваемой через стенки в условиях постоянного режима.

35. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться по меньшей мере каждые 30 минут.

36. Испытание продолжается в течение 12 часов, после того как средняя внутренняя температура кузова достигла нижнего предела, установленного для данного класса транспортных средств (A = +7°C; B = -10°C; C = -20°C; D = 0°C) или для транспортных средств с несъемными эвтектическими плитами - после остановки охлаждающего устройства. Испытание считается удовлетворительным, если в продолжение этих 12 часов средняя внутренняя температура кузова не превышает этого низшего предела.

Транспортные средства-рефрижераторы

37. Испытание производится в условиях, указанных в пунктах 32 и 33 настоящего добавления.

38. Когда средняя внутренняя температура кузова достигла наружной температуры (+30°C), двери, люки и все отверстия закрываются, и холодильное устройство, а также приспособление для внутренней вентиляции (если таковые имеются) приводятся в действие при их максимальном режиме. Кроме того, на новых транспортных средствах в кузове приводится в действие отопительное устройство, мощность которого составляет 35% мощности, обмениваемой через стенки в условиях постоянного режима, когда достигнута температура, предусмотренная для данного класса транспортных средств.

39. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться по меньшей мере каждые 30 минут.

40. Испытание продолжается в течение 12 часов после того, как средняя внутренняя темература кузова достигла:

- либо нижнего предела, установленного для данного класса транспортных средств, если речь идет о классах A, B или C (A = 0°C, B = -10°C, C = -20°C);

- либо по крайней мере верхнего предела, установленного для данного класса транспортных средств, если речь идет о классах D, E или F (D = 0°C; E = -10°C; F = -20°C). Испытание считается удовлетворительным, если холодильное устройство может обеспечить поддержание в течение этих 12 часов режима предусмотренной температуры, причем период автоматического размораживания холодильной установки (в случае их наличия) не принимаются во внимание.

41. Если холодильное устройство со всеми его приспособлениями прошло отдельное испытание для определения его полезной холодопроизводительности при предусмотренной заданной температуре и получило положительную оценку компетентного органа, то данное транспортное средство может считаться транспортным средством-рефрижератором без проведения каких-либо испытаний эффективности, если полезная холодопроизводительность данного устройства будет выше потерь тепла в постоянном режиме через стенки кузова для рассматриваемого класса транспортных средств, умноженных на коэффициент 1,75.

42. Если холодильная машина заменяется машиной иного типа, то компетентный орган может:

a) либо потребовать, чтобы транспортное средство было подвергнуто измерениям и контролю, предусмотренным в пунктах 37-40;

b) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой машины при температуре, предусмотренной для данного класса транспортных средств, равна или выше полезной холодопроизводительности замененной машины;

c) либо удостовериться в том, что полезная холодопроизводительность новой машины удовлетворяет положениям пункта 41.

Отапливаемые транспортные средства

43. Порожнее транспортное средство помещается в изотермальную камеру, в которой поддерживается постоянная средняя температура на возможно более низком уровне. Воздух в камере приводится в движение, как указано в пункте 9 настоящего добавления.

44. Приборы для измерения темературы, защищенные от излучения, помещаются внутри и снаружи кузова в местах, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего добавления.

45. Двери, люки и все отверстия закрываются, и отопительное устройство, а также приспособление для внутренней вентиляции (если таковые имеются) приводятся в действие при их максимальном режиме.

46. Средняя наружная температура и средняя внутренняя температура кузова должны измеряться по меньшей мере каждые 30 минут.

47. Испытание продолжается в течение 12 часов после того, как разница между средней внутренней температурой кузова и средней наружной температурой достигла величины, соответствующей условиям, установленным для данного класса транспортных средств, причем эта величина повышается на 35% для новых транспортных средств. Испытание считается удовлетворительным, если отопительное устройство может обеспечить поддержание в течение этих 12 часов предусмотренной разницы температуры.

Протоколы испытаний

48. Для каждого испытания транспортного средств составляется протокол, состоящий из: части 1, соответствующей нижеследующему образцу № 1A или 1B, если это еще не сделано для протокола испытания, предусмотренного в пункте 28, и части 3, соответствующей нижеследующему образцу № 4A, 4B, 4C, 5 или 6.

Проверка эффективности термического оборудования транспортных средств, находящихся в эксплуатации

49. Для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства-ледника, рефрижератора или отапливаемого транспортного средства, указанного в подпунктах b) и c) пункта 1 добавления 1 к настоящему приложению, компетентные органы могут:

- либо применять методы, описанные в пунктах 32-47 настоящего добавления;

- либо назначить экспертов, уполномоченных применять следующие положения:

a) Транспортные средства-ледники

Проверяется, чтобы внутренняя температура порожнего транспортного средства, в котором температура предварительно доведена до наружной, могла быть доведена до предельной температуры, предусмотренной для этого класса транспортных средств в настоящем приложении, и чтобы она могла поддерживаться ниже этой температуры в течение периода t, когда $t \geq \frac{12\,\Delta\theta}{\Delta\theta'}$, где $\Delta\theta$ представляет собой разницу между +30°C и этой предельной температурой, а $\Delta\theta'$ - разницу между средней наружной температурой во время испытания и упомянутой предельной температурой при наружной температуре не менее +15°C. Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-ледников в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

b) Транспортные средства-рефрижераторы

Проверяется, чтобы при наружной температуре не менее +15°C внутренняя температура порожнего транспортного средства могла быть доведена:

- для классов A, B и C - до минимальной температуры, предусмотренной для данного класса транспортных средств в настоящем приложении;

- для классов D, E и F - до предельной температуры, предусмотренной для данного класса транспортных средств в настоящем приложении.

Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве транспортных средств-рефрижераторов в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

c) Отапливаемые транспортные средства

Проверяется, чтобы могла быть достигнута и поддерживалась в течение не менее 12 часов предусмотренная в настоящем приложении разница между внутренней температурой транспортного средства и наружной температурой, определяющая класс, к которому относится транспортное средство (22°C для класса A и 32°C для класса B). Если результаты являются удовлетворительными, то эти транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в качестве отапливаемых транспортных средств в первоначально установленном классе на новый период не более трех лет.

d) Положения, общие для транспортных средств-ледников, рефрижираторов и отапливаемых транспортных средств

i) Если результаты являются неудовлетворительными, то транспортные средства-ледники, рефрижераторы и отапливаемые транспортные средства могут оставаться в эксплуатации в первоначально установленном классе лишь при условии, что они успешно пройдут на испытательной станции испытания, описанные в пунктах 32-47 настоящего добавления; в этом случае они могут быть оставлены в эксплуатации в первоначально установленном классе на новый период в шесть лет.

ii) Если речь идет о транспортных средства-ледниках, рефрижераторах или отапливаемых транспортных средствах серийного производства, изготовленных в соответствии с определенным типом, соответствующих положениям пункта 2 добавления 1 к настоящему приложению и принадлежащих одному и тому же владельцу, то, помимо контроля термического оборудования каждого транспортного средства, для того чтобы убедиться, что его общее состояние является удовлетворительным, может быть проведена на испытательной станции в соответствии с положениями пунктов 32-47 настоящего добавления проверка эффективности приспособлений для охлаждения или обогрева в отношении по крайней мере 1% этих транспортных средств. Если результаты этого контроля и этой проверки являются удовлетворительными, то все эти транспортные средства могут быть оставлены в эксплуатации в первоначально установленном классе на новый период в шесть лет.

e) Протоколы испытаний

Для каждого испытания транспортного средства, проведенного экспертом, составляется протокол, состоящий из: части 1, соответствующей нижеследующему образцу № 1A или 1B, если это еще не сделано для протокола, предусмотренного в пункте 29 d), и части 3, соответствующей нижеследующему образцу № 7, 8 или 9.

Временные положения, применяемые к новым транспортным средствам

50. В течение четырех лет, начиная со дня вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии с положениями пункта 1 его статьи 11, если ввиду недостаточного числа испытательных станций нет возможности установить эффективность термического оборудования транспортных средств путем применения методов, описанных в пунктах 32-47 настоящего добавления, соответствие нормам новых транспортных средств-ледников, рефрижераторов и отапливаемых транспортных средств может быть проведено путем применения положений пункта 49 настоящего добавления.

D. <u>Процедура измерения фактической холодопроизводительности W_o установки при необледеневшем испарителе</u>

51. При достижении теплового баланса полезная холодопроизводительность равна сумме теплового потока $U.\Delta\theta$, проходящего через стенки калориметрической камеры или транспортного средства, в котором смонтирована холодильная установка, и количества измеренного тепла W_j, выделяемого в кузове электрическим обогревателем с вентилятором:

$$W_o = W_j + U.\Delta\theta$$

52. Холодильное оборудование устанавливается либо в калориметрической камере, либо в транспортном средстве.

В каждом случае глобальный коэффициент теплопередачи определяется только по одной средней температуре стенок до измерения холодопроизводительности. После этого вводится арифметическая поправка на основе результатов испытания и опыта испытательной станции с учетом средней температуры стенок в каждой точке теплового равновесия при определении полезной холодопроизводительности.

В целях обеспечения максимальной точности рекомендуется использовать калиброванную калориметрическую камеру.

Используемые при этом методы и процедуры описываются в пунктах 1-15 выше. Однако будет достаточно непосредственно измерить коэффициент U, который определяется по формуле:

$$U = \frac{W}{\Delta\theta m},$$

где:

W - количество тепла (в ваттах), рассеиваемое вентиляторами внутренних обогревателей;

$\Delta\theta m$ - разность между средней внутренней температурой θ_i и средней внешней температурой θ_e;

U - тепловой поток в единицу времени на градус отклонения между температурой воздуха внутри и снаружи калориметрической камеры или транспортного средства при установленном холодильном оборудовании.

Калориметрическая камера или транспортное средство помещаются в испытательную камеру. При использовании калориметрической камеры $U.\Delta\theta$ не должна превышать 35% общего теплового потока W_o.

