

**Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów ATP , sporządzona w Genewie dnia 1 września 1970 r.**

(Dz. U. z 1984 r. Nr 49, poz. 254)

Umawiające się Strony,  
pragnąc polepszyć warunki zachowania jakości szybko psujących się artykułów żywnościowych  
w czasie ich przewozu, w szczególności w ramach handlu międzynarodowego,  
uwzględniając, że polepszenie tych warunków może przyczynić się do rozwoju handlu szybko psującymi się artykułami żywnościowymi,

uzgodniły, co następuje:

**Rozdział I**

**Specjalne środki transportu.**

**Artykuł 1**

Przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów szybko psujących się artykułów żywnościowych izotermicznymi środkami transportu, lodownikami, chłodnicami i ogrzewanymi środkami transportu mogą być nazwane tylko takie środki transportu, które odpowiadają określeniom i normom podanym w załączniku 1 do umowy.

**Artykuł 2**

Umawiające się Strony podejmą niezbędne środki, aby zgodność z normami środków transportu, o których mowa w artykule 1 umowy, była kontrolowana i sprawdzana zgodnie z postanowieniami zawartymi w dodatkach 1, 2, 3 i 4 załącznika 1 do umowy. Każda Umawiająca się Strona będzie uznawać ważność świadectw zgodności, wydanych zgodnie z punktem 4 dodatku 1 załącznika 1 do umowy, przez właściwą władzę innej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona może uznać ważność świadectw zgodności wydanych z zachowaniem warunków przewidzianych w dodatkach 1 i 2 załącznika 1 do umowy przez właściwą władzę państwa nie będącego Umawiającą się Stroną.

**Rozdział II**

**Wykorzystanie specjalnych środków transportu do międzynarodowych przewozów niektórych szybko psujących się artykułów żywnościowych.**

**Artykuł 3**

1. Postanowienia artykułu 4 umowy stosuje się do każdego przewozu wykonywanego na rzecz osób trzecich lub na własny rachunek wyłącznie, z uwzględnieniem postanowień ustępu 2 niniejszego artykułu, transportem kolejowym lub samochodowym lub obydwoma tymi rodzajami transportu:  
– głęboko zamrożonych lub zamrożonych artykułów żywnościowych,  
– artykułów żywnościowych wymienionych w załączniku 3 do umowy,  
nawet gdy nie są one głęboko zamrożone lub zamrożone, jeżeli miejsce załadunku ładunku

lub środka  
transportu, w którym jest on przewożony, na kolejowy lub drogowy środek transportu, i  
miejsce  
wyładowania ładunku lub środka transportu, w którym jest on przewożony, z kolejowego lub  
drogowego  
środka transportu znajduje się w dwóch różnych państwach i jeżeli miejsce wyładowania  
ładunku znajduje  
się na terytorium jednej z Umawiających się Stron.

Jeżeli przewóz obejmuje jeden lub kilka przewozów morskich, z wyjątkiem wymienionych w  
ustępie 2,

każdy przewóz ładowy powinien być rozpatrywany oddzielnie.

2. Postanowienia ustępu 1 stosuje się również do przewozów morskich na odległość mniejszą  
niż 150 km,

pod warunkiem że ładunki dostarczane są bez przeładunku środkami transportu używanymi  
do przewozu

ładowego lub przewozów ładowych i pod warunkiem że przewozy te poprzedza lub następują  
po nich

jeden lub kilka przewozów ładowych, podanych w ustępie 1 niniejszego artykułu, albo są one  
wykonywane między dwoma takimi przewozami ładowymi.

3. Niezależnie od postanowień ustępów 1 i 2 Umawiające się Strony mogą nie stosować  
postanowień

artykułu 4 do przewozów artykułów żywnościowych nie przeznaczonych do spożycia przez  
ludzi.

#### Artykuł 4

1. Do przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych, wymienionych w  
załączniku 2 i 3 do

umowy, powinny być stosowane środki transportu wymienione w artykule 1 umowy, z  
wyjątkiem

wypadków, gdy w związku z temperaturą przewidywaną podczas całego przewozu obowiązkiem  
ten okazuje

się całkowicie zbędny do utrzymywania temperatur ustalonych w załącznikach 2 i 3 do  
umowy.

Wyposażenie środków transportu powinno być dobierane i używane w taki sposób, aby w  
ciągu całego

przewozu mogły być utrzymywane temperatury ustalone w tych załącznikach. Poza tym  
powinny być

podjęte wszelkie niezbędne środki, w szczególności dotyczące temperatury artykułów w  
momencie ich

załadunku i zamrażania, a także powtórnego zamrażania w drodze lub innych koniecznych  
operacji.

Postanowienia niniejszego ustępu stosuje się tylko wówczas, gdy nie są one sprzeczne z  
zobowiązaniami

międzynarodowymi dotyczącymi międzynarodowych przewozów, wynikającymi dla  
Umawiających się

Stron z konwencji obowiązujących w chwili wejścia w życie niniejszej umowy lub  
konwencji, które je

zastępuje.

2. Jeżeli przy wykonywaniu przewozu objętego postanowieniami niniejszej umowy nie były  
przestrzegane

postanowienia ustępu 1, to:

a) nikt nie może na terytorium jednej z Umawiających się Stron rozporządzać artykułami po ich przewiezieniu, gdy właściwe władze tej Umawiającej się Strony zgodnie z wymaganiami sanitarnymi nie zezwoliły na takie rozporządzenie i gdy nie zostały spełnione warunki, które mogą być określone przez te władze przy wydawaniu zezwolenia,

b) każda Umawiająca się Strona może w związku z wymaganiami sanitarnymi lub weterynaryjnymi, gdy nie jest to sprzeczne z innymi zobowiązaniami międzynarodowymi wymienionymi w ostatnim zdaniu ustępu 1, zakazać wwozu artykułów na swoje terytorium lub uzależnić go od spełnienia warunków, które ona ustali.

3. Przestrzeganie postanowień ustępu 1 spoczywa na przewoźnikach wykonujących przewozy na rzecz

osób trzecich tylko w takim zakresie, w jakim podjęli się oni zapewnienia lub wykonania usługi niezbędnej

do zachowania tych postanowień, i jeżeli takie zachowanie postanowień jest związane z wykonywaniem

danej usługi. Jeżeli inne osoby fizyczne lub prawne podjęły się zapewnienia lub wykonania usługi

niezbędnej do zachowania postanowień umowy, są one obowiązane zapewnić zachowanie tych

postanowień w takim zakresie, w jakim jest on związany z wykonywaniem usługi, która one podjęły się

zapewnić lub wykonać.

4. Przy wykonywaniu przewozów objętych postanowieniami umowy, których miejsce załadunku znajduje

się na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przestrzeganie postanowień ustępu 1, z zastrzeżeniem

postanowień ustępu 3, spoczywa:

– jeżeli chodzi o przewóz na rzecz osób trzecich - na osobie fizycznej lub prawnej, będącej nadawcą ładunku zgodnie z dokumentem przewozowym lub, w razie braku dokumentu przewozowego, na osobie fizycznej lub prawnej, która zawarła umowę na przewóz z przewoźnikiem,

– w innych wypadkach - na osobie fizycznej lub prawnej, wykonującej przewóz.

### Rozdział III

#### Postanowienia różne.

##### Artykuł 5

Postanowienia umowy nie mają zastosowania do przewozów ładowych wykonywanych za pomocą

kontenerów bez przeładunku artykułów, pod warunkiem że przewozy te poprzedza lub po nich następuje

przewóz morski inny niż określony w ustępie 2 artykułu 3 niniejszej umowy.

##### Artykuł 6

1. Każda Umawiająca się Strona podejmie wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania

postanowień umowy. Właściwe władze Umawiających się Stron będą się informowały o zasadniczych

środkach podjętych w tym celu.

2. Jeżeli Umawiająca się Strona stwierdzi naruszenie postanowień przez osobę zamieszkałą na terytorium

innej Umawiającej się Strony lub zastosuje wobec niej sankcje, władze pierwszej Strony zawiadomia

władze drugiej Strony o stwierdzonym naruszeniu i podjeciu sankcji.

#### Artykuł 7

Umawiajace sie Strony zachowuja prawo do ustalania w dwustronnych lub wielostronnych umowach, ze postanowienia stosowane do specjalnych srodków transportu oraz do temperatur, w których powinny byc przewozone niektóre artykuły zywnosciowe, moga byc w szczególnych wypadkach, ze wzgledu na specyficzne warunki klimatyczne, ostrzejsze niz przewidziane w umowie. Postanowienia te beda stosowane tylko do przewozów miedzynarodowych miedzy Umawiajacymi sie Stronami, które zawarły dwustronne lub wielostronne umowy okreslone w niniejszym artykule. Umowy te beda przekazywane do wiadomosci Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaze je Umawiajacym sie Stronom niniejszej umowy, nie bedacym sygnatariuszami tych umów.

#### Artykuł 8

Nieprzestrzeganie postanowien niniejszej umowy nie narusza istnienia ani waznoscì umów zawartych w celu wykonania przewozu.

#### Rozdział IV

Postanowienia koncowe.