53. В случае необходимости следующий метод может быть использован как для проверки прототипа, так и для испытания серийного оборудования. Полезная холодопроизводительность при этом испытании определяется путем умножения массы потока холодильного агента (m) на разность между энтальпией (h_o) холодильного агента в виде пара, выходящего из оборудования и энтальпией (h_1) жидкого холодильного агента, поступающего в оборудование.

Для того чтобы получить полезную холодопроизводительность, из этой величины вычитается количество тепла (W_f),произведенное вентиляторами для внутренней циркуляции воздуха. Показатель W_f трудно определить, если вентиляторы для внутренней циркуляции воздуха приводятся в действие от внешнего двигателя; в этом случае метод энтальпии применять не рекомендуется. Когда вентиляторы приводятся в действие электромоторами, размещенными внутри транспортного средства, электрическая энергия измеряется соответствующими приборами, имеющими точность ±3%.

Тепловой баланс определяется по формуле:

$$W_o = (h_o - h_1)\ m - W_f.$$

Соответствующие методы описываются в документах ISO 971, BS 3122, DIN, NEN и т.д. Электрический обогреватель помещается внутри транспортного средства для обеспечения теплового баланса.

54. Используемые измерительные приборы

Испытательные станции должны иметь оборудование и измерительные приборы для определения величины коэффициента U с точностью ±5%. Теплоотдача, обусловленная утечкой воздуха, не должна превышать 5% общей теплоотдачи через стенки калориметрической камеры или транспортного средства. Расход холодильного агента должен быть определен с точностью ±5%. Холодопроизводительность должна быть определена с точностью ±10%.

Измерительные приборы для калориметрической камеры или транспортного средства должны соответствовать приборам, указанным в пунктах 3 и 4 выше. Измерению подлежит:

a) Температура воздуха: по крайней мере четыре датчика, размешенные равномерно на входе испарителя;

по крайней мере четыре датчика, размешенные равномерно на выходе из испарителя;

по меньшей мере четыре датчика, размешенные равномерно на входе конденсатора;

датчики температуры должны быть зашишены от воздействия лучистого тепла.

b) Потребление энергии: приборы должны обеспечивать измерение потребления электроэнергии и/или топлива в холодильной установке.

c) Число оборотов: приборы должны обеспечивать измерение числа оборотов двигателей, приводящих в действие компрессоры и вентиляторы, или регистрацию данных для его расчета в случае невозможности прямого измерения.

d) Давление: высокоточные манометры (с точностью измерения ±1%) устанавливаются на конденсаторе, испарителе и на входе компрессора, если на испарителе установлен регулятор давления.

e) Количество тепла: тепловой поток, рассеиваемый оборудованием для внутреннего обогрева, снабженный электрическими реостатами, не должен превышать 1 Вт/см^2, причем обогревательные элементы должны быть защищены кожухом с низкой теплоотдачей.

55. Условия испытания

i) На внешней стороне калориметрической камеры или транспортного средства: температура воздуха на входе конденсатора должна составлять 30°C±0,5°C.

ii) Внутри калориметрической камеры или транспортного средства на входе испарителя: три уровня температур в пределах от -25°C до +12°C в зависимости от технических характеристик установки; один из уровней должен равняться минимальной температуре, установленной заводом-изготовителем данного класса, с отклонением ±1°C.

Отклонение средней внутренней температуры должно составлять не более ±0,5°C. Потери тепла в калориметрической камере или транспортном средстве при неизменных условиях во время измерения холодопроизводительности должны поддерживаться на постоянном уровне с отклонением ±1°C.

56. Процедура испытания

Испытание состоит из двух основных частей: фазы охлаждения и последующего измерения полезной холодопроизводительности на трех повышающихся уровнях температуры.

a) Фаза охлаждения: исходная температура калориметрической камеры или транспортного средства должна отклоняться не более чем на ±3°C от предписанной внешней температуры и затем быть понижена примерно до -25°C (или до минимальной температуры для установки данного класса).

b) Измерение полезной холодопроизводительности: на каждом уровне внутренней температуры проводятся два испытания.

Первое испытание, продолжительностью не менее четырех часов на каждом температурном уровне, проводится с термостатом (холодильной установки) для выравнивания теплопередачи между внутренней и наружной частями калориметрической камеры или транспортного средства.

Второе испытание проводится с отключенным термостатом для определения максимальной холодопроизводительности холодильной установки, при которой количество тепла, выделяемого оборудованием для внутреннего обогрева, позволяет поддерживать тепловой баланс на каждом температурном уровне, предписанном в пункте 55.

Это второе испытание должно длиться не менее четырех часов.

Прежде чем измерить температурный уровень, производится разморозка вручную.

Если холодильная установка может приводиться в действие с помощью различных источников энергии, то испытание повторяется для каждого источника энергии.

Если холодильная установка приводится в действие за счет движения транспортного средства, то испытание проводится при минимальном и номинальном числе оборотов компрессора, определенном заводом-изготовителем.

Если холодильная установка приводится в действие за счет движения транспортного средства, то испытание проводится при номинальном числе оборотов компрессора, определенном заводом-изготовителем.

Такая же процедура используется для метода энтальпии, описанного в пункте 53, однако в этом случае с дополнительным измерением тепла, рассеиваемого на каждом уровне температур вентиляторами испарителя.

57. Меры предосторожности

Поскольку указанные измерения полезной холодопроизводительности осуществляются с отключенным термостатом холодильной установки, необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

- если имеется перепускная система для горячих газов, то во время проведения испытаний она должна быть отключена;

- если холодильная установка оборудована автоматическими регуляторами для отключения отдельных цилиндров (для приведения холодопроизводительности установки в соответствие с мощностью двигателя), то испытание проводится с тем числом цилиндров, которое соответствует данной температуре.

58. Проверки

Необходимо удостовериться в том, что:

i) система размораживания и регулирования температуры функционирует нормально;

ii) расход воздуха, рассеиваемого в испарителе, соответствует величине, указанной заводом-изготовителем;

iii) используемый для испытаний холодильный агент соответствует спецификации завода-изготовителя,

и указать использованные методы в протоколе испытания.

59. Протоколы испытаний

Протокол испытания соответствующего типа составляется в соответствии с образцом № 10, представленным ниже".

ОБРАЗЕЦ № 1 А

Протокол испытания,

составленный в соответствии с положениями Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

Протокол испытаний № .....

Часть 1

Спецификация транспортного средства (транспортные средства, за исключением цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов)

Станция, уполномоченная проводить испытания/эксперт 1/:

Название (фамилия) .....

Адрес .....

Тип транспортного средства 2/: .....

Заводская марка ..... Регистрационный номер .....Серийный номер .....

Дата начала эксплуатации .....

Тара 3/ .....кг Грузоподъемность 3/ .....кг

Кузов:

Марка и тип ..... Опознавательный номер .....

Изготовлен (кем) .....

Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем) .....

Представлен (кем) .....

Дата изготовления .....

Основные габариты:

Внешние: длина ..... м, ширина ..... м, высота ..... м

Внутренние: длина ..... м, ширина .... м, высота ..... м

Общая площадь пола кузова ..... $м^2$

Полезный внутренний объем кузова ..... $м^3$

Общая внутренняя поверхность стенок кузова S_i: ..... $м^2$

ОБРАЗЕЦ № 1 А (продолжение)

Общая наружная поверхность стенок кузова S_e ..... $м^2$

Средняя поверхность кузова: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ ..... $м^2$

Спецификация стенок кузова 4/:

Крыша .....

Пол .....

Боковые стенки .....

Конструктивные особенности кузова 5/:

количество,) дверей .....
положение и) вентиляционных отверстий .....
размеры) отверстий для загрузки льда .....

Дополнительные приспособления 6/ .....

.....

Коэффициент К = ... $Вт/м^2К$

1/ Ненужное вычеркнуть (эксперты проводят испытания только в том случае, если эти испытания проводятся в соответствии с пунктами 29 и 49 добавления 2 к приложению 1 к СПС).

2/ Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.

3/ Указать источник этих сведений.

4/ Род и толщина материалов, из которых изготовлены стенки кузова, начиная с внутренней стороны и кончая внешней, способ изготовления и т.д.

5/ Если поверхность кузова не является ровной, указать способы определения S_i и S_e.

6/ Вешала для мяса, флеттнеры и т.д.

ОБРАЗЕЦ № 1 В

Протокол испытания,

составленный в соответствии с положениями Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

Протокол испытания № .....

Часть 1

Спецификации транспортных средств-цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов

Станция, уполномоченная проводить испытания/эксперт 1/:

Название (фамилия) .....

Адрес .....

Тип цистерны 2/:

Заводская марка ..... Регистрационный номер ..... Серийный номер .....

Дата начала эксплуатации .....

Тара 3/ ..... кг Грузоподъемность 3/ ..... кг

Цистерна:

Марка и тип ..... Опознавательный номер .....

Изготовлена (кем) .....

Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем) .....

Представлена (кем) .....

Дата изготовления .....

Основные габариты:

Внешние: длина цилиндра ..... м, длина большей оси ..... м, длина меньшей оси ..... м

Внутренние: длина цилиндра ..... м, длина большей оси ..... м, длина меньшей оси ..... м

Полезный внутренний объем ..... $м^3$

Внутренний объем каждого отсека ..... $м^3$

Общая внутренняя поверхность цистерны S_i ..... $м^2$

ОБРАЗЕЦ № 1 В (продолжение)

Внутренняя поверхность каждого отсека S_{i1} ..., S_{i2} ..., ... $м^2$

Общая наружная поверхность цистерны S_e ..... $м^2$

Средняя поверхность цистерны: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ ..... $м^2$

Спецификация стенок цистерны 4/: .....

Конструктивные особенности цистерны 5/: .....

Количество, размеры и описание люков .....

.....

Описание устройства крышки люка .....

.....

Количество, размеры и описание сливного патрубка .....

.....

Дополнительные приспособления .....