#### Artykuł 9

1. Panstwa czlonkowskie Europejskiej Komisji Gospodarczej, a takze Panstwa dopuszczone do uczestnictwa w Komisji ze statusem doradczym, zgodnie z ustepem 8 aktu okreslajacego kompetencje tej komisji, moga stac sie Umawiajacymi sie Stronami umowy przez:
  - a) jej podpisanie,
  - b) jej ratyfikowanie po podpisaniu z zastrzezeniem ratyfikacji lub
  - c) przystapienie do niej.
2. Panstwa, które moga brac udzial w niektórych pracach Europejskiej Komisji Gospodarczej, ustepem 11 aktu okreslajacego kompetencje tej komisji, moga stac sie Umawiajacymi sie Stronami umowy przez przystapienie do niej po jej wejsciu w zycie.
3. Niniejsza umowa bedzie otwarta do podpisania do dnia 13 maja 1971 r. włącznie. Po tej dacie bedzie otwarta do przystapienia do niej.
4. Ratyfikacja lub przystapienie nabierze mocy po złożeniu odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

#### Artykuł 10

1. Kazde Panstwo przy podpisywaniu umowy bez zastrzezenia ratyfikacji albo składania ratyfikacyjnego lub dokumentu przystapienia lub w kazdym późniejszym czasie moze oswiadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, ze

umowy nie stosuje do przewozów wykonywanych na wszystkich jego terytoriach, położonych poza Europą, lub na niektórych z nich. Jeżeli notyfikacja ta dokonywana jest po wejściu umowy w stosunku do Państwa składającej notyfikację, niniejsza umowa przestaje być stosowana do przewozów na terytorium lub terytoriach wymienionych w notyfikacji po upływie dziewięćdziesięciu dni od daty otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

2. Każde Państwo, które zgłosiło oświadczenie zgodnie z ustępem 1, może w każdym późniejszym czasie oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego, że Umowa będzie stosowana do przewozów na terytorium wymienionym w notyfikacji dokonanej zgodnie z ustępem 1 i zacznie być stosowana do przewozów na wymienionym terytorium po upływie stu osiemdziesięciu dni od daty otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego.

#### Artykuł 11

1. Niniejsza umowa wejdzie w życie po upływie jednego roku od podpisania jej przez pięć Państw wymienionych w artykule 9 ustęp 1 bez zastrzeżenia ratyfikacji lub od złożenia dokumentów ratyfikacyjnych lub przystąpienia.

2. W stosunku do każdego Państwa, które ratyfikuje umowę lub przystąpi do niej po podpisaniu jej bez zastrzeżenia ratyfikacji albo złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych lub przystąpienia przez pięć Państw, umowa wejdzie w życie po upływie jednego roku od złożenia przez dane państwo dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia.

#### Artykuł 12

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą umowę w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie piętnastu miesięcy od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego notyfikacji o wypowiedzeniu.

#### Artykuł 13

Niniejsza umowa utraci swą moc, jeżeli po jej wejściu w życie liczba Umawiających się Stron będzie mniejsza niż pięć w ciągu dowolnego okresu dwunastu kolejnych miesięcy.

#### Artykuł 14

1. Każde Państwo przy podpisaniu umowy bez zastrzeżenia ratyfikacji albo składania dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu przystąpienia albo w każdym późniejszym czasie może oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że umowa będzie stosowana na wszystkich terytoriach lub na części tych terytoriów, za których stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne. Umowa będzie stosowana na terytorium lub

terytoriach  
wymienionych w notyfikacji po upływie dziesięciu dni od dnia otrzymania tej  
notyfikacji przez  
Sekretarza Generalnego lub, jeśli do tego dnia umowa nie weszła jeszcze w życie, po upływie  
daty  
wejscia jej w życie.

2. Każde Państwo, które zgodnie z ustępem 1 złożyło oświadczenie w sprawie stosowania  
umowy na  
terytorium, za którego stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne, może zgodnie z  
artykułem 12  
wypowiedzieć umowę w odniesieniu do wymienionego terytorium.

#### Artykuł 15

1. Każdy spór między dwiema lub więcej Umawiającymi się Stronami, dotyczący  
interpretacji lub  
stosowania umowy, będzie w miarę możliwości rozstrzygany w drodze negocjacji między  
nimi.

2. Każdy spór, który nie zostanie rozstrzygnięty w drodze negocjacji, będzie poddany  
arbitrazowi, jeżeli  
tego żąda jedna z Umawiających się Stron pozostających w sporze, i będzie przekazany  
jednemu lub  
więcej arbitrom wybranym w drodze porozumienia między Stronami pozostającymi w sporze.

Jeżeli w  
ciągu trzech miesięcy od daty zezadania arbitrazu Strony pozostające w sporze nie osiągną  
porozumienia  
co do wyboru arbitra lub arbitrów, każda z tych Stron może zwrócić się do Sekretarza  
Generalnego  
Organizacji Narodów Zjednoczonych z prośbą o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór  
będzie  
przekazany do rozstrzygnięcia.

3. Orzeczenie arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z postanowieniami poprzedniego  
ustępu będzie  
wiążące dla Umawiających się Stron pozostających w sporze.

#### Artykuł 16

1. Każde Państwo przy podpisywaniu lub ratyfikacji umowy albo przystąpieniu do niej może  
oświadczyć,  
że nie uważa się za związane ustępami 2 i 3 artykułu 15 umowy. Inne Umawiające się Strony  
nie będą  
związane tymi ustępami w stosunku do każdej Umawiającej się Strony, która wniosła takie  
zastrzeżenie.

2. Każda Umawiająca się Strona, która wniosła zastrzeżenie zgodnie z ustępem 1, może w  
każdym  
czasie wycofać je w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji  
Narodów  
Zjednoczonych.

3. Z wyjątkiem zastrzeżenia przewidzianego w ustępie 1 nie dopuszcza się żadnego innego  
zastrzeżenia  
do umowy.

#### Artykuł 17

1. Po upływie trzech lat obowiązywania umowy każda Umawiająca się Strona, w drodze  
notyfikacji

skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, może zaproponować zwołanie konferencji w celu zrewidowania tekstu umowy. Sekretarz Generalny zawiadomi o tej propozycji wszystkie Umawiające się Strony i zwoła konferencje rewizyjną, jeżeli w okresie czterech miesięcy od zawiadomienia go co najmniej jedna trzecia Umawiających się Stron powiadomi go o swej zgodzie na zwołanie takiej konferencji.

2. Jeżeli konferencja zostanie zwołana zgodnie z ustępem 1, Sekretarz Generalny zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony i zaprosi je do przedstawienia w ciągu trzech miesięcy propozycji, których rozpatrzenie na konferencji byłoby ich zdaniem pozadane. Sekretarz Generalny przesyła wszystkim Umawiającym się Stronom co najmniej na trzy miesiące przed datą rozpoczęcia konferencji wstępny porządek dzienny konferencji, jak również tekst tych propozycji.

3. Sekretarz Generalny zaprosi na każdą konferencje zwołaną zgodnie z niniejszym artykułem wszystkie Państwa określone w artykule 9 ustęp 1, a także Państwa, które stały się Umawiającymi się Stronami na podstawie artykułu 9 ustęp 2.

#### Artykuł 18

1. Każda Umawiająca się Strona może zaproponować jedną lub więcej poprawek do umowy. Tekst każdej proponowanej poprawki przekazuje się Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przesyła ją wszystkim Umawiającym się Stronom i zawiadomi o niej inne Państwa określone w artykule 9 ustęp 1.

2. W terminie sześciu miesięcy, licząc od dnia przekazania przez Sekretarza Generalnego projektu

poprawki, każda Umawiająca się Strona może zawiadomic Sekretarza Generalnego:

- a) że ma zastrzeżenie do proponowanej poprawki lub
- b) że pomimo zamiaru przyjęcia poprawki nie zostały jeszcze w jej kraju spełnione warunki niezbędne do jej przyjęcia.

3. Dopóki Umawiająca się Strona, która skierowała zawiadomienie przewidziane w ustępie 2 lit. b), nie

zawiadomi Sekretarza Generalnego o przyjęciu przez nią poprawki, dopóty może ona w okresie

dziewięciu miesięcy, po upływie sześciomiesięcznego terminu przewidzianego dla zawiadomienia, zgłosić

sprzeciw do zaproponowanej poprawki.

4. Jeżeli sprzeciw do projektu poprawki zgłoszony został zgodnie z warunkami przewidzianymi w

ustępach 2 i 3, poprawkę uważa się za nie przyjętą i nie mającą mocy obowiązującej.

5. Jeżeli do projektu poprawki nie zgłoszono żadnego zastrzeżenia zgodnie z warunkami przewidzianymi

w ustępach 2 i 3, poprawkę uważa się za przyjętą od nizej określonej daty:

- a) jeżeli żadna z Umawiających się Stron nie przesłała zawiadomienia przewidzianego w ustępie 2 lit. b) - po upływie szesciomiesięcznego terminu wymienionego w tym ustępie 2,
- b) jeżeli co najmniej jedna z Umawiających się Stron przesłała zawiadomienie przewidziane w ustępie 2 lit. b) - z datą najbliższą jednej z dwóch następujących dat:
- daty, w której wszystkie Umawiające się Strony, przesyłające takie zawiadomienie, zawiadomia Sekretarza Generalnego o przyjęciu przez nie projektu: za datę tę uważa się jednak datę upływu szesciomiesięcznego okresu, wymienionego w ustępie 2, jeżeli wszystkie zawiadomienia o przyjęciu poprawki były notyfikowane do upływu tego okresu,
  - daty upływu dziewięciomiesięcznego okresu wymienionego w ustępie 3.
6. Każda poprawka uważana za przyjętą wejdzie w życie po upływie sześciu miesięcy od daty jej przyjęcia.
7. Sekretarz Generalny zawiadomi możliwie jak najszybciej wszystkie Umawiające się Strony, czy został zgłoszony sprzeciw do projektu poprawki, zgodnie z ustępem 2 lit. a), i czy jedna lub więcej Umawiających się Stron skierowały do niego zawiadomienie, zgodnie z ustępem 2 lit. b). Jeżeli jedna lub więcej Umawiających się Stron skieruje takie zawiadomienie, Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony, czy Umawiająca się Strona lub Strony, które skierowały do niego takie zawiadomienie, zgłaszają sprzeciw do projektu poprawki lub ją przyjmują.
8. Niezależnie od procedury wprowadzania poprawki przewidzianej w ustępach 1-6, załączniki i dodatki do umowy mogą być zmieniane w drodze porozumienia między właściwymi władzami wszystkich Umawiających się Stron. Jeżeli właściwa władza jednej z Umawiających się Stron oświadczy, że zgodnie z jej ustawodawstwem krajowym zgoda jej uzależniona jest od otrzymania specjalnego zezwolenia lub zatwierdzenia władzy ustawodawczej, zgoda wspomnianej Umawiającej się Strony na zmianę załącznika będzie uważana za wyrażoną tylko wówczas, gdy ta Umawiająca się Strona zawiadomi Sekretarza Generalnego, że wymagane zezwolenie lub zatwierdzenie zostały uzyskane. Porozumienie między właściwymi władzami może przewidywać, że w okresie przejściowym poprzednie załączniki w całości lub w części pozostają w mocy równocześnie z nowymi załącznikami. Sekretarz Generalny ustali datę wejścia w życie nowych tekstów sporządzonych w wyniku takich zmian.
- Artykuł 19
- Oprócz notyfikacji przewidzianych w artykułach 17 i 18 Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomi Państwa określone w artykule 9 ustęp 1, a także Państwa, które stały się Umawiającymi się Stronami na podstawie artykułu 9 ustęp 2:
- a) o podpisaniu, ratyfikacjach umowy i przystąpieniach do niej zgodnie z artykułem 9,



- b) o datach wejścia w życie umowy zgodnie z artykułem 11,
- c) o wypowiedzeniach zgodnie z artykułem 12,
- d) o wygasnięciu umowy zgodnie z artykułem 13,
- e) o notyfikacjach otrzymanych zgodnie z artykułami 10 i 14,
- f) o oświadczeniach i notyfikacjach otrzymanych zgodnie z artykułem 16 ustępy 1 i 2,
- g) o wejściu w życie każdej poprawki zgodnie z artykułem 18.

#### Artykuł 20

Po dniu 31 maja 1971 r. oryginał umowy zostanie złożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji

Narodów Zjednoczonych, który przesła należycie uwierzytelnione kopie wszystkim Państwom określonym w artykule 9 ustępy 1 i 2.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali umowę. Sporządzono w Genewie dnia pierwszego września tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu w językach angielskim, francuskim i rosyjskim, przy czym wszystkie trzy teksty są jednakowo autentyczne.

#### ZAŁĄCZNIK Nr 1

### OKRESLENIA I NORMY SPECJALNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU I DO PRZEWOZU SZYBKO PRZEWIĄZANYCH SIĘ ARTYKUŁÓW ŻYWNOSCIOWYCH

#### 1. Izotermiczny środek transportu.

Jest to środek transportu, którego nadwozie<sup>2</sup> wykonane jest z termoizolujących ścian, łącznie z drzwiami, podłogą i dachem, pozwalających na ograniczenie wymiany ciepła między wewnętrzną i zewnętrzną powierzchnią nadwozia w taki sposób, że według globalnego współczynnika przenikania ciepła (współczynnik K) środek transportu może być zaliczony do jednej z dwóch następujących kategorii:

1N = zwykły izotermiczny środek transportu

– charakteryzujący się współczynnikiem K nie większym niż  $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$  ( $\approx 0,6 \text{ kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ),

IR = izotermiczny środek transportu z izolacją wzmocnioną

– charakteryzujący się współczynnikiem K nie większym niż  $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$  ( $\approx 0,35 \text{ kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ).

Określenie współczynnika "K", zwanego w niektórych krajach współczynnikiem "U", i metody, jakie należy stosować przy jego pomiarze, podane są w dodatku 2 do niniejszego załącznika.

#### 2. Środek transportu - lodownia.

Jest to izotermiczny środek transportu, który za pomocą źródła chłodu (lod naturalny z dodatkiem lub bez dodatku soli, płyt eutektycznych, suchego lodu z urządzeniem pozwalającym regulować sublimację lub bez takiego urządzenia, gazów skroplonych z urządzeniem o regulacji parowania lub bez takiego urządzenia itd.) innego niż urządzenie mechaniczne lub absorpcyjne pozwala obniżać temperaturę wewnątrz próżnego nadwozia i następnie utrzymywać ją przy średniej zewnętrznej

temperaturze + 30°C:

- na poziomie nie wyższym niż + 7°C dla klasy A,
- na poziomie nie wyższym niż -10°C dla klasy B,
- na poziomie nie wyższym niż -20°C dla klasy C,

z wykorzystaniem odpowiednich czynników chłodzących i odpowiedniego wyposażenia. Ten srodek

transportu powinien mieć jedną lub więcej komór, naczyn lub zbiorników dla czynnika chłodzącego.

Wyposażenie to:

- powinno być tak zbudowane, aby je można było z zewnątrz ładować lub doładowywać,
- powinno mieć taką pojemność, aby źródło chłodu mogło obniżać temperaturę do poziomu przewidzianego dla danej klasy i następnie utrzymywać ją na tym poziomie co najmniej przez 12 godzin bez uzupełniających działań czynnika chłodzącego lub energii.

Współczynnik K środków transportu klasy B i C nie powinien być wyższy niż 0,4 W/m<sup>2</sup> °C (≈0,35 kcal/h m<sup>2</sup> °C).

### 3. Srodek transportu - chłodnia.

Jest to izotermiczny srodek transportu, wyposażony w indywidualne lub wspólne dla kilku środków

transportu urządzenie chłodnicze (mechaniczny agregat sprężarkowy, urządzenie absorpcyjne itd.),

pozwalające w średniej temperaturze zewnętrznej +30°C obniżać temperaturę wewnątrz próżnego

nadwozia, a następnie stale utrzymywać ją w następujący sposób:

1 Wagony, samochody ciężarowe, przyczepy, naczepy, kontenery i inne podobne środki transportu.

2 Gdy jest mowa o środkach transportu - cysternach, oznaczenie "nadwozie" w niniejszym określeniu oznacza sama cysternę.

Dla klas A, B i C z dowolnym ustalonym praktycznie stałym poziomem temperatury t<sub>1</sub>, zgodnie z

podanymi niżej normami określonymi dla poniższych trzech klas:

Klasa A. Srodek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t<sub>1</sub>

może mieścić się między + 12 °C i 0°C włącznie.

Klasa B. Srodek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t<sub>1</sub>

może mieścić się między + 12°C i -10°C włącznie.

Klasa C. Srodek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t<sub>1</sub>

może mieścić się między +12°C i -20°C włącznie.

Dla klas D, E i F z ustalonym praktycznie stałym poziomem temperatury t<sub>1</sub> zgodnie z podanymi

niżej normami określonymi dla poniższych trzech klas:

Klasa D. Srodek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t<sub>1</sub>

nie jest wyższe niż +2°C.

Klasa E. Srodek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t<sub>1</sub>

nie jest wyższe niż -10°C.

Klasa F. Srodek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy

którym t1  
nie jest wyższe niż  $-20^{\circ}\text{C}$ .  
Współczynnik K środka transportu klas B, C, E i F nie powinien być wyższy niż  $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$   
( $\approx 0,35 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ ).

#### 4. Ogrzewany środek transportu.

Jest to izotermiczny środek transportu, wyposażony w urządzenie ogrzewcze, pozwalające na podwyższenie temperatury wewnątrz próżnego nadwozia, a następnie utrzymywanie jej przez co najmniej

12 godzin bez włączania ogrzewania na praktycznie stałym poziomie nie niższym niż  $+12^{\circ}\text{C}$ ,  
przy

następującej średniej temperaturze zewnętrznej dla obu klas:

Klasa A. Ogrzewany środek transportu w średniej temperaturze zewnętrznej  $-10^{\circ}\text{C}$ .

Klasa B. Ogrzewany środek transportu w średniej temperaturze zewnętrznej  $-20^{\circ}\text{C}$ .

Współczynnik K środków transportu klasy B nie powinien być wyższy niż  $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$   
( $\approx 0,35 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ ).

#### 5. Postanowienia przejściowe.

W okresie trzech lat począwszy od dnia wejścia w życie umowy, zgodnie z postanowieniami artykułu 11

ustęp 1 umowy, globalny współczynnik przenikania ciepła (współczynnik K) w odniesieniu do środków

transportu, które w tym czasie znajdują się w eksploatacji, może być równy lub niższy od:

–  $0,9 \text{ W/m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $0,8 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ ) dla izotermicznych środków transportu kategorii IN, środków transportu - lodowni klasy A, wszystkich środków transportu - chłodni i ogrzewanych środków transportu klasy A,

–  $0,6 \text{ W/m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $0,5 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ ) dla środków transportu - lodowni klasy B i C oraz dla ogrzewanych środków transportu klasy B. Ponadto po upływie trzyletniego okresu podanego w pierwszym zdaniu niniejszego punktu i do czasu wycofania środka transportu z eksploatacji, współczynnik K wymienionych środków transportu - chłodni klas B, C, E i F nie może być wyższy niż  $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $0,6 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ ).

Jednakże niniejsze postanowienia przejściowe nie będą stanowić przeszkody do stosowania ostrzejszych

przepisów, które mogą być wprowadzone w niektórych Państwach dla środków transportu zarejestrowanych na ich własnym terytorium.

#### Załącznik 1 - Dodatek 1

### POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE KONTROLI ZGODNOŚCI IZOTERMICZNYCH ŚRODKÓW

#### TRANSPORTU, LODOWNI, CHŁODNI LUB OGRZEWANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU Z NORMAMI

1. Z wyjątkiem wypadków przewidzianych w punktach 29 i 49 dodatku 2 do niniejszego załącznika,

kontroli zgodności z obowiązującymi normami określonymi w niniejszym załączniku dokonywać należy na

stacjach badań, wyznaczonych lub upoważnionych do tego celu przez właściwą władzę Państwa, w

którym środek transportu jest zarejestrowany lub przyjęty do ewidencji.