1/ Ненужное вычеркнуть (эксперты проводят испытания только в том случае, если эти испытания проводятся в соответствии с пунктами 29 и 49 добавления 2 к приложению 1 к СПС).

2/ Вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.

3/ Указать источник этих сведений.

4/ Род и толщина материалов, из которых изготовлены стенки цистерны, начиная с внутренней стороны и кончая внешней, способ изготовления и т.д.

5/ Если поверхность цистерны не является ровной, указать способ определения S_i и S_e.

ОБРАЗЕЦ № 2 А

Часть 2

Измерение общего коэффициента теплопередачи транспортных средств, за исключением цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов, в соответствии с пунктами 7-15 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Метод, использованный для испытания: внутреннее охлаждение/внутренний обогрев 1/

Дата и время закрытия дверей и других отверстий транспортного средства .....
.....

Средние величины, полученные за ..... часов функционирования в постоянном режиме (с .... до .... часов):

a) средняя наружная температура кузова: θ_e = ...°C± ..... K

b) средняя внутренняя температура кузова: θ_1 = ...°C± .... K

c) полученная средняя разница температур: $\Delta\theta$ = ... K

Максимальная разность температур:

снаружи кузова ..... K

внутри кузова ..... K

Средняя температура стенок кузова $\frac{\theta_e + \theta_1}{2}$ ..... °C

Рабочая температура теплообменника 2/ ..... °C

Точка росы воздуха снаружи кузова во время функционирования в постоянном режиме 2/ .....°C± ..... K

Общая продолжительность испытания ..... ч

Продолжительность постоянного режима ..... ч

Мощность, затраченная в теплообменниках: W_1 ..... Вт

Мощность, потребленная вентиляторами: W_2 ..... Вт

Общий коэффициент теплопередачи, определенный по формуле:

Испытание на внутреннее охлаждение 1/ $K = \frac{W_1 - W_2}{S \cdot \Delta\theta}$

ОБРАЗЕЦ № 2 А (продолжение)

Испытание на внутренний обогрев 1/ $K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta \theta}$

K = ...Вт/м^{2}К

Максимальная погрешность измерения при проведенном испытании ..... %

Замечания 3/ .....

.....

(Заполняется только для транспортного средства, не имеющего термического оборудования)

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС, действительного в течение не более шести лет; транспортное средство имеет опознавательное буквенное обозначение IN/IR 1/.

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 2 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение не более трех лет, т.е. до .....

Составлен в: .....

Дата: ....

(Ответственный за испытание)

1/ Ненужное вычеркнуть.

2/ Указывать только для испытаний путем внутреннего охлаждения.

3/ Если кузов не имеет формы параллелепипеда, указать расположение точек измерения внешней и внутренней температур кузова.

ОБРАЗЕЦ № 2 B

Часть 2

Измерение общего коэффициента теплопередачи транспортных средств-цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов, в соответствии с пунктами 16-25 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Метод, использованный для испытания: внутренний обогрев

Дата и время закрытия отверстий транспортного средства .....

Средние величины, полученные за ..... часов функционирования в постоянном режиме (с .... до .... часов):

a) средняя наружная температура цистерны: θ_e = ...°C± ..... K

b) средняя внутренняя температура цистерны:

$$\theta_i = \frac{\sum s_{in} \cdot \theta_{in}}{\sum s_{in}} = \text{.....°C ..... } \pm K$$

c) полученная средняя разность температур: $\Delta\theta$ ..... K

Максимальная разность температур:

внутри цистерны ..... K

внутри каждого отсека ..... K

снаружи цистерны ..... K

Средняя температура стенок цистерны ..... °C

Общая продолжительность испытания ..... ч

Продолжительность постоянного режима ..... ч

Мощность, затраченная в теплообменниках: W_1 ..... Вт

Мощность, потребленная вентиляторами: W_2 ..... Вт

Общий коэффициент теплопередачи, определенный по формуле:

$$K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta\theta}$$

K = ... Вт/м^{2}K

ОБРАЗЕЦ № 2 В (продолжение)

Максимальная погрешность измерения при проведенном испытании .....

Замечания 1/ .....

.....

(Заполняется только для транспортного средства, не имеющего термического оборудования)

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транаспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более шести лет; транспортное средство имеет в этом случае опознавательное буквенное обозначение IN/IR 2/.

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 2 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение не более трех лет, т.е. до .....

Составлен в: ..... (Ответственный за испытание)

Дата: ....

1/ Если цистерна не имеет формы параллелепипеда, указать расположение точек измерения внешней и внутренней температур.

2/ Ненужное вычеркнуть.

ОБРАЗЕЦ № 3

Часть 2

Проверка изотермических свойств транспортного средства, находящегося в эксплуатации, проводимая экспертами вне испытательной станции в соответствии с пунктом 29 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытание проведено на основании протокола № .... от .....,

выданного станцией, уполномоченной проводить испытания (название, адрес) .....

.....

Состояние отдельных частей, выявленное в ходе проверки:

Крыша .....

Боковые стенки .....

Торцевые стенки .....

Пол .....

Двери и отверстия .....

Соединения .....

Отверстия для стока воды, используемой для промывки .....

Проверка герметичности .....

.....

Коэффициент К нового транспортного средства (указанного в предыдущем протоколе испытания) ..... Вт/м^2 К

Замечания: .....

.....

Исходя из приведенных выше результатов проверки транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет; транспортное средство имеет в этом случае опознавательное буквенное обозначение IN/IR 1/.

Составлен в: .....

(Ответственный за проверку)

Дата: .....

.....

1/ Ненужное вычеркнуть.

ОБРАЗЕЦ № 4 А

Часть 3

Проверка эффективности холодильного оборудования транспортных средств-ледников с обычным и сухим льдом на станции, уполномоченной проводить испытания, в соответствии с пунктами 32-36, за исключением подпунктов b) и c) пункта 34 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Холодильное оборудование:

описание холодильного оборудования .....

вид холодильного агента .....

номинальное количество холодильного агента, указанное заводом-изготовителем .....кг

фактическая загрузка холодильного агента для испытания .....кг

привод независимый/зависимый/работающий от магистрали 1/

съемное/несъемное оборудование для охлаждения 1/

завод-изготовитель .....

тип, серия/номер .....

год изготовления .....

приспособление для загрузки (описание, размещение; в случае необходимости приложить чертежи) .....

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число аппаратов и т.д.) .....

мощность электрических вентиляторов .....Вт

расход .....$м^3$/ч

размеры трубопроводов: поперечное сечение ..... $м^2$, длина м

экран воздухозаборника; описание 1/

1/ Ненужное вычеркнуть.

ОБРАЗЕЦ № 4 А (продолжение)

Автоматические устройства .....

Средняя температура в начале испытания:

внутри .....°С± ..... К

снаружи .....°С± ..... К

точка росы испытательной камеры .....°С±..... К

Мощность внутреннего обогревателя ..... Вт

Дата и время закрытия дверей и отверстий транспортного средства .....

Записи средних значений внутренней и наружной температуры и/или кривая изменения этих температур в зависимости от времени .....

.....

Замечания: .....

.....

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное предство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с дополнением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более шести лет; транспортное средство имеет в этом случае опознавательное буквенное обозначение .....

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 2 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение трехлетнего периода, т.е. до .....

Составлен в .....

Дата ....
(Ответственный за испытания)

ОБРАЗЕЦ № 4 В

Часть 3

Проверка эффективности холодильного оборудования транспортных средств-ледников с эвтектическими плитами на станции, уполномоченный проводить испытания, в соответствии с пунктами 32-36, за исключением подпунктов а) и с) пункта 34, добавления 2 к приложению 1 к СПС

Холодильное оборудование

описание .....

вид эвтеклического раствора .....

номинальное количество эвтектического раствора, указанное заводом-изготовителем ..... кг

скрытая теплота при температуре замораживания, указанной заводом-изготовителем ..... °С

съемное/несъемное холодильное оборудование 1/

привод независимый/зависимый/работающий от магистрали 1/

завод-изготовитель .....

тип, серия/номер .....

год изготовления .....

эвтектические плиты: марка ..... тип .....

размеры, количество и размещение плит, расстояние от стенок (приложить чертежи) .....

.....

указанный заводом-изготовителем общий запас холода при температуре замораживания ..... °С ..... Вт

Приспособления для внутренней вентиляции (при наличии):

описание .....

автоматические устройства .....

1/ Ненужное вычеркнуть.

ОБРАЗЕЦ № 4 В (продолжение)

Холодильное оборудование (при наличии):

марка ..... тип ..... № .....

размешение .....

компрессор: марка ..... тип .....

вид привода .....

вид холодильного агента .....

конденсатор .....

холодопроизводительность, указанная заводом-изготовителем для конкретной температуры замораживания при наружной температуре +30°С .....

.....

Автоматические устройства:

размораживатель (при наличии) .....

термостат .....

реле низкого давления ВР .....

реле высокого давления НР .....

предохранительный клапан .....

другие устройства .....

Вспомогательные устройства:

электронагревательные устройства соединения дверей:

мощность на погонный метр сопротивления ..... Вт/м

линейная длина сопротивления .....м

Средняя температура в начале испытания:

внутри .....°С± ..... К

снаружи .....°С± ..... К

точка росы испытательной камеры .....°С±..... К

Мощность системы внутреннего обогрева ..... Вт

ОБРАЗЕЦ № 4 В (продолжение)

Дата и время закрытия дверей и отверстий транспортного средства .....

Время накопления холода ..... ч

Записи средних температур внутри и снаружи кузова и/или кривая изменений этих температур в зависимости от времени .....

.....

Замечания: .....

.....

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более шести лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение .....

.....

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 2 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение трехлетнего периода, т.е. до .....

Составлен в .....

Дата ....