Kontrole te należy przeprowadzać:

- a) przed oddaniem środka transportu do eksploatacji,
- b) okresowo, co najmniej raz na sześć lat,
- c) za każdym razem, gdy wymaga tego właściwa władza.

2. Kontrola nowych, seryjnie produkowanych środków transportu, odpowiadających

- ustalonemu wzorcowi,  
moze byc dokonywana metoda reprezentatywna, obejmujaca co najmniej 1% srodków  
transportu danej  
serii. Srodki transportu nie moga byc uwazane za nalezace co tej samej serii, do której należy  
srodek  
transportu sluzacy za wzorzec, jezeli nie odpowiadaja one co najmniej nastepujacym  
warunkom,  
zapewniajacym stwierdzenie zgodnosci ze srodkiem transportu sluzacym za wzorzec:  
a) w odniesieniu do izotermicznych srodków transportu, to za wzorzec moze sluzyc  
izotermiczna lodownia, chłodnia lub ogrzewany srodek transportu, gdy:  
– izolacja jest podobna, w szczególności materiał izolacyjny i jego grubosc, a takze  
system izolacji sa takie same,  
– wewnetrzne wyposazenie jest identyczne lub uproszczone,  
– liczba drzwi, włazów lub innych otworów jest taka sama lub mniejsza,  
– powierzchnia wnetrza nadwozia nie jest wieksza niz  $\pm 20\%$ ;  
b) w odniesieniu do srodków transportu - lodowni, to za wzorzec powinien sluzyc srodek  
transportu - lodownia, gdy:  
– warunki wymienione pod litera a) sa spełnione,  
– wewnetrzne urzadzenia wentylacyjne sa podobne,  
– źródło chłodu jest takie samo,  
– zapas chłodu na jednostke powierzchni wewnetrznej jest wiekszy lub jednakowy;  
c) w odniesieniu do srodków transportu - chłodni, to za wzorzec powinien sluzyc srodek  
transportu - chłodnia, gdy:  
– warunki wymienione pod litera a) sa spełnione,  
– przy tych samych warunkach temperatury moc urzadzenia chłodzacego na  
jednostke powierzchni jest wieksza lub jednakowa;  
d) w odniesieniu do ogrzewanych srodków transportu, to za wzorzec moze sluzyc  
izotermiczny lub ogrzewany srodek transportu, gdy:  
– warunki wymienione pod litera a) sa spełnione,  
– źródło ciepła jest takie samo,  
– moc urzadzenia ogrzewczego na jednostke powierzchni wewnetrznej jest  
wieksza lub jednakowa.
3. Metody i tryb przeprowadzania kontroli zgodnosci srodków transportu z normami sa  
podane w dodatku  
2 do niniejszego załącznika.
4. Swiadectwo zgodnosci z normami wydaje właściwa władza na formularzu według wzoru  
podanego w  
dodatku 3 do niniejszego załącznika. W odniesieniu do pojazdów drogowych swiadectwo (lub  
jego  
fotokopia) powinno znajdowac sie na pojezdzie i byc okazywane na kazde zadanie  
kontrolujacych. Jezeli  
srodek transportu moze byc zaliczony do dowolnej kategorii lub klasy tylko z mocy  
postanowien  
przejsciowych, przewidzianych w punkcie 5 niniejszego załącznika, to termin waznosci  
swiadectwa  
wydanego dla tego srodka transportu ograniczony jest okresem przewidzianym w tych  
postanowieniach  
przejsciowych.
5. Na srodkach transportu powinny byc umieszczone rozpoznawcze oznaczenia literowe i  
napisy zgodnie

z postanowieniami dodatku 4 do niniejszego załącznika. Powinny być one usunięte z chwili, gdy środek transportu nie odpowiada normom określonym w niniejszym załączniku.

Załącznik 1 - Dodatek 2

METODY I TRYB DOKONYWANIA POMIARÓW I KONTROLI WŁASNOŚCI  
IZOTERMICZNYCH I  
SKUTECZNOŚCI URZĄDZEŃ CHŁODNICZYCH LUB OGRZEWCZYCH  
SPECJALNYCH ŚRODKÓW  
TRANSPORTU, PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU SZYBKO PSUJĄCYCH SIĘ  
ARTYKUŁÓW  
ŻYWNOSCIOWYCH

A. OKREŚLENIA I PRZEPISY OGÓLNE

1. Współczynnik K. Globalny współczynnik przenikania ciepła (współczynnik K, zwany w niektórych krajach współczynnikiem U), charakteryzujący własności izotermiczne środków transportu, określa się następującym równaniem:

$$K = \frac{W}{S \times \Delta\Theta}$$

gdzie W oznacza ilość ciepła traconą wewnątrz nadwozia, którego średnia powierzchnia jest równa S i

niezbędna do podtrzymywania w stałych warunkach absolutnej różnicy  $\Delta\Theta$  między średnią temperaturą

wewnętrzna  $\Theta_i$  i średnią temperaturą zewnętrzną  $\Theta_e$ , gdy średnia temperatura zewnętrzna  $\Theta_e$  jest stała.

2. Średnia powierzchnia S nadwozia jest średnią geometryczną powierzchni wewnętrznej  $S_i$  i zewnętrznej  $S_e$  nadwozia:

$$S = \sqrt{S_i \times S_e}$$

Określenie obu powierzchni  $S_i$  i  $S_e$  odbywa się z uwzględnieniem właściwości konstrukcji nadwozia lub

nierówności powierzchni, takich jak zaokrąglenia, występy dla kół itp., a właściwości te lub nierówności

zaznacza się w odpowiedniej rubryce przewidzianego niżej protokołu badań; jeżeli jednak nadwozie jest

pokryte blachą falistą, poszukiwana powierzchnia będzie powierzchnią prostą tego pokrycia, a nie

powierzchnią rozwiniętą.

3. Jeżeli nadwozie jest w kształcie równoległoscianu, średnia temperatura wewnętrzna nadwozia  $\Theta_i$  jest

średnią arytmetyczną temperatur mierzonych w odległości 10 cm od ścian nadwozia w następujących 14

miejscach:

a) w 8 wewnętrznych narożnikach nadwozia,

b) w środku 6 wewnętrznych płaszczyzn nadwozia.

Jeżeli nadwozie jest w kształcie równoległoscianu, rozmieszczenie 14 miejsc pomiaru powinno być

dokonane najlepszym sposobem, z uwzględnieniem kształtu nadwozia.

4. Jeżeli nadwozie jest w kształcie równoległoscianu, średnia temperatura zewnętrzna

nadwozia  $\Theta_i$  będzie  
średnia arytmetyczna temperatur mierzonych w odległości 10 cm od ścian w następujących  
14 miejscach:

- a) w 8 narożnikach zewnętrznych nadwozia,
- b) w środkach 6 powierzchni zewnętrznych nadwozia.

Jezeli nadwozie nie jest w kształcie równoległoscianu, rozmieszczenie 14 miejsc pomiaru  
powinno być  
dokonane najlepszym sposobem, z uwzględnieniem kształtu nadwozia.

5. Średnia temperatura ścian nadwozia jest średnią arytmetyczną średniej zewnętrznej  
temperatury  
nadwozia i średniej wewnętrznej temperatury nadwozia.

$$\frac{\Theta_e + \Theta_i}{2}$$

2

6. Stałe warunki. Warunki uważa się za stałe, jeżeli spełnione są dwa następujące warunki:
- wahania średnich temperatur, zewnętrznej i wewnętrznej, nadwozia nie przekraczają  $\pm 0,5^\circ\text{C}$  podczas co najmniej 12-godzinnego okresu;
  - różnica między średnimi pojemnościami cieplnymi, mierzonymi w ciągu co najmniej 3 godzin, przed i po co najmniej 12-godzinnym okresie, wynosi mniej niż 3%.

#### B. WŁASNOŚCI IZOTERMICZNE ŚRODKÓW TRANSPORTU

Sposoby pomiaru współczynnika K

- a) Środki transportu, z wyjątkiem cystern przeznaczonych do przewozu płynnych artykułów  
żywnościowych

7. Kontrole własności izotermicznych tych środków transportu należy przeprowadzać w  
stałych warunkach  
metoda wewnętrznej ochładzania lub metoda wewnętrznej ogrzewania. W obu wypadkach  
próżny

środek transportu powinien być umieszczony w komorze izotermicznej.

8. Niezależnie od stosowanej metody w komorze izotermicznej powinna być utrzymywana  
podczas całego

badania stała średnia temperatura z odchyleniem  $\pm 0,5^\circ\text{C}$  na takim poziomie, aby różnica  
między

temperatura wewnątrz środka transportu i w komorze izotermicznej wynosiła co najmniej  
 $20^\circ\text{C}$ , przy czym

średnia temperatura ścian nadwozia powinna być utrzymywana na poziomie około  $+ 20^\circ\text{C}$ .

9. Przy określaniu globalnego współczynnika przenikania ciepła (współczynnika K) metoda  
wewnętrznej

ochładzania temperatura rosenia w powietrzu komory izotermicznej powinna być  
utrzymywana na

poziomie  $+25^\circ\text{C}$  z odchyleniem  $\pm 2^\circ\text{C}$ . Podczas badania zarówno metoda wewnętrznej  
ochładzania, jak

i metoda wewnętrznej ogrzewania powietrze w komorze powinno być w ciągłym ruchu w  
taki sposób,

aby prędkość jego przepływu w odległości 10 cm od ścian była utrzymana od 1 do 2 m/sek.

10. Przy przeprowadzaniu badania metoda wewnętrznej ochładzania wewnątrz nadwozia  
należy

umieścić jeden lub kilka wymienników ciepła. Powierzchnia tych wymienników powinna  
zapewniać, aby

przy przepływie przez nie płynu w temperaturze nie niższej niż  $0^\circ\text{C}$  średnia temperatura  
wewnątrz

nadwozia po ustaleniu stałych warunków pozostawała poniżej  $+10^{\circ}\text{C}$ . Przy przeprowadzaniu badania metoda wewnętrznego ogrzewania należy stosować elektryczne urządzenia grzewcze (oporniki elektryczne itp.). Wymienniki ciepła lub elektryczne urządzenia grzewcze powinny być wyposażone w urządzenie dmuchające powietrze o takiej wydajności, aby maksymalna różnica między temperaturami w dowolnych dwóch z 14 miejsc wymienionych w punkcie 3 niniejszego dodatku nie przekraczała  $3^{\circ}\text{C}$  po ustaleniu stałych warunków.

3 W celu uniknięcia oszronienia

11. Przyrządy do pomiaru temperatury, zabezpieczone przed promieniowaniem, powinny być umieszczone wewnątrz i na zewnątrz nadwozia w miejscach podanych w punktach 3 i 4 niniejszego dodatku.

12. Urządzenia do wytwarzania i rozdziału chłodu lub ciepła oraz do pomiaru wymienionej ilości chłodu lub ciepła i równowaznika cieplnego wentylatorów wprowadzających w ruch powietrze powinny być uruchomione.

13. Po ustaleniu stałych warunków maksymalna różnica między temperaturami w miejscach najcieplejszym i najzimniejszym na zewnątrz nadwozia nie powinna przekraczać  $2^{\circ}\text{C}$ .

14. Średnie temperatury, zewnętrzna i wewnętrzna, nadwozia powinny być mierzone w jednakowych odstępach czasu, nie rzadziej niż 4 razy w ciągu godziny.

15. Badanie powinno być przeprowadzane tak długo, jak jest to konieczne dla upewnienia się o stałości warunków (patrz punkt 6 niniejszego dodatku). Jeżeli nie wszystkie pomiary są rejestrowane i przeprowadzane automatycznie, badanie powinno być przedłużone na okres 8 kolejnych godzin w celu upewnienia się o stałości warunków i dokonania ostatecznych pomiarów.

b) Środki transportu - cysterny przeznaczone do przewozu płynnych artykułów żywnościowych

16. Podana niżej metoda stosuje się tylko do środków transportu - cystern z jedną lub kilkoma komorami, przeznaczonych wyłącznie do przewozu płynnych artykułów żywnościowych, takich jak mleko. Każda komora tych cystern powinna mieć co najmniej jeden wjazd i jeden otwór spustowy; jeżeli jest kilka komór, powinny być one oddzielone od siebie pionowymi nieizolowanymi przegrodami.

17. Kontrola powinna być dokonywana w stałych warunkach metoda wewnętrznego ogrzewania próżnej cysterny, umieszczonej w komorze izotermicznej.

18. Podczas całego badania powinna być utrzymywana równomierna i stała średnia temperatura komory izotermicznej w zakresie od  $+15^{\circ}\text{C}$  do  $+20^{\circ}\text{C}$  z odchyleniem  $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$ ; średnia temperatura wewnątrz cysterny powinna być utrzymywana w zakresie  $+45^{\circ}\text{C}$  do  $+50^{\circ}\text{C}$  w stałych warunkach, przy czym średnia

temperatura ścian cysterny powinna wynosić od  $+30^{\circ}\text{C}$  do  $+35^{\circ}\text{C}$ .

19. Powietrze w komorze powinno być nieprzerwanie w ruchu w taki sposób, aby prędkość jego

przepływu w odległości 10 cm od ścian wynosiła od 1 do 2 m/sek.

20. Wewnątrz cysterny powinien być umieszczony wymiennik ciepła. Jeżeli w cysternie znajduje się kilka

komór, to w każdej z nich powinien być umieszczony wymiennik ciepła. Wymienniki te powinny mieć

oporniki elektryczne i powinny być wyposażone w wentylator, którego wydajność wystarczy, aby różnica

między maksymalną i minimalną temperaturą wewnątrz każdej komory nie przekraczała  $3^{\circ}\text{C}$  po ustaleniu

stałych warunków. Jeżeli w cysternie znajduje się kilka komór, średnia temperatura najchłodniejszej

komory nie powinna różnić się więcej niż o  $2^{\circ}\text{C}$  od średniej temperatury komory najcieplejszej, przy czym

pomiaru temperatur dokonuje się w sposób podany w punkcie 21 niniejszego dodatku.

21. Przyrządy do pomiaru temperatury, zabezpieczone przed promieniowaniem, powinny być umieszczone wewnątrz i na zewnątrz cysterny w odległości 10 cm od ścian w następujący sposób:

a) jeżeli w cysternie jest tylko jedna komora, pomiary powinny być wykonywane w następujących miejscach:

– w 4 końcach dwóch prostopadłych do siebie średnic, poziomej i pionowej, w pobliżu każdej z dwóch dennic,

– w 4 końcach dwóch prostopadłych do siebie średnic, pochylonych o  $45^{\circ}$  względem poziomu w osiowej płaszczyźnie cysterny,  
– w środku obu dennic;

b) jeżeli w cysternie jest kilka komór, pomiary powinny być wykonywane w następujących miejscach:

dla każdej z dwóch komór skrajnych:

– w końcach średnicy poziomej w pobliżu dennicy i w końcach średnicy pionowej w pobliżu środkowej przegrody,  
– w środku dna;

dla każdej z pozostałych komór co najmniej:

– w końcach średnicy pochylonej o  $45^{\circ}$  względem poziomu w pobliżu jednej z przegród i w końcach średnicy prostopadłej w pobliżu drugiej przegrody.

Średnia temperatura wewnętrzna oraz średnia temperatura zewnętrzna cysterny są średnie arytmetyczne

wszystkich pomiarów dokonanych odpowiednio wewnątrz i na zewnątrz. Dla cystern z kilkoma komorami

średnia temperatura wewnętrzna każdej komory jest średnią arytmetyczną pomiarów dokonanych

w komorze, przy czym liczba tych pomiarów nie powinna być mniejsza niż 4.

22. Urządzenia do ogrzewania i do wprowadzania powietrza w ruch w celu dokonania pomiaru

wymienianej ilości ciepła i równowaznika ciepłego wentylatorów wprowadzających powietrze w ruch

powinny być uruchomione.

23. Po ustaleniu stałych warunków maksymalna różnica między temperaturami w najcieplejszym



- i najchłodniejszym miejscu na zewnątrz cysterny nie powinna być większa niż 2°C.
24. Średnia temperatura wewnętrzna i średnia temperatura zewnętrzna cysterny powinny być mierzone  
w jednakowych odstępach czasu, nie rzadziej niż 4 razy w ciągu godziny.
25. Badanie powinno być przeprowadzane tak długo, jak jest to konieczne dla upewnienia się o stałości warunków (patrz punkt 5 niniejszego dodatku). Jeżeli nie wszystkie pomiary są rejestrowane i przeprowadzane automatycznie, badanie powinno być przedłużone na okres 8 kolejnych godzin w celu upewnienia się o stałości warunków i dokonania ostatecznych pomiarów.
- c) Postanowienia ogólne dla wszystkich rodzajów izotermicznych środków transportu
- i) Sprawdzenie współczynnika K
26. Jeżeli celem badań nie jest określenie współczynnika K, lecz jedynie sprawdzenie, czy ten jest niższy od ustalonej granicy, badania przeprowadzane w warunkach podanych w punktach 7-25 niniejszego dodatku mogą być przerwane, gdy dokonane już pomiary wykaza, że współczynnik K odpowiada wymaganym warunkom.
- ii) Dokładność pomiarów współczynnika K
27. Stacje badań powinny być wyposażone w niezbędne urządzenia i przyrządy zapewniające możliwość określenia współczynnika K z maksymalnym błędem pomiaru  $\pm 10\%$ .
- iii) Protokoły badań
28. Z każdego badania powinien być sporządzony protokół, odpowiedni dla danego rodzaju środka transportu, według jednego z dwóch niżej podanych wzorów nr 1 i 2.  
Kontrola własności izotermicznych środków transportu będących w eksploatacji
29. Dla kontroli własności izotermicznych będących w eksploatacji środków transportu, o których mowa w punkcie 1 lit. b) i c) dodatku 1 do niniejszego załącznika właściwe władze mogą:  
– stosować metody określone w punktach 7-27 niniejszego dodatku lub  
– wyznaczać ekspertów, zobowiązując ich do rozstrzygnięcia, czy dany środek transportu może być zaliczony do tej lub innej kategorii izotermicznych środków transportu. Ekspertom ci powinni uwzględnić następujące dane i podejmować swoje decyzje na następujących zasadach:
- a) Ogólne sprawdzenie środka transportu  
Sprawdzenia tego dokonuje się w drodze oględzin środka transportu w następującej kolejności w celu ustalenia:
- i) ogólnego rodzaju otuliny izolacyjnej,  
ii) sposobu wykonania izolacji,  
iii) rodzaju i stanu ścian,  
iv) stanu konserwacji osłony izotermicznej,  
v) grubości ścian
- oraz dokonania wszelkich uwag dotyczących własności izotermicznych środka transportu. W tym celu eksperci mogą zadać zdjęcia poszczególnych części i przedstawienia wszelkich dokumentów niezbędnych do ich sprawdzenia (schematy, protokoły badań, opisy, obliczenia itp.).
- b) Badanie na szczelność powietrzną (nie stosuje się do środków transportu - cystern)

Sprawdzenie powinno być dokonane przez obserwatora znajdującego się wewnątrz środka transportu,  
który powinien być umieszczony w strefie silnie oświetlonej. Może być stosowana dowolna metoda,  
dająca bardziej dokładne wyniki.

c) Decyzje

i) Jeżeli orzeczenia dotyczące ogólnego stanu nadwozia są pozytywne, środek transportu może pozostać w eksploatacji jako izotermiczny środek transportu w poprzednio ustalonej kategorii na nowy okres, nie dłuższy niż 3 lata. Jeżeli orzeczenia eksperta lub ekspertów nie są pomyslnie, środek transportu może pozostać w eksploatacji tylko pod warunkiem, że przejdzie on z wynikiem pozytywnym na stacji badawczej badania określone w punktach 7-27 niniejszego dodatku; w tym wypadku może on pozostać w eksploatacji na nowy okres sześciu lat.

ii) Jeżeli chodzi o środki transportu seryjnej produkcji, wykonywane zgodnie z określonym rodzajem i odpowiadające postanowieniom punktu 2 dodatku 1 do niniejszego załącznika oraz należące do tego samego właściciela, można, oprócz sprawdzenia każdego środka transportu, dokonać pomiaru współczynnika K co najmniej 1% tych środków transportu, przestrzegając przy tym pomiarze postanowień punktów 7-27 niniejszego dodatku. Jeżeli wyniki sprawdzenia i pomiarów okazały się pozytywne, wszystkie te środki transportu mogą pozostać w eksploatacji jako izotermiczny środek transportu w poprzednio ustalonej kategorii na nowy okres sześciu lat.