(Ответственный за испытания)

ОБРАЗЕЦ № 4 С

Часть 3

Проверка эффективности холодильного оборудования транспортных средств-ледников, в которых используется сжиженный газ, на станции, уполномоченной проводить испытания в соответствии с пунктами 32-36, за исключением подпунктов a) и b) пункта 34 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Холодильное оборудование:

описание .....

привод независимый/зависимый/работающий на магистрали 1/ .....

съемное/несъемное холодильное оборудование 1/ .....

завод-изготовитель .....

тип, серия/номер .....

год изготовления .....

вид холодильного агента .....

номинальное количество холодильного агента, указанное заводом-изготовителем ..... кг

фактическая загрузка холодильного агента для испытания ..... кг

описание резервуара .....

приспособление для загрузки (описание, размещение) .....

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число аппаратов и т.д.) .....

мощность электрических вентиляторов ..... Вт

расход ..... $м^3/ч$

размер трубопроводов: поперечное сечение ..... $м^2$, длина ..... м

Автоматические устройства .....

1/ Ненужное вычеркнуть.

ОБРАЗЕЦ № 4 С (продолжение)

Средняя температура в начале испытания:

внутри ..... °С± ..... К

снаружи ..... °С± ..... К

точка росы испытательной камеры ..... °С± ..... К

Мощность системы внутреннего обогрева ..... . Вт

Дата и время закрытия дверей и отверстий транспортного средства .....

Записи средних температур внутри и снаружи кузова и/или кривая изменений этих температур в зависимости от времени .....

.....

Замечания .....

.....

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более шести лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение .....

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 2 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение трехлетнего периода, т.е. до .....

Составлен в .....

Дата ....
(Ответственный за испытание)

ОБРАЗЕЦ № 5

Часть 3

Проверка эффективности холодильного оборудования транспортных средств-рефрижераторов на станции, уполномоченной проводить испытания, в соответствии с пунктами 37-40 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Холодильное оборудование:

привод независимый/зависимый/работающий от магистрали 1/ .....

съемное/несъемное холодильное оборудование 1/ .....

завод-изготовитель .....

тип, серия/номер .....

год изготовления .....

вид холодильного агента .....

полезная холодопроизводительность при наружной температуре +30°С и внутренней температуре:

0°С ..... Вт

-10°С ..... Вт

-20°С ..... Вт

Компрессор:

марка ..... тип .....

привод: электрический/термический/гидравлический 1/ .....

описание .....

марка ..... тип ..... мощность КВт ..... при ..... об/мин.

конденсатор и испаритель .....

мотор вентилятора (вентиляторов): марка ..... тип .....

количество ..... мощность КВт ..... при ..... об/мин.

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число аппаратов и т.д.) .....

мощность электрических вентиляторов ..... Вт

расход ..... $м^3/ч$

размер трубопроводов: поперечное сечение ..... $м^2$, длина ..... м

1/ Ненужное вычеркнуть.

ОБРАЗЕЦ № 5 (продолжение)

Автоматические устройства:

размораживатель (при наличии) .....

термостат .....

реле низкого давления BP .....

реле высокого давления HP .....

предохранительный клапан .....

другие устройства .....

Средняя температура в начале испытания:

внутри ..... °C± ..... K

снаружи ..... °C± ..... K

точка росы испытательной камеры ..... °C± ..... K

Мощность системы внутреннего обогрева ..... Вт

Дата и время закрытия дверей и отверстий транспортного средства .....

Записи средних температур внутри и снаружи кузова и/или кривая изменения этих температур в зависимости от времени .....

.....

Время между началом испытания и моментом, когда средняя температура внутри кузова достигла предписанного уровня ..... ч

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более шести лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение .....

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 2 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение трехлетнего периода, т.е. до .....

Составлен в .....

Дата ....

(Ответственный за испытание)

ОБРАЗЕЦ № 6

Часть 3

Проверка эффективности оборудования для обогрева отапливаемых транспортных средств на станции, уполномоченной проводить испытания, в соответствии с пунктами 43-47 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Оборудование для обогрева:

описание .....

привод независимый/зависимый/работающий от магистрали 1/ .....

съемное/несъемное оборудование для обогрева 1/ .....

завод-изготовитель .....

тип, серия/номер .....

год изготовления .....

место установки .....

общая поверхность теплообмена ..... $м^2$

полезная мощность, указанная заводом-изготовителем ..... кВт

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (количество устройств и т.д.) .....

мощность электрических вентиляторов ..... Вт

расход ..... $м^3/ч$

размер трубопроводов: поперечное сечение ..... $м^2$, длина ..... м

Средняя температура в начале испытания:

внутри ..... °C± ..... К
снаружи ..... °C± ..... К

Дата и время закрытия дверей и других отверстий транспортного средства .....

Записи средних температур внутри и снаружи кузова и/или кривая изменения температур в зависимости от времени .....

Время между началом испытаний и моментом, когда средняя температура внутри кузова достигла предписываемого уровня ..... ч

1/ Ненужное вычеркнуть.

ОБРАЗЕЦ № 6 (продолжение)

В случае необходимости указать среднюю мощность оборудования для обогрева, необходимую для сохранения во время испытания предписанной 1/ разности внутренней и внешней температур кузова ..... Вт

Замечания .....

.....

Исходя из приведенных выше результатов испытаний, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более шести лет; транспортное средство в этом случае имеет отличительный знак .....

Однако использование этого протокола испытания в качестве свидетельства официального утверждения типа транспортного средства в соответствии с пунктом 2 а) добавления 1 к приложению 1 к СПС возможно только в течение трехлетнего периода, т.е. до .....

Составлен в .....

Дата .....

.....
(Ответственный за испытания)

1/ Для новых транспортных средств увеличить на 35%.

ОБРАЗЕЦ № 7

Часть 3

Проверка эффективности холодильного оборудования транспортных средств-ледников, находящихся в эксплуатации, проведенная экспертами вне испытательной станции, в соответствии с пунктом 49 а) добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытание было проведено на основании протокола испытаний № ... от ..... выданного станцией, уполномоченной проводить испытания/экпертом (название/фамилия, адрес) .....

Холодильное оборудование:

описание .....

завод-изготовитель .....

тип, серия/номер .....

год изготовления .....

вид холодильного агента .....

номинальное количество холодильного агента, указанное заводом-изготовителем ..... кг

фактическая загрузка холодильного агента для испытания ..... кг

приспособление для загрузки (описание, размещение) .....

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (количество устройств и т.д.) .....

мощность электрических вентиляторов ..... Вт

расход ..... $м^3/ч$

размер трубопроводов: поперечное сечение .....$м^2$, длина ..... м

Состояние холодильного оборудования и вентиляторов .....
.....
.....

Достигнутая внутренняя температура ..... °C

при наружной температуре ..... °C

Температура внутри транспортного средства до включения холодильной установки ..... °C

ОБРАЗЕЦ № 7 (продолжение)

Общее время работы холодильного оборудования ..... ч

Время между началом испытания и моментом, когда средняя температура внутри кузова достигла предписанного уровня ..... ч

Проверка работы термостата .....

Для транспортного средства-ледника с эвтектическими плитами:

продолжительность работы холодильной установки, обеспечивающей замораживание эвтектического раствора ..... ч

продолжительность сохранения внутренней температуры воздуха после выключения холодильной установки ..... ч

Замечания .....
.....

Исходя из приведенных выше результатов испытания транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение .....

Составлен в: .....

Дата: .....

.....
(Ответственный за испытания)

ОБРАЗЕЦ № 8

Часть 3

Проверка эффективности холодильного оборудования транспортных средств-рефрижераторов, находящихся в эксплуатации, проведенная экспертами вне испытательной станции в соответствии с пунктом 49 b) добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытание проведено на основании протокола испытаний № ..... от ..... выданного станцией, уполномоченной проводить испытания/экспертом (название/фамилия, адрес) .....

.....

Холодильное оборудование:

тип .....

завод-изготовитель.....

тип, серия/номер.....

год изготовления .....

описание .....

полезная холоднопроизводительность, указанная заводом-изготовителем, при наружной температуре +30°C и внутренней температуре:

0°C ..... Вт

-10°C ..... Вт

-20°C..... Вт

вид холодильного агента и его количество ..... кг

Приспособление для внутренней вентиляции:

описание (количество устройств и т.д.) .....

мощность электрических вентиляторов ..... Вт

расход ..... $м^3/ч$

размер трубопроводов: поперечное сечение ..... $м^2$, длина ..... м

состояние холодильного оборудования и приспособлений для внутренней вентиляции.....

ОБРАЗЕЦ № 8 (продолжение)

Достигнутая внутренняя температура ..... °C

при наружной температуре ..... °C

и при относительной продолжительности времени работы холодильного оборудования..... %

время работы холодильного оборудования ..... ч

Проверка работы термостата .....

Замечания: .....

.....

Исходя из приведенных выше результатов испытаний, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет; транспортное средство имеет опознавательное буквенное обозначение

.....

Составлен в .....

Дата ....

(Отвественный за испытания)

ОБРАЗЕЦ № 9

Часть 3

Проверка эффективности оборудования для обогрева отапливаемых транспортных средств, находящихся в эксплуатации, проведенная экспертами вне испытательной станции, в соответствии с пунктом 49 с) добавления 2 к приложению 1 к СПС

Испытание проведено на основании протокола испытаний № ..... от ..... выданного станцией, уполномоченной проводить испытания/экспертом (название/фамилия, адрес) .....

.....

Тип оборудования для обогрева:

описание .....

завод-изготовитель.....

тип, серия/номер.....

год изготовления .....

расположение .....

общая поверхность теплообмена ..... $м^2$

полезная мощность, указанная заводом-изготовителем ..... кВт

Приспособления для внутренней вентиляции:

описание (число аппаратов и т.д.) .....

мощность электрических вентиляторов ..... Вт

расход ..... $м^2/ч$

Размер трубопроводов: поперечное сечение ..... $м^2$, длина ..... м

Состояние оборудования для обогрева и приспособлений для внутренней вентиляции

.....

.....