Postanowienia przejściowe stosowane dla nowych środków transportu

30. W ciągu 4 lat począwszy od dnia wejścia w życie umowy, zgodnie z postanowieniami artykułu 11

ustęp 1, jeżeli na skutek niedostatecznej liczby stacji badawczych nie ma możliwości dokonania pomiaru

współczynnika K środków transportu w drodze stosowania metod określonych w punktach 7-27

niniejszego dodatku, zgodność nowych izotermicznych środków transportu z normami określonymi w

niniejszym załączniku może być sprawdzana zgodnie z postanowieniami punktu 29 i uzupełniona ocena

własności izotermicznych, która powinna uwzględniać następujące wymagania:

Materiał izolacyjny zasadniczych elementów środka transportu (ściany boczne, podłoga, dach, włazy,

drzwi itp.) powinien mieć możliwie jednakową grubość, przekraczającą w metrach liczbę otrzymaną z

podzielenia współczynnika przewodzenia ciepła tego materiału w otoczeniu wilgotnym przez współczynnik

K, ustalony dla tej kategorii, do której ma być zaliczony dany środek transportu.

### C. SKUTECZNOŚĆ DZIAŁANIA URZĄDZEŃ CIEPLNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU

Sposoby przeprowadzania badań dla określenia skuteczności działania urządzeń cieplnych środków transportu

31. Określenie skuteczności działania urządzeń cieplnych środków transportu powinno być dokonane

zgodnie z metodami określonymi w punktach 32-47 niniejszego dodatku.

Środki transportu - lodownie

32. Opróżniony srodek transportu powinien być umieszczony w komorze izotermicznej, w której powinna być utrzymywana równomierna i stała średnia temperatura  $+30^{\circ}\text{C}$  z odchyleniem  $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$ . Powietrze komory powinno być utrzymywane w stanie wilgotnym, przy czym temperatura roszenia ustala się na  $+25^{\circ}\text{C}$  z odchyleniem  $\pm 2^{\circ}\text{C}$ ; wprowadza się je w ruch zgodnie z punktem 9 niniejszego dodatku.
33. Przyrządy do pomiaru temperatury, zabezpieczone przed promieniowaniem, powinny być umieszczone wewnątrz i na zewnątrz nadwozia w miejscach podanych w punktach 3 i 4 niniejszego dodatku.
34. a) Jeżeli chodzi o środki transportu, z wyjątkiem środków transportu z nieodejmowalnymi płytami eutektycznymi, to maksymalna ilość czynnika chłodniczego, podana przez wytwórnię lub która rzeczywiście może być normalnie umieszczona, powinna być załadowana do przewidzianych pojemników, gdy średnia wewnętrzna temperatura nadwozia osiągnie średnią zewnętrzną temperaturę nadwozia ( $+30^{\circ}\text{C}$ ). Drzwi, włazy i wszystkie otwory powinny być zamknięte, a urządzenia do wewnętrznej wentylacji środka transportu, jeśli takie istnieją, uruchamia się na maksymalną wydajność. Ponadto w nowych środkach transportu powinno być uruchomione urządzenie ogrzewcze o wydajności cieplnej równej 35% ciepła wymienianego poprzez ściany w stałych warunkach, gdy osiągnięta została temperatura przewidziana dla danej klasy środka transportu. W czasie badania nie należy dokonywać żadnego uzupełniającego doładowywania czynnika chłodzącego.
- b) Przy badaniu środków transportu z nieodejmowalnymi płytami eutektycznymi powinna być przewidziana wstępna faza zamrażania roztworu eutektycznego. W tym celu, gdy średnia wewnętrzna temperatura nadwozia i temperatura płyt osiągnie średnią zewnętrzną temperaturę ( $+30^{\circ}\text{C}$ ), należy zamknąć drzwi i włazy oraz uruchomić urządzenie do chłodzenia płyt na okres kolejnych 18 godzin. Jeżeli urządzenie do chłodzenia płyt jest wyposażone w maszynę pracującą cyklicznie, to łączny czas pracy tego urządzenia powinien wynosić 24 godziny. W nowych środkach transportu natychmiast po wyłączeniu urządzenia chłodniczego należy włączyć w nadwoziu urządzenie ogrzewcze o wydajności cieplnej równej 35% ciepła wymienianego poprzez ściany w stałych warunkach, gdy osiągnięta została temperatura przewidziana dla danej klasy środka transportu. Podczas badania nie należy dokonywać żadnego powtórnego zamrażania roztworu.

35. Średnia temperatura zewnętrzna i średnia temperatura wewnętrzna nadwozia powinny być mierzone  
nie rzadziej niż co 30 minut.
36. Badanie należy kontynuować w ciągu 12 godzin od chwili, gdy średnia temperatura wewnątrz nadwozia osiągnęła dolną granicę ustaloną dla danej klasy środka transportu ( $A = +7^{\circ}\text{C}$ ,  $B = -10^{\circ}\text{C}$ ,  $C = -20^{\circ}\text{C}$ ), a jeżeli chodzi o środki transportu z nieodejmowanymi płytami eutektycznymi - po wyłączeniu urządzenia chłodniczego. Badanie należy uznać za zadowalające, jeżeli podczas tych 12 godzin średnia temperatura wewnątrz nadwozia nie przekroczy tej dolnej granicy.  
Środki transportu - chłodnie
37. Badanie należy przeprowadzać w warunkach podanych w punktach 32 i 33 niniejszego dodatku.
38. Gdy średnia temperatura wewnątrz nadwozia osiągnie temperaturę zewnętrzną ( $+30^{\circ}\text{C}$ ), należy zamknąć drzwi, włazy i wszystkie otwory oraz uruchomić urządzenie chłodnicze, a także urządzenie do wewnętrznej wentylacji (jeżeli takie istnieją) na maksymalną wydajność. Ponadto w nadwoziach nowych środków transportu powinno być uruchomione urządzenie ogrzewcze o wydajności cieplnej równej 35% ciepła wymienianego poprzez ściany w stałych warunkach, gdy osiągnięta została temperatura przewidziana dla danej klasy środków transportu.
39. Średnia temperatura zewnętrzna i średnia temperatura wewnętrzna nadwozia powinny być mierzone  
nie rzadziej niż co 30 minut.
40. Badanie należy kontynuować w ciągu 12 godzin od chwili, gdy temperatura wewnątrz nadwozia osiągnęła:
- dolną granicę ustaloną dla danej klasy środka transportu, jeżeli chodzi o klasy A, B lub C ( $A = 0^{\circ}\text{C}$ ,  $B = -10^{\circ}\text{C}$ ,  $C = -20^{\circ}\text{C}$ ), lub
  - co najmniej górną granicę ustaloną dla danej klasy środka transportu, jeżeli chodzi o klasy D, E lub F ( $D = +2^{\circ}\text{C}$ ,  $E = -10^{\circ}\text{C}$ ,  $F = -20^{\circ}\text{C}$ ).
- Badanie należy uznać za zadowalające, jeżeli urządzenie chłodnicze może zapewnić utrzymanie w ciągu tych 12 godzin przewidzianych warunków temperatury, przy czym okresów automatycznego rozmrażania czynnika chłodzącego nie bierze się pod uwagę.
41. Jeżeli urządzenie chłodnicze z całym wyposażeniem przeszło oddzielne badanie w celu określenia jego użytecznej wydajności chłodniczej w przewidzianych wymaganych temperaturach i uzyskało ocenę właściwej władzy, to środek transportu może być uznany za środek transportu - chłodnie bez przeprowadzania jakichkolwiek badań skuteczności, gdy wydajność urządzenia pomnożona przez współczynnik 1,75 jest wyższa od strat ciepła w stałych warunkach poprzez ściany nadwozia w odniesieniu do rozpatrywanej klasy środków transportu. Postanowien tych nie stosuje się

jednak do  
srodków transportu służących jako wzorzec, o których mowa w punkcie 2 dodatku 1 do  
niniejszego  
załącznika.

42. Jeżeli maszyna chłodnicza zamienia się na maszynę innego typu, to właściwa władza  
może:

a) zadac, aby srodek transportu został poddany pomiarom i kontroli przewidzianym w  
punktach 37-40, lub

b) upewnić się, że użyteczna wydajność chłodnicza nowej maszyny w temperaturze  
przewidzianej dla danej klasy środka transportu jest równa lub wyższa od użytecznej  
wydajności chłodniczej maszyny zamienionej, lub

c) upewnić się, że użyteczna wydajność chłodnicza nowej maszyny odpowiada  
postanowieniom punktu 41.

Ogrzewane środki transportu

43. Pusty srodek transportu powinien być umieszczony w komorze izotermicznej, w której  
utrzymywana

jest jednakowa średnia temperatura na możliwie najniższym poziomie. Powietrze w komorze  
wprowadza

się w ruch, jak podano w punkcie 9 niniejszego dodatku.

44. Przyrządy do pomiaru temperatury, zabezpieczone przed promieniowaniem, powinny być  
umieszczone wewnątrz i na zewnątrz nadwozia w miejscach podanych w punktach 3 i 4

niniejszego  
dodatku.

45. Drzwi, włazy i wszystkie otwory powinny być zamknięte, a urządzenie do ogrzewania i  
urządzenie do

wewnętrznej wentylacji (jeśli takie istnieją) powinny być uruchomione na maksymalną  
wydajność.

46. Średnie temperatury, zewnętrzna i wewnętrzna, nadwozia powinny być mierzone nie  
rzadziej niż co

30 minut.

47. Badanie należy kontynuować w ciągu 12 godzin od chwili, gdy różnica między średnią  
temperatura

wewnętrzna nadwozia i średnia temperatura zewnętrzna osiągnęła wielkość odpowiadającą  
warunkom

ustalonym dla danej klasy środka transportu, przy czym dla nowych środków transportu  
wielkość ta

podwyższa się o 35%. Badanie należy uznać za zadowalające, jeżeli urządzenie do  
ogrzewania może

zapewnić utrzymanie w okresie tych 12 godzin przewidzianej różnicy temperatur.

Protokoły badań

48. Z każdego badania należy sporządzić protokół, odpowiedni dla danego rodzaju środka  
transportu,

zgodnie z jednym z niżej podanych wzorów nr 3-5.

Sprawdzenie skuteczności działania urządzenia cieplnego środków transportu będących w  
eksploatacji

49. W celu sprawdzenia skuteczności działania urządzenia cieplnego każdej znajdującej się w  
eksploatacji lodowni, chłodni lub ogrzewanego środka transportu, wymienionego w punkcie 1

lit. b) i c)

dodatku 1 do niniejszego załącznika, właściwe władze mogą:

– stosować metody określone w punktach 32-47 niniejszego dodatku lub

– wyznaczyć ekspertów upoważnionych do stosowania następujących postanowień:

a) Środki transportu - lodownie

Należy sprawdzić, czy wewnętrzna temperatura próżnego środka transportu, w którym temperatura

wstępnie jest doprowadzana do zewnętrznej, może być doprowadzona do temperatury granicznej

przewidzianej w niniejszym załączniku dla tej klasy środka transportu i czy może ona być utrzymana

poniżej tej temperatury w czasie  $t$ , gdy:

$$12\Delta\Theta$$

$t \geq \text{-----}$ ; przy czym

$$\Delta\Theta'$$

$\Delta\Theta$  stanowi różnicę między  $+30^{\circ}\text{C}$  a tą graniczną temperaturą,

$\Delta\Theta'$  stanowi różnicę między średnią temperaturą zewnętrzną podczas badania i wspomnianą temperaturą graniczną w zewnętrznej temperaturze nie niższej niż  $+15^{\circ}\text{C}$ . Jeżeli wyniki są pozytywne, to

te środki transportu mogą pozostać w eksploatacji jako środki transportu - lodownie w poprzednio

ustalonej klasie na nowy okres nie dłuższy niż 3 lata.

b) Środki transportu - chłodnie

Należy sprawdzić, czy w zewnętrznej temperaturze nie niższej niż  $+15^{\circ}\text{C}$  wewnętrzna temperatura

próżnego środka transportu może być doprowadzona:

– jeżeli chodzi o klasy A, B lub C - do minimalnej temperatury, przewidzianej w niniejszym załączniku dla danej klasy środka transportu,

– jeżeli chodzi o klasy D, E lub F - do granicznej temperatury, przewidzianej w niniejszym załączniku dla danej klasy środka transportu. Jeżeli wyniki są pozytywne, środki transportu mogą pozostać w eksploatacji jako środki transportu - chłodnie w poprzednio ustalonej klasie na nowy okres nie dłuższy niż 3 lata.

c) Ogrzewane środki transportu

Należy sprawdzić, czy może być osiągnięta i utrzymana w okresie nie krótszym niż 12 godzin przewidziana w niniejszym załączniku różnica między temperaturą wewnątrz środka transportu i temperaturą zewnętrzną określającą klasę, do jakiej zalicza się środek transportu ( $22^{\circ}\text{C}$  dla klasy A

i  $32^{\circ}\text{C}$  dla klasy B). Jeżeli wyniki są pozytywne, to te środki transportu mogą pozostać w eksploatacji jako

ogrzewane środki transportu w poprzednio ustalonej klasie na nowy okres nie dłuższy niż 3 lata.

d) Postanowienia ogólne dotyczące lodowni, chłodni i ogrzewanych środków transportu

i) Jeżeli wyniki nie są pozytywne, lodownie, chłodnie lub ogrzewane środki transportu mogą pozostać w eksploatacji w poprzednio ustalonej klasie tylko pod warunkiem, że przejdą one pomysłnie na stacji badawczej badania określone w punktach 32-47 niniejszego dodatku; w tym wypadku mogą one pozostać w eksploatacji w poprzednio ustalonej klasie przez nowy okres 6 lat.

ii) Jeżeli chodzi o lodownie, chłodnie lub ogrzewane środki transportu seryjnej produkcji, zbudowane zgodnie z określonym rodzajem, odpowiadające postanowieniom punktu 2 dodatku 1 do niniejszego załącznika i należące do tego samego właściciela, to oprócz sprawdzenia urządzeń cieplnych każdego środka transportu, w celu upewnienia się, że jego stan ogólny jest zadowalający, może być zgodnie z postanowieniami punktów 32-47 niniejszego dodatku dokonane na

stacji badawczej sprawdzenie urządzeń chłodniczych i grzewczych w odniesieniu do co najmniej 1% tych środków transportu. Jeżeli wyniki tych kontroli są pozytywne, to wszystkie te środki transportu mogą pozostać w eksploatacji w poprzednio ustalonej klasie na nowy okres sześciu lat.

Postanowienia przejściowe stosowane do nowych środków transportu

50. W okresie 4 lat począwszy od dnia wejścia w życie niniejszej umowy, zgodnie z postanowieniami

artykułu 11 ustęp 1, jeżeli w razie braku dostatecznej liczby stacji badawczych nie ma możliwości

ustalenia skuteczności urządzeń cieplnych środków transportu w drodze stosowania metod określonych w

punktach 32-47 niniejszego dodatku, zgodność z normami nowych lodowni, chłodni lub ogrzewanych

środków transportu może być sprawdzona w drodze stosowania postanowień punktu 49 niniejszego dodatku.

WZÓR Nr 1 PROTOKOŁU BADANIA  
(pominięty)

WZÓR Nr 2 PROTOKOŁU BADANIA  
(pominięty)

WZÓR Nr 4 PROTOKOŁU BADANIA  
(pominięty)

WZÓR Nr 5 PROTOKOŁU BADANIA  
(pominięty)

Załącznik 1. Dodatek 3  
(pominięty)

Załącznik 1. Dodatek 4

#### ROZPOZNAWCZE OZNACZENIA LITEROWE NA SPECJALNYCH ŚRODKACH TRANSPORTU

Przewidziane w punkcie 5 dodatku 1 do niniejszego załącznika rozpoznawcze oznaczenia literowe

stanowią duże łacinskie litery barwy ciemnogrnatowej na białym tle; wysokość liter powinna być nie

mniejsza niż 12 cm.

Oznaczenia są następujące:

Rozpoznawcze oznaczenia literowe

Izotermiczny środek transportu z normalną izolacją IN

Izotermiczny środek transportu ze wzmocnioną izolacją IR

Środek transportu - lodownia z normalną izolacją klasy A RNA

Środek transportu - lodownia ze wzmocnioną izolacją klasy A RRA

Środek transportu - lodownia ze wzmocnioną izolacją klasy B RRB

Środek transportu - lodownia ze wzmocnioną izolacją klasy C RRC

Środek transportu - chłodnia z normalną izolacją klasy A FNA

Środek transportu - chłodnia ze wzmocnioną izolacją klasy A FRA

Środek transportu - chłodnia z normalną izolacją klasy B FNB\*)

Środek transportu - chłodnia ze wzmocnioną izolacją klasy B FRB

Środek transportu - chłodnia z normalną izolacją klasy C FNC\*)

Środek transportu - chłodnia ze wzmocnioną izolacją klasy C FRC

Środek transportu - chłodnia z normalną izolacją klasy D FND

Środek transportu - chłodnia ze wzmocnioną izolacją klasy D FRD

Srodek transportu - chłodnia z normalna izolacja klasy E FNE\*)  
Srodek transportu - chłodnia ze wzmacniona izolacja klasy E FRE  
Srodek transportu - chłodnia z normalna izolacja klasy F FNF\*)  
Srodek transportu - chłodnia ze wzmacniona izolacja klasy F FRF  
Ogrzewany srodek transportu z normalna izolacja klasy A CNA  
Ogrzewany srodek transportu ze wzmacniona izolacja klasy A CRA  
Ogrzewany srodek transportu ze wzmacniona izolacja klasy B CRB  
Jezeli srodek transportu ma zdejmowane lub niesamodzielne urzadzenie cieplne, to  
odpowiednie  
rozpoznawcze oznaczenia literowe powinny byc uzupełnione litera "X".