ОБРАЗЕЦ № 9 (продолжение)

Достигнутая внутренняя температура ..... °C

при наружной температуре ..... °C

и при относительной продолжительности времени работы оборудования для обогрева ..... %

время работы оборудования для обогрева ..... ч

Проверка работы термостата .....

Замечания: .....

.....

Исходя из приведенных выше результатов испытания, транспортное средство может признаваться пригодным на основании свидетельства, выданного в соответствии с добавлением 3 к приложению 1 к СПС и действительного в течение не более трех лет; транспортное средство в этом случае имеет опознавательное буквенное обозначение

.....

Составлен в .....

Дата .....

.....

(Отвественный за испытания)

ОБРАЗЕЦ № 10

ПРОТОКОЛ ИСПЫТАНИЯ,

составленный в соответствии с положениями Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

Протокол испытаний № ...

Определение полезной холодопроизводительности холодильной установки в соответствии с пунктами 51-59 добавления 2 к приложению 1 к СПС

Станция, уполномоченная проводить испытания

Название: .....

Адрес: .....

Холодильная установка представлена (кем) .....

а) Технические характеристики установки

Дата изготовления: ..... Марка: .....

Тип: ..... Серийный номер: .....

Категория 1/

автономная - неавтономная
съемная - стационарная
моноблочная - сборная

Описание: .....
.....
.....
.....

Компрессор - марка: ..... тип: .....

число цилиндров: ..... рабочий объем цилиндра: .....

номинальное число оборотов: ..... об/мин

Вид привода 1/: электродвигатель, назависимый двигатель внутреннего сгорания, двигатель транспортного средства, движение транспортного средства

Двигатель привода компрессора 1/, 2/:

Электрический: Марка: ..... Тип: .....

Мощность: ... кВт при ... об/мин. Напряжение питания: .....В

Частота тока: ..... кГц

Двигатель внутреннего сгорания:

Марка: ..... Тип: .....

Число цилиндров: ..... Рабочий объем цилиндров: .....

Мощность: .....кВт при ...об/мин. Топливо: .....

Гидравлический: Марка: ..... Тип: .....

Привод: .....

Генератор переменного тока:

Марка: ..... Тип: .....

Число оборотов: номинальное, указанное заводом-изготовителем:
(
(.....об/мин.
(
(минимальное: .....об/мин.

Холодильный агент: .....

Теплообменники

		Конденсатор	Испаритель
Марка - тип			
Количество трубок			
Шаг лопаток (мм) 2/			
Трубопроводы: характер и диаметр (мм) 2/			
Поверхность теплообменника ($м^2$) 2/			
Фронтальная поверхность ($м^2$)			
Вентилятор	Количество		
	Количество лопастей каждого вентилятора		
	Диаметр (мм)		
	Общая номинальная мощность (Вт) 2/ или 3/		
	Номинальный расход под ($м^3$/ч) 2/ при давлении ... Па		
	Вид привода		

Редукционный клапан:

Марка: ..... Модель: .....

Регулируемый 1/: ..... Нерегулируемый 1/: .....

Устройство для размораживания: .....

Автоматическое устройство: .....

Результаты измерений и характеристики охлаждения

(Средняя температура воздуха в конденсаторе .....°С)

	Число оборотов			Мощность системы внутреннего обогрева с использованием вентиляции	Скорость циркуляции холодильного агента 4/	Энтальпия холодильного агента на входе в испаритель 4/	Энтальпия холодильного агента на выходе из испарителя 4/	Мощность, поглощенная вентилятором 4/	Расход топлива или электроэнергии	Средняя температура около кузова	Внутренняя температура		Полезная холодопроизводительность
	Вентиляторов	Генератора переменного тока	Компрессора 3/								Средняя	На входе испарителя	
	об./мин.	об./мин.	об./мин.	Вт	кг/сек.	Дж/кг	Дж/кг	Вт	Вт или л/ч	°С	°С	°С	Вт
Номинальное число оборотов	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
Минимальное число оборотов	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....

b) Методы испытания и результаты:

Метод испытания 1/: по тепловому балансу/разнице энтальпии

В калориметрической камере со средней поверхностью = ... $м^2$
Измеренная величина коэффициента U камеры вместе с холодильной установкой ..... Вт/°С при средней температуре стенок: ..... °С.

В установке на транспортном средстве:
Измеренная величина коэффициента U транспортного средства с холодильной установкой ..... Вт/°С при средней температуре стенок: ..... °С.

Метод, использованный для определения поправки к коэффициенту U камеры на среднюю температуру ее стенок: .....
.....
.....

Максимальные погрешности при определении:
коэффициента U камеры .....
холодопроизводительности установки .....

c) Проверки

Регулятор температуры:
точность установки ..... °С
перепад ..... °С

Работа размораживателя 1/:
удовлетворительная/неудовлетворительная

Объем воздушного потока на выходе испарителя:
измеренная величина ..... $м^3$/ч
при давлении ..... Па

Наличие возможности подачи тепла к испарителю для установки термостата на температуру 0°С-12°С 1/: да/нет

d) Замечания: .....
.....
.....
.....
.....
.....

Составлен в: ..... (место)

Дата: .....

.....
Ответственный за испытания

1/ Ненужное вычеркнуть.
2/ Величина, указанная заводом-изготовителем.
3/ В случае необходимости.
4/ Только по методу разницы энтальпии".

* * *

Приложение 1, добавление 3

А. Образец бланка свидетельства о соответствии транспортных средств предусмотренного в пункте 4 добавления 1 приложения 1

ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА, ВЫДАВАЕМОГО НА ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА-ЛЕДНИКИ, РЕФРИЖЕРАТОРЫ ИЛИ ОТАПЛИВАЕМЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СУХОПУТНЫХ ПЕРЕВОЗОК СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

1/ 6/

ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

| ИЗОТЕРМИЧЕСКОЕ | ЛЕДНИК | РЕФРИЖЕРАТОР | ОТАПЛИВАЕМОЕ | 5/

СВИДЕТЕЛЬСТВО 2/,

выданное в соответствии с Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)

1. Учреждение, выдающее свидетельство .....
2. Транспортное средство 3/ .....
3. Регистрационный номер ....., выданный (кем) .....
4. Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем) .....
5. Представлено (кем) .....
6. Признается в качестве 4/ .....

6.1 с термическим(и) приспособлением(ями):

6.1.1 автономным)
6.1.2 неавтономным)
6.1.3 съемным) 5/
6.1.4 несъемным)

1/ Отличительный знак страны, используемый в международном дорожном движении.

2/ Бланк свидетельства должен быть отпечатан на языке страны, которая его выдала, и на английском, французском или русском языке; рубрики должны быть пронумерованы в соответствии с приведенным выше образцом.

3/ Указать тип транспортного средства (вагон, грузовой автомобиль, прицеп, полуприцеп, контейнер и т.д.); когда транспортным средством является цистерна, предназначенная для перевозки жидких пищевых продуктов, следует добавить слово "цистерна".

4/ Вписать название, указанное в добавлении 4 к настоящему приложению, и соответствующее опознавательное буквенное обозначение.

5/ Ненужное вычеркнуть.

6/ Номер (цифры, буквы и др.), определяющий учреждение, выдавшее свидетельство, и условное обозначение оборудования.

7. На основании чего выдано свидетельство

7.1 Это свидетельство выдано на основании:

7.1.1 испытания транспортного средства)

7.1.2 соответствия транспортному средству,)

служащему образцом) 1/

7.1.3 периодического контроля)

7.1.4 временных положений)

7.2 Если свидетельство выдано на основе испытания или со ссылкой на транспортное средство того же типа, прошедшее испытание, указать:

7.2.1 название испытательной станции .....

7.2.2 характер испытаний 2/ .....

.....

7.2.3 номер протокола или протоколов испытаний .....

7.2.4 величину коэффициента К .....

7.2.5 полезную холодопроизводительность 3/

при наружной температуре 30°С

и при температуре внутри кузова ... °С ... Вт

" " " " ... °С ... Вт

" " " " ... °С ... Вт

8. Свидетельство действительно до .....

8.1 При условии:

8.1.1 что изотермический кузов (и в соответствующих случаях, термическое оборудование) будут содержаться в исправности;

8.1.2 что термическое оборудование не будет подвергаться каким-либо значительным изменениям;

8.1.3 что в случае замены термического оборудования другим последнее должно иметь равную ему или большую холодопроизводительность.

9. Составлено в ..... 10. ..... (дата)

(учреждение, выдавшее свидетельство)

1/ Ненужное вычеркнуть.

2/ Например, изотермические свойства или эффективность термического оборудования.

3/ В случае, если холодопроизводительность измеряется в соответствии с положениями пункта 42 добавления 2 к настоящему приложению.

B. Табличка-свидетельство о соответствии транспортных средств, предусмотренная пунктом 4 добавления 1 приложения 1

1. Настоящая табличка-свидетельство должна надежно крепиться на хорошо видимом месте рядом с другими табличками о допущении, выданными в официальных целях. Табличка, соответствующая образцу, приведенному ниже, должна быть прямоугольной формы и быть изготовленной из нержавеющего и огнестойкого материала размером не менее 160 x 100 мм. Надписи на табличках должны быть удобочитаемыми и нестирающимися; на них по крайней мере на английском, на французском или на русском языке должны быть приведены следующие сведения:

a) латинские буквы "ATP", за которыми следуют слова "ДОПУЩЕНО ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ";

b) слова "НОМЕР ОФИЦИАЛЬНОГО ДОПУЩЕНИЯ", за которыми следует отличительный знак государства (используемый в международом дорожном движении), которое допустило данное транспортное средство, и номер (цифры, буквы и т.д.) отметки о допущении;

c) слова "НОМЕР ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА", за которыми следует индивидуальный номер, предназначенный для идентификации конкретной транспортной единицы (который также может быть заводским номером);

d) слова "БУКВЕННОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ СПС", за которыми следует опознавательное буквенное обозначение транспортного средства, предписанное в добавлении 4 приложения 1, соответствующее классу и категории транспортного средства;

e) слова "ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ДО", за которыми следует дата (месяц и год) истечения срока допущения данного транспортного средства. Если допущение возобновляется после испытания или осмотра, то последующая дата истечения срока может быть указана на той же строке.