ZZZZZZZZ

\*) Patrz postanowienie przejsciowe w punkcie 5 niniejszego załącznika.  
Oprócz powyższych rozpoznawczych oznaczen literowych pod nimi powinna byc podana  
data uplywu  
terminu waznosci swiadcetwa wydanego na srodek transportu (miesiac i rok), która podana  
jest w rubryce  
8 dodatku 3 do niniejszego załącznika.

Wzór:

RNA

5 - 1974

5 = miesiac (maj)

1974 = rok

uplyw terminu waznosci  
swiadcetwa

ZAŁACZNIK Nr 2

WARUNKI DOTYCZACE TEMPERATUR, KTÓRE POWINNY BYC PRZESTRZEGANE  
PRZY

PRZEWOZIE ZAMROZONYCH I GŁĘBOKO ZAMROZONYCH ARTYKUŁÓW  
ZYWNOSCIOWYCH

Najwyzsza temperatura w dowolnym miejscu ładunku w czasie załadunku, przewozu i  
wyładunku nie powinna  
przekraczac wielkosci nizej podanych dla kazdego artykułu. Jezeli jednak niektóre operacje  
techniczne, jak np.  
rozmrazanie parownika srodka transportu - chłodni powoduja na krótki okres ograniczone  
podwyzszenie temperatury  
w jakiejkolwiek czesci ładunku, dopuszcza sie wzrost o 3°C temperatur podanych nizej dla  
odpowiednich artykułów  
zywnosciowych.

Zamrozone lub gęboko zamrozone smietana i koncentraty soków owocowych -20°C

Zamrozone i gęboko zamrozone ryby -18°C

Dowolne inne gęboko zamrozone artykuły zywnosciowe -18°C

Zamrozone masło oraz inne tłuszcze -14°C

Zamrozone podroby, zółtka jaj, drób i dziczyzna -12°C

Zamrozone mieso -10°C

Dowolne inne zamrozone artykuły zywnosciowe -10°C

ZAŁACZNIK Nr 3

WARUNKI DOTYCZACE TEMPERATUR, KTÓRE POWINNY BYC PRZESTRZEGANE  
PRZY

PRZEWOZIE NIEKTÓRYCH ARTYKUŁÓW ZYWNOSCIOWYCH, NIE  
ZNAJDUJACYCH SIE W STANIE



## ZAMROzONYM LUB GŁĘBOKO ZAMROzONYM

Podczas przewozu temperatury danych artykułów żywnościowych nie powinny przekraczać podanych niżej temperatur:

Podroby +3°C<sup>3)</sup>

Masło +6°C

Dziczyzna +4°C

Mleko w cysternie (surowe lub pasteryzowane) przeznaczone do bezpośredniego spożycia +4°C<sup>3)</sup>

Mleko przemysłowe +6°C<sup>3)</sup>

Mleczne produkty (jogurty, kefir, smietana i twaróg) +4°C<sup>3)</sup>

Ryby<sup>1)</sup> (powinny być zawsze przewożone w lodzie) +2°C

Gotowe produkty mięsne<sup>2)</sup> +6°C

Mięso (z wyjątkiem podrobów) +7°C

Drób i króliki +4°C

---

1) Z wyjątkiem ryb wędzonych, solonych, suszonych lub żywych.

2) Z wyjątkiem produktów w stanie stabilizowanym metoda solenia, wędzenia, suszenia lub sterylizacji.

3) W zasadzie czas przewozu nie powinien przekraczać 48 godzin.

### OSWIADCZENIE RZADOWE

z dnia 24 września 1984 r.

w sprawie przystąpienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do Umowy o międzynarodowych przewozach

szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do

tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z artykułem 9 Umowy o międzynarodowych przewozach

szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do

tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r., został złożony Sekretarzowi

Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych dnia 5 maja 1983 r. dokument przystąpienia Polskiej

Rzeczypospolitej Ludowej do powyższej umowy. Dokument przystąpienia zawiera następujące zastrzeżenie:

"Polska Rzeczpospolita Ludowa nie uważa się za związana artykułem 15 ustępy 2 i 3 umowy".

Zgodnie z artykułem 11 umowy weszła ona w życie w stosunku do Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dnia 15 maja 1984 r.

Ponadto podaje się do wiadomości, że następujące państwa stały się stronami powyższej umowy, która

weszła w życie dnia 21 listopada 1976 r., podpisując ją bez zastrzeżenia ratyfikacji lub składając

dokumenty ratyfikacyjne albo przystąpienia w nizej podanych datach:

Francja dnia 1 marca 1971 r.,

Związek Socjalistycznych

Republik Radzieckich dnia 10 września 1971 r.,

z następującym zastrzeżeniem:

"Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich nie uważa się za związany postanowieniami artykułu 15 ustępy 2 i 3 umowy, dotyczącymi przedkładania do arbitrażu na wniosek jednej ze stron jakiegokolwiek sporu dotyczącego interpretacji lub stosowania umowy."

i oświadczeniami:

"Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich uważa za konieczne stwierdzić, że postanowienia artykułu 9 umowy, które ograniczają liczbę potencjalnych uczestników umowy, mają charakter dyskryminacyjny, oraz oświadczą, że zgodnie z zasadami suwerennej równości państw umowa powinna być otwarta dla wszystkich państw europejskich bez jakiegokolwiek dyskryminacji lub ograniczenia.

Postanowienia artykułu 14 umowy, zgodnie z którymi Umawiające się Państwa mogą rozszerzyć jej stosowanie na terytoria, za których stosunki międzynarodowe ponoszą one odpowiedzialność, są przestarzałe i sprzeczne z deklaracją Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie przyznania niepodległości krajom i narodom kolonialnym (rezolucja nr 1514/XV/ z dnia 14 grudnia 1960 r.),"

Hiszpania dnia 24 kwietnia 1972 r.,

Republika Federalna Niemiec dnia 8 października 1974 r.,

Jugosławia dnia 21 listopada 1975 r.,

Dania dnia 22 listopada 1976 r.,

Austria dnia 1 marca 1977 r.,

Włochy dnia 30 września 1977 r.,

Bulgaria dnia 26 stycznia 1978 r.,

z następującym zastrzeżeniem:

"Ludowa Republika Bułgarii nie uważa się za związana artykułem 15 ustępy 2 i 3 umowy, dotyczącym stosowania arbitrażu w rozwiązywaniu sporów między Umawiającymi się Stronami."

i oświadczeniami:

"Ludowa Republika Bułgarii oświadcza, że artykuł 9, który zezwala stać się stronami umowy tylko państwom będącym członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej, ma charakter dyskryminacyjny. Ludowa Republika Bułgarii oświadcza również, że artykuł 14, zgodnie z którym państwo może oświadczyć, iż umowa ma zastosowanie do terytoriów, za których stosunki międzynarodowe to państwo ponosi odpowiedzialność, jest sprzeczny z deklaracją Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie przyznania niepodległości krajom i narodom kolonialnym z dnia 14 grudnia 1960 r.,"

Luksemburg dnia 9 maja 1978 r.,

Holandia w odniesieniu do Królestwa w Europie, dnia 30 listopada 1978 r.,

Szwecja dnia 13 grudnia 1978 r.,

Norwegia dnia 14 lipca 1979 r.,

Belgia dnia 1 października 1979 r.,

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii dnia 5 października 1979 r.,

Finlandia dnia 15 maja 1980 r.,

Maroko dnia 5 marca 1981 r.,

Niemiecka Republika Demokratyczna dnia 14 kwietnia 1981 r.,

z następującym zastrzeżeniem:

"Niemiecka Republika Demokratyczna oświadcza zgodnie z artykułem 16 ustęp 1 umowy, że nie uważa się za związana artykułem 15 ustępy 2 i 3 umowy."

i oświadczeniem:

"Stanowisko Niemieckiej Republiki Demokratycznej odnośnie do postanowień artykułów 10 i 14 umowy w zakresie jej stosowania do terytoriów kolonialnych i innych terytoriów zależnych oparte jest na postanowieniach deklaracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie przyznania niepodległości krajom i narodom kolonialnym (rezolucja nr 1514/XV/ z dnia 14 grudnia 1960 r.), proklamującej konieczność doprowadzenia do szybkiego i bezwarunkowego zakończenia stanu kolonializmu we wszystkich jego formach i przejawach.",

Czechosłowacja dnia 13 kwietnia 1982 r.,

z następującym zastrzeżeniem:

"Przystępując do niniejszej umowy Czechosłowacka Republika Socjalistyczna oświadcza zgodnie z artykułem 16 ustęp 1 umowy, że nie uważa się za związana artykułem 15 ustępy 2 i 3 tej umowy."

i oświadczeniami:

"Czechosłowacka Republika Socjalistyczna oświadcza, że jej stanowisko odnośnie do postanowień artykułu 14 umowy w zakresie jej stosowania do terytoriów kolonialnych i innych terytoriów zależnych oparte jest na postanowieniach deklaracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie przyznania niepodległości krajom i narodom kolonialnym (rezolucja nr 1514/XV/ z dnia 14 grudnia 1960 r.), proklamującej konieczność doprowadzenia do szybkiego i bezwarunkowego zakończenia stanu kolonializmu we wszystkich jego formach i przejawach.",

Stany Zjednoczone Ameryki dnia 20 stycznia 1983 r.,

z oświadczeniem zgłoszonym zgodnie z artykułem 10, że "umowa nie ma zastosowania do przewozów w Stanach Zjednoczonych Ameryki i na ich terytoriach."

Zgodnie z artykułem 11 umowy weszła ona w życie w stosunku do Francji, Związku Socjalistycznych

Republik Radzieckich, Hiszpanii, Republiki Federalnej Niemiec, Jugosławii i Danii dnia 21 listopada 1976

r., a w stosunku do każdego z pozostałych państw weszła w życie po upływie jednego roku od złożenia

przez dane państwo dokumentu ratyfikacyjnego lub przystąpienia.