2. Высота букв "ATP", а также букв, входящих в состав буквенного обозначения, должна составлять приблизительно 20 мм. Высота других букв и цифр должна быть не менее 5 мм.

Если транспортное средство имеет съемное или неавтономное термическое оборудование, то соответствующее или соответствующие опознавательные буквенные обозначения должны быть допущены буквой X.

Помимо вышеуказанных опознавательных буквенных обозначений, под ними указывается дата истечения срока действия свидетельства, выданного на транспортное средство (месяц, год), которая указана в разделе A рубрики 8 добавления 3 к настоящему приложению.

Образец:

RNA	5 = месяц (май))	
5 - 1974	1974 = год)	истечение срока действия свидетельства

a ATP

ДОПУЩЕНО ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

b НОМЕР ОФИЦИАЛЬНОГО ДОПУЩЕНИЯ : [GB-LR-456789]*

c НОМЕР ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА : [AB12C987]*

d БУКВЕННОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ СПС : [RNA]*

e ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ДО : [11-1985]*

≥ 100 mm

≥ 160 mm

* Данные, заключенные в квадратные скобки, приведены в качестве примера.

Приложение 1, Добавление 4

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ БУКВЕННЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

"Предписанные в пункте 5 добавления 1 к настоящему приложению опознавательные буквенные обозначения представляют собой заглавленные латинские буквы темно-синего цвета на белом фоне; высота букв должна быть не менее 100 мм.

Транспортные средства	Опознавательные буквенные обозначения
Изотермическое транспортное средство с нормальной изоляцией	IN
Изотермическое транспортное средство с усиленной изоляцией	IR
Транспортное средство-ледник с нормальной изоляцией класса A	RNA
Транспортное средство-ледник с усиленной изоляцией класса A	RRA
Транспортное средство-ледник с усиленной изоляцией класса B	RRB
Транспортное средство-ледник с усиленной изоляцией класса C	RRC
Транспортное средство-ледник с нормальной изоляцией класса D	RND
Транспортное средство-ледник с усиленной изоляцией класса D	RRD
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса A	FNA
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса A	FRA
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса B	FNB 1/
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса B	FRB
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса C	FNC 1/
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса C	FRC

1/ См. временные положения в пункте 5 настоящего приложения.

Транспортные средства	Опознавательные буквенные обозначения
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса D	FND
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса D	FRD
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса E	FNE 1/
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса E	FRE
Транспортное средство-рефрижератор с нормальной изоляцией класса F	FNF 1/
Транспортное средство-рефрижератор с усиленной изоляцией класса F	FRF
Отапливаемое транспортное средство с нормальной изоляцией класса A	CNA
Отапливаемое транспортное средство с усиленной изоляцией класса A	CRA
Отапливаемое транспортное средство с усиленной изоляцией класса B	CRB

Если транспортное средство имеет съемное или неавтономное термическое оборудование, то соответствующее или соответствующие опознавательные буквенные обозначения должны быть дополнены буквой X.

Помимо вышеуказанных опознавательных буквенных обозначений под ними указывается дата истечения срока действия свидетельства, выданного на транспортное средство (месяц, год), которая указана в разделе A рубрики 8 добавления 3 к настоящему приложению.

Образец:

RNA 5 - 1974	5 = месяц (май) 1974 = год	истечение срока действия свидетельства

1/ См. временные положения в пункте 5 настоящего приложения.

"Приложение 2

ВЫБОР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ТЕМПЕРАТУРНЫЕ УСЛОВИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ БЫСТРО(ГЛУБОКО)ЗАМОРОЖЕННЫХ И ЗАМОРОЖЕННЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ

1. Транспортные средства для перевозки следующих быстро(глубоко) замороженных и замороженных пищевых продуктов должны выбираться и использоваться таким образом, чтобы самая высокая температура в любой точке груза во время перевозки не превышала указанной величины.

2. В этой связи температура пищевых продуктов в любой точке груза в ходе погрузки, перевозки и/или разгрузки не должна превышать указанной величины.

3. В том случае, если требуется открыть транспортное средство, например для осуществления проверки, необходимо обеспечить, чтобы пищевые продукты не подвергались воздействию факторов, обусловленных процедурами или условиями, противоречащими целям данного приложения и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

4. В ходе некоторых операций, как размораживание испарителя транспортного средства - рефрижератора, допускается непродолжительное увеличение температуры на поверхности пищевых продуктов, не превышающее соответствующей величины более чем на 3°C в какой-либо части груза, например вблизи испарителя.

Мороженое	-20°C
Замороженные или быстро(глубоко)замороженные рыба, рыбные продукты, моллюски, ракообразные и все прочие быстро(глубоко)замороженные пищевые продукты	-18°C
Все замороженные пищевые продукты (за исключением масла)	-12°C
Масло	-10°C

Упомянутые ниже глубокозамороженные и замороженные пищевые продукты, подлежащие немедленной дальнейшей переработке в пункте назначения 1/:

Масло

Концентрированный фруктовый сок

1/ Постепенное повышение температуры в ходе перевозки перечисленных глубокозамороженных и замороженных пищевых продуктов, предназначенных для немедленной дальнейшей переработки в пункте назначения, допускается, если после прибытия в пункт назначения их температура не превышает величины, определенной отправителем и указанной в договоре перевозки. Эта температура не должна превышать максимальной величины, допустимой для того же пищевого продукта при замораживании и указанной в приложении 3. В транспортном документе должно указываться название пищевого продукта, а также тот факт, что он является глубокозамороженным или замороженным и что он предназначен для немедленной дальнейшей переработки в пункте назначения. Такая перевозка должна осуществляться транспортными средствами, допущенными на основании СПС, без использования термического оборудования для повышения температуры пищевых продуктов".

Приложение 3

ТЕМПЕРАТУРНЫЕ УСЛОВИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕКОТОРЫХ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ, НЕ НАХОДЯЩИХСЯ В ЗАМОРОЖЕННОМ ИЛИ БЫСТРО(ГЛУБОКО)ЗАМОРОЖЕННОМ СОСТОЯНИИ

Во время перевозки температура данных пищевых продуктов не должна превышать указанные ниже температуры:

Субпродукты	+3°C 3/
Масло	+6°C
Дичь	+4°C
Молоко в цистерне (цельное или пастеризованное), предназначенное для немедленного потребления	+4°C 3/
Молоко для пищевой промышленности	+6°C 3/
Молочные продукты (йогурт, кефир, сливки и свежий сыр)	+4°C 3/, 4/
Рыба, моллюски и ракообразные 1/	Должны всегда перевозиться в тающем льду
Готовые мясные продукты 2/	+6°C
Мясо (за исключением субпродуктов)	+7°C
Домашняя птица и кролики	+4°C

1/ За исключением копченой, соленой, сушеной и живой рыбы, живых моллюсков и живых ракообразных.

2/ За исключением продуктов в стабилизированном состоянии, достигнутом путем соления, копчения, сушки или стерилизации.

3/ В принципе продолжительность перевозки не должна превышать 48 часов.

4/ Свежий сыр - это несозревший сыр, который может потребляться вскоре после его выработки и срок хранения которого ограничен".

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ)

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

СТРЕМЯСЬ увеличить безопасность международных дорожных перевозок,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Для целей настоящего Соглашения:

a) термин "транспортные средства" означает автомобили, тягачи с полуприцепами, прицепы и полуприцепы, соответствующие определениям, приведенным в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года, за исключением транспортных средств, принадлежащих вооруженным силам одной из Договаривающихся Сторон или находящихся в ведении этих вооруженных сил;

b) термин "опасные грузы" означает вещества и предметы, которые не допускаются к международной дорожной перевозке согласно положениям приложений А и В или допускаются к ней с соблюдением определенных условий;

c) термин "международная перевозка" означает всякую перевозку, производимую через территорию по крайней мере двух Договаривающихся Сторон при помощи транспортных средств, определенных выше, в пункте a.

Статья 2

1. При условии соблюдения положений пункта 3 статьи 4 опасные грузы, которые не допускаются к перевозке согласно приложению А, не должны быть предметом международной перевозки.

2. Международная перевозка прочих опасных грузов разрешается при условии соблюдения:

a) предусмотренных в приложении А требований, которым должны удовлетворять рассматриваемые грузы, в частности требований, касающихся их упаковки и маркировки, и

b) предусмотренных в приложении В требований, касающихся, в частности, конструкции, оборудования и движения транспортного средства, перевозящего рассматриваемые грузы, при условии соблюдения предписаний, приведенных в пункте 2 статьи 4.

Статья 3

Приложения к настоящему Соглашению являются его неотъемлемой частью.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право регламентировать или воспрещать по причинам, иным, чем безопасность в пути, ввоз на свою территорию опасных грузов.

2. Транспортные средства, которые находились в эксплуатации на территории одной из Договаривающихся Сторон в момент вступления в силу настоящего Соглашения или были сданы там в эксплуатацию в течение двух месяцев после его вступления в силу, имеют право производить в течение трех лет, начиная с даты этого вступления в силу,

международну[illegible] даже если их конструкция и оборудование не полностью уде[illegible] предусмотренным в приложении В для данной перевозки. Од[illegible] сокращен путем включения в приложение В особых полож[illegible]

3. Договар[illegible] заняют за собой право условливаться путем заключения о[illegible] многосторонних соглашений о том, что некоторые опасные груз[illegible] перевозка которых запрещается настоящим Соглашением, [illegible] ниях допускаться к международным перевозкам через их тер[illegible] грузы, международная перевозка которых допускается [illegible] лишь на определенных условиях, могут быть предметом ме[illegible] через их территорию с соблюдением требований, менее строгих, [illegible] изложены в приложениях к настоящему Соглашению. Предусматри[illegible] пункте особые двусторонние или многосторонние соглашения до[illegible] генерального секретаря Организации Объединенных Наций, котор[illegible] Договаривающимся Сторонам, не подписавшим вышеупомяну[illegible]

Статья 5

Перевозки, в [illegible] применяется настоящее Соглашение, продолжают быть предметом внут[illegible] или международных предписаний, касающихся в целом дорожного дви[illegible] всех дорожных перевозок или международной торговли.

Статья 6

1. Страны, [illegible] Европейской экономической комиссии, и страны, участвующие [illegible] правом совещательного голоса согласно пункту 8 положения о кр[illegible] Комиссии, могут стать Договаривающимися Сторонами настоящего Со[illegible]

a) пу[illegible] ния;

b) пу[illegible] ении после подписания с оговоркой о ратификации;

c) пу[illegible] ения к нему.

2. Страны, [illegible] в некоторых работах Европейской экономической комиссии в по[illegible] пункта 11 положений о круге ведения этой Комиссии, могут стать Дог[illegible] Сторонами настоящего Соглашения путем присоединения к нему по[illegible] в силу.

3. Соглашение [illegible] для подписания до 15 декабря 1957 года. После этой даты оно будет открыто для присоединения.

4. Ратификация или присоединение производится путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего акта.

Статья 7

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении одного месяца с того дня, когда число указанных в пункте 1 статьи 6 стран, подписавших его без оговорки о ратификации или сдавших на хранение акты о ратификации или присоединении, достигнет пяти. Однако правила приложений будут применяться лишь по истечении шести месяцев после вступления в силу самого Соглашения.

2. Для каждой страны, которая ратифицирует настоящее Соглашение или присоединится к нему после того, как пять упомянутых в пункте 1 статьи 6 стран подпишут его без оговорки о ратификации или сдадут на хранение акт о ратификации или присоединении, настоящее Соглашение вступает в силу по истечении одного месяца со дня сдачи на

хранение акта о ратификации или присоединении указанной страны, а правила приложений к Соглашению будут применяться для этой страны либо в тот же день, если они уже вступили в силу к этому моменту, либо, в противном случае, в день, когда они должны применяться согласно положениям пункта 1 настоящей статьи.

Статья 8

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев с даты получения Генеральным секретарем касающейся ее нотификации.

Статья 9

1. Настоящее Соглашение теряет силу, если после вступления его в силу число Договаривающихся Сторон составит менее пяти в течение последовательных двенадцати месяцев.

2. В случае заключения всемирного соглашения, регламентирующего дорожную перевозку опасных грузов, всякое положение настоящего Соглашения, противоречащее какому-либо положению всемирного соглашения, автоматически лишается силы в сношениях между участвующими в настоящем Соглашении Сторонами, ставшими договаривающимися сторонами всемирного соглашения, считая со дня вступления последнего в силу, и заменяется ipso facto соответствующим положением всемирного соглашения.

Статья 10

1. Каждая страна может при подписании настоящего Соглашения без оговорки о ратификации или при сдаче на хранение своего акта о ратификации или присоединении, или же в любой последующий момент заявить путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящее Соглашение будет применяться ко всем или к некоторым территориям, за внешние сношения которых она является ответственной. Соглашение и приложения к нему применяются к территории или территориям, указанным в нотификации, по истечении одного месяца со дня получения этой нотификации Генеральным секретарем.

2. Каждая страна, сделавшая, согласно пункту 1 настоящей статьи, заявление о распространении действия настоящего Соглашения на территорию, за внешние сношения которой она является ответственной, может, согласно статье 8, денонсировать Соглашение в отношении указанной территории.

Статья 11

1. Всякий спор между двумя или несколькими Договаривающимися Сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения должен по возможности разрешаться путем переговоров между Сторонами, между которыми возник спор.

2. Всякий спор, который не будет разрешен путем переговоров, должен быть передан на арбитраж по заявлению одной из спорящих Договаривающихся Сторон и передается поэтому одному или нескольким третейским судьям, избранным по общему согласию спорящих Сторон. Если в течение трех месяцев со дня заявления об арбитраже спорящие Стороны не придут к соглашению относительно избрания третейского судьи или третейских судей, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить единого третейского судью, которому спор передается на разрешение.

3. Решение третейского судьи или третейских судей, назначенных согласно пункту 2 настоящей статьи, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.

Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может при подписании или ратификации настоящего Соглашения или присоединении к нему заявить, что она не считает себя связанной статьей 11. Другие Договаривающиеся Стороны не будут связаны статьей 11 по отношению к любой Договаривающейся Стороне, сделавшей подобную оговорку.

2. Всякая Договаривающаяся Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любой момент снять ее путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 13

1. По истечении трех лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения любая Договаривающаяся Сторона может путем нотификации, направленной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, просить о созыве конференции для пересмотра текста Соглашения. Генеральный секретарь извещает об этой просьбе все Договаривающиеся Стороны и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если по истечении четырех месяцев со дня отправки им указанного извещения по крайней мере одна четверть Договаривающихся Сторон уведомят о том, что они согласны с этой просьбой.

2. Если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны и обращается к ним с просьбой представить в трехмесячный срок предложения, которые они желают внести на рассмотрение конференции. Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений по крайней мере за три месяца до даты открытия конференции.

3. На всякую конференцию, созываемую в соответствии с настоящей статьей, Генеральный секретарь приглашает все страны, указанные в пункте 1 статьи 6, а также страны, ставшие Договаривающимися Сторонами в соответствии с пунктом 2 статьи 6.

Статья 14 1/

1. Независимо от предусмотренной в статье 13 процедуры пересмотра, любая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или несколько поправок в приложения к настоящему Соглашению. С этой целью она препровождает текст поправок Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Для того чтобы обеспечить соответствие между этими приложениями и другими международными соглашениями, касающимися перевозки опасных грузов, Генеральный секретарь может также вносить предложения об изменениях приложений к настоящему Соглашению.

2. Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам и доводит до сведения других стран, указанных в пункте 1 статьи 6, любое предложение, внесенное в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

3. Всякий проект о внесении поправки в приложения будет считаться принятым, если по истечении трех месяцев со дня его отправки Генеральным секретарем, по крайней мере одна треть Договаривающихся Сторон или пять из них, если одна треть превышает это число, не уведомят в письменной форме Генерального секретаря о своем возражении против предлагаемой поправки. Если поправка считается принятой, она вступает в силу

1/ В текст пункта 3 статьи 14 включено изменение, вступившее в силу 19 апреля 1985 года в соответствии с Протоколом, препровожденным Договаривающимся Сторонам в качестве уведомления о сдаче на хранение C.N.229. 1975. TREATIES-8 от 18 сентября 1975 года.

для всех Договаривающихся Сторон по истечении нового трехмесячного срока, за исключением следующих случаев:

a) если аналогичные поправки были внесены или, по всей вероятности, будут внесены в другие международные соглашения, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, поправка вступает в силу по истечении срока, устанавливаемого Генеральным секретарем, с тем чтобы по мере возможности позволить одновременное вступление в силу данной поправки и поправок, которые были внесены или, по всей вероятности, будут внесены в другие такие соглашения; однако этот срок не может быть меньше одного месяца;

b) Договаривающаяся Сторона, представляющая проект о внесении поправки, может указать в своем предложении срок, превышающий три месяца, для вступления в силу поправки в случае ее принятия.

4. Генеральный секретарь сообщает по возможности без промедления всем Договаривающимся Сторонам и всем указанным в пункте 1 статьи 6 странам о любом возражении Договаривающихся Сторон против предложенной поправки.

5. Если проект о внесении поправок в приложения не считается принятым, но если по крайней мере одна Договаривающаяся Сторона, иная, чем представившая проект, уведомила в письменной форме Генерального секретаря о своем согласии с проектом, Генеральный секретарь созывает в трехмесячный срок, начинающийся по истечении трехмесячного срока, предусмотренного в пункте 3 настоящей статьи для возражения против поправки, совещание всех Договаривающихся Сторон и всех стран, указанных в пункте 1 статьи 6. Генеральный секретарь может также пригласить на это совещание представителей:

a) международных правительственных организаций, компетентных в области транспорта;

b) международных неправительственных организаций, деятельность которых имеет непосредственное отношение к перевозкам опасных грузов на территории Договаривающихся Сторон.

6. Всякая поправка, принятая более чем половиной всех Договаривающихся Сторон на совещании, созванном в соответствии с пунктом 5 настоящей статьи, вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон в порядке, установленном на вышеупомянутом совещании большинством участвующих в нем Договаривающихся Сторон.

Статья 15

Помимо предусмотренных в статьях 13 и 14 нотификаций Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает упомянутым в пункте 1 статьи 6 странам, а также странам, ставшим Договаривающимися Сторонами согласно пункту 2 статьи 6:

a) о подписании и ратификации Соглашения и присоединениях к нему в соответствии со статьей 6;

b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения и приложений к нему в соответствии со статьей 7;

c) о денонсациях в соответствии со статьей 8;

d) об утрате настоящим Соглашением силы в соответствии со статьей 9;

e) о нотификациях и денонсациях, полученных в соответствии со статьей 10;

f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 12;

g) о принятии и сроке вступления в силу поправок в соответствии с пунктами 3 и 6 статьи 14.

Статья 16

1. Протокол о подписании настоящего Соглашения имеет те же силу, значение и срок действия, что и само Соглашение, неотъемлемой частью которого он является.

2. Помимо оговорок, внесенных в Протокол о подписании, и тех, которые были сделаны в соответствии со статьей 12, никаких других оговорок к настоящему Соглашению не допускается.

Статья 17

После 15 декабря 1957 года подлинник настоящего Соглашения будет сдан на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит заверенные копии каждой из стран, указанных в пункте 1 статьи 6.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Женеве тридцатого сентября тысяча девятьсот пятьдесят седьмого года в одном экземпляре; текст самого Соглашения — на английском и французском языках и приложений — на французском языке, причем оба текста самого Соглашения являются равно аутентичными.

Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций предлагается обеспечить официальный перевод приложений на английский язык и приложить этот перевод к предусмотренным в статье 17 настоящего Соглашения заверенным копиям.

EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD (ADR)

(13)

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to increase the safety of international transport by road,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purpose of this Agreement,

(a) the term "vehicle" shall mean motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers, as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic of 19 September 1949, other than vehicles belonging to or under the orders of the armed forces of a Contracting Party;

(b) the term "dangerous goods" shall mean those substances and articles the international carriage by road of which is prohibited by, or authorized only on certain conditions by, Annexes A and B;

(c) the term "international transport" shall mean any transport operation performed on the territory of at least two Contracting Parties by vehicles defined in (a) above.

Article 2

1. Subject to the provisions of article 4, paragraph 3, dangerous goods barred from carriage by Annex A shall not be accepted for international transport.

2. International transport of other dangerous goods shall be authorized subject to compliance with:

(a) the conditions laid down in Annex A for the goods in question, in particular as regards their packaging and labelling, and

(b) the conditions laid down in Annex B, in particular as regards the construction, equipment and operation of the vehicle carrying the goods in question, subject to the provisions of article 4, paragraph 2.

Article 3

The Annexes to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 4

1. Each Contracting Party shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the entry of dangerous goods into its territory.

2. Vehicles in service on the territory of a Contracting Party at the time of entry into force of this Agreement or brought into service on such territory within two months after its entry into force shall be allowed, for a period of three years from such entry into force, to perform the international transport of dangerous goods even if their construction and equipment do not entirely conform to the requirements laid down in Annex B for the transport operation in question. Under special clauses of Annex B, however, this period may be reduced.

3. The Contracting Parties shall retain the right to arrange, by special bilateral or multilateral agreements, that certain of the dangerous goods which under this Agreement are barred from all international transport may, subject to certain conditions, be accepted for international transport on their territories, or that dangerous goods which under this Agreement are acceptable for international transport only on specified conditions may be accepted for international transport on their territories under conditions less stringent than those laid down in the Annexes to this Agreement. The special bilateral or multilateral agreements referred to in this paragraph shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate them to the Contracting Parties which are not signatories to the said agreements.

Article 5

The transport operations to which this Agreement applies shall remain subject to national or international regulations applicable in general to road traffic, international road transport and international trade.

Article 6

1. Countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement.

(a) by signing it;

(b) by ratifying it after signing it subject to ratification;

(c) by acceding to it.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement by acceding to it after its entry into force.

3. The Agreement shall be open for signature until 15 December 1957. Thereafter, it shall be open for accession.

4. Ratification or accession shall be effected by the depositing of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 7

1. This agreement shall enter into force one month after the date on which the number of countries mentioned in article 6, paragraph 1, which have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession has reached a total of five. However, the Annexes thereto shall not apply until six months after the entry into force of the Agreement itself.

2. For any country ratifying or acceding to this Agreement after five of the countries referred to in article 6, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession, this Agreement shall enter into force one month after the said country has deposited its instrument of ratification or accession and the Annexes thereto shall apply for the said country either on the same date, if they are already in force by that date, or, if they are not in force by that date, on the date on which they apply under the provisions of paragraph 1 of this article.

Article 8

1. Any contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 9

1. This Agreement shall cease to have effect if, after its entry into force, the number of Contracting Parties is less than five during twelve consecutive months.

2. In the event of the conclusion of a worldwide agreement for the regulation of the transport of dangerous goods, any provision of this Agreement which is contrary to any provision of the said worldwide agreement shall, from the date on which the latter enters into force, automatically cease to apply to relations between the Parties to this Agreement which become parties to the worldwide agreement, and shall automatically be replaced by the relevant provision of the said worldwide agreement.

Article 10

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement and the annexes thereto shall extend to the territory or territories named in the notification one month after it is received by the Secretary-General.

2. Any country which has made a declaration under paragraph 1 of this article extending this Agreement to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of the said territory in accordance with the provisions of article 8.

Article 11

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties in dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to nominate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under paragraph 2 of this article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 12

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 11. Other Contracting Parties shall not be bound by article 11 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

Article 13

1. After this Agreement has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the text of the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with paragraph 1 of this article, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 6, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2.

Article 14 [1/]

1. Independently of the revision procedure provided for in article 13, any Contracting Party may propose one or more amendments to the Annexes to this Agreement. To that end it shall transmit the text thereof to the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General may also propose amendments to the Annexes to this Agreement for the purpose of ensuring concordance between those Annexes and other international agreements concerning the carriage of dangerous goods.

2. The Secretary-General shall transmit any proposal made under paragraph 1 of this article to all Contracting Parties and inform thereof the other countries referred to in article 6, paragraph 1.

3. Any proposed amendment to the Annexes shall be deemed to be accepted unless, within three months from the date on which the Secretary-General circulates it, at least one-third of the Contracting Parties, or five of them if one-third exceeds that figure, have given the Secretary-General written notification of their objection to the proposed amendment. If the amendment is deemed to be accepted, it shall enter into force for all the Contracting Parties, on the expiry of a further period of three months, except in the following cases:

(a) In cases where similar amendments have been or are likely to be made to the other international agreements referred to in paragraph 1 of this article, the amendment shall enter into force on the expiry of a period the duration of which shall be determined by the Secretary-General in such a way as to allow, wherever possible, the simultaneous entry into force of the amendment and those that have been made or are likely to be made to such other agreements; such period shall not, however, be of less than one month's duration;

[1/] *The text of Article 14, paragraph 3 incorporates a modification which entered into force on 19 April 1985 in accordance with a Protocol transmitted to Contracting Parties under cover of Depositary Notification C.N.229.1975.TREATIES-8 of 18 September 1975.*

(b) The Contracting Party submitting the proposed amendment may specify in its proposal, for the purpose of entry into force of the amendment, should it be accepted, a period of more than three months' duration.

4. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, of any objection which may be received from the Contracting Parties to a proposed amendment.

5. If the proposed amendment to the Annexes is not deemed to be accepted, but if at least one Contracting Party other than the Contracting Party which proposed the amendment has given the Secretary-General written notification of its agreement to the proposal, a meeting of all the Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, shall be convened by the Secretary-General within three months after the expiry of the period of three months within which, under paragraph 3 of this article, notification must be given of objection to the amendment. The Secretary-General may also invite to such meeting representatives of:

(a) intergovernmental organizations which are concerned with transport matters;

(b) international non-governmental organizations whose activities are directly related to the transport of dangerous goods in the territories of the Contracting Parties.

6. Any amendment adopted by more than half the total number of Contracting Parties at a meeting convened in accordance with paragraph 5 of this article shall enter into force for all Contracting Parties in accordance with the procedure agreed at such meeting by the majority of the Contracting Parties attending it.

Article 15

In addition to the notifications provided for in articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 6, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2, of

(a) signatures, ratifications and accessions in accordance with article 6;

(b) the dates on which this Agreement and the Annexes thereto enter into force in accordance with article 7;

(c) denunciations in accordance with article 8;

(d) the termination of the Agreement in accordance with article 9;

(e) notifications and denunciations received in accordance with article 10;

(f) declarations and notifications received in accordance with article 12, paragraphs 1 and 2;

(g) the acceptance and date of entry into force of amendments in accordance with article 14, paragraphs 3 and 6.

Article 16

1. The Protocol of Signature of this Agreement shall have the same force, effect and duration as the Agreement itself, of which it shall be considered to be an integral part.

2. No reservation to this Agreement, other than those entered in the Protocol of Signature and those made in accordance with article 12, shall be permitted.

Article 17

After 15 December 1957, the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies thereof to each of the countries referred to in article 6, paragraph 1.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this thirtieth day of September one thousand nine hundred and fifty-seven, in a single copy, in the English and French languages for the text of the Agreement proper, and in the French language for the Annexes, each text being equally authentic for the Agreement proper.

The Secretary-General of the United Nations is requested to prepare an authoritative translation of the Annexes in the English language and attach it to the certified true copies referred to in article 17.

PROTOCOL OF SIGNATURE

TO THE EUROPEAN AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD (ADR)

On proceeding to sign the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) the undersigned, duly authorized,

1. **CONSIDERING** that the conditions governing the carriage of dangerous goods by sea to or from the United Kingdom differ basically from those set forth in Annex A to ADR and that it is impossible to modify them so as to conform to the latter in the near future;

   HAVING REGARD to the undertaking given by the United Kingdom to submit as an amendment to the said Annex A a special appendix containing special provisions for road-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom;

   HAVE AGREED that, until the entry into force of such special appendix, dangerous goods carried under ADR to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of Annex A to ADR and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by sea;

2. **TAKE NOTE OF** a declaration by the representative of France to the effect that the Government of the French Republic reserves the right, notwithstanding the provisions of article 4, paragraph 2, to refuse to allow vehicles in service on the territory of another Contracting Party, whatever the date on which they were put into service, to be used for the carriage of dangerous goods on French territory unless such vehicles comply either with the conditions laid down for such carriage in Annex B or with the conditions laid down for the carriage of the goods in question in the French regulations governing the carriage of dangerous goods by road;

3. **RECOMMEND** that, before submission in accordance with article 14, paragraph 1, or article 13, paragraph 2, proposed amendments to this Agreement or its Annexes shall as far as possible first be discussed at meetings of experts of the Contracting Parties and, if necessary, of the other countries mentioned in article 6, paragraph 1, of the Agreement and of the international organizations mentioned in article 14, paragraph 5, of the Agreement.

ADR

ECE/TRANS/110 (Vol.I)

16

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ

О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ) И ПРОТОКОЛ О ПОДПИСАНИИ

Совершено в Женеве 30 сентября 1957 года

ТОМ I

(Соглашение, протокол о подписании и приложение А, включая поправки, вступающие в силу 1 января 1995 года)

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