

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,
uważając, 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, lodowniami, chłodniami 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 obydwojma 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 załadowania 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 lądowy 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 lądowego lub przewozów lądowych i pod warunkiem że przewozy te poprzedza lub następuje po nich jeden lub kilka przewozów lądowych, podanych w ustępie 1 niniejszego artykułu, albo są one wykonywane między dwoma takimi przewozami lądowymi.

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 obowiązek 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 zastępują.

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, którą 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 lądowych 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 zawiadomią władze drugiej Strony o stwierdzonym naruszeniu i podjęciu sankcji.

Artykuł 7

Umawiające się Strony zachowują prawo do ustalania w dwustronnych lub wielostronnych umowach, że postanowienia stosowane do specjalnych środków transportu oraz do temperatur, w których powinny być przewożone niektóre artykuły żywnościowe, mogą być w szczególnych wypadkach, ze względu na specyficzne warunki klimatyczne, ostrzejsze niż przewidziane w umowie. Postanowienia te będą stosowane tylko do przewozów międzynarodowych między Umawiającymi się Stronami, które zawarły dwustronne lub wielostronne umowy określone w niniejszym artykule. Umowy te będą przekazywane do wiadomości Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaże je Umawiającym się Stronom niniejszej umowy, nie będącym sygnatariuszami tych umów.

Artykuł 8

Nieprzestrzeganie postanowień niniejszej umowy nie narusza istnienia ani ważności umów zawartych w celu wykonania przewozu.

Rozdział IV

Postanowienia końcowe.

Artykuł 9

1. Państwa członkowskie Europejskiej Komisji Gospodarczej, a także Państwa dopuszczone do uczestnictwa w Komisji ze statusem doradczym, zgodnie z ustępem 8 aktu określającego kompetencje tej komisji, mogą stać się Umawiającymi się Stronami umowy przez:

- a) jej podpisanie,
- b) jej ratyfikowanie po podpisaniu z zastrzeżeniem ratyfikacji lub
- c) przystąpienie do niej.

2. Państwa, które mogą brać udział w niektórych pracach Europejskiej Komisji Gospodarczej, zgodnie z ustępem 11 aktu określającego kompetencje tej komisji, mogą stać się Umawiającymi się Stronami umowy przez przystąpienie do niej po jej wejściu w życie.

3. Niniejsza umowa będzie otwarta do podpisania do dnia 13 maja 1971 r. włącznie. Po tej dacie będzie otwarta do przystąpienia do niej.

4. Ratyfikacja lub przystąpienie nabierze mocy po złożeniu odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 10

1. Każde Państwo przy podpisywaniu umowy bez zastrzeżenia ratyfikacji albo składania dokumentu ratyfikacyjnego lub dokumentu przystąpienia lub w każdym późniejszym czasie może oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że 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 życie w stosunku do Państwa składającego 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 dziewięćdziesięciu dni od dnia otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego lub, jeśli do tego dnia umowa nie weszła jeszcze w życie, po upływie daty wejścia 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 arbitrażowi, jeżeli tego zażąda 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 zażądania arbitrażu 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 konferencję 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 pożądane. Sekretarz Generalny prześle 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 konferencję 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 prześle 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 zawiadomić 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 niżej określonej daty:

- a) jeżeli żadna z Umawiających się Stron nie przesłała zawiadomienia przewidzianego w ustępie 2 lit. b) - po upływie sześciomiesięcznego 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, zawiadomią Sekretarza Generalnego o przyjęciu przez nie projektu: za datę tę uważa się jednak datę upływu sześciomiesięcznego 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 następnie 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 wygaśnięciu 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 prześle 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.

OKREŚLENIA I NORMY SPECJALNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU¹ DO PRZEWOZU SZYBKO PSUJĄCYCH SIĘ ARTYKUŁÓW ŻYWNOŚCIOWYCH

1. Izotermiczny środek transportu.

Jest to środek transportu, którego nadwozie² 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 naturalnego 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 obniżyć temperaturę wewnątrz próżnego nadwozia i następnie utrzymywać ją przy średniej zewnętrznej temperaturze $+ 30^\circ\text{C}$:

- na poziomie nie wyższym niż $+ 7^\circ\text{C}$ 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 środek transportu powinien mieć jedną lub więcej komór, naczyń 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 obniżyć 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 $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$ ($\approx 0,35 \text{ kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$).

3. Środek transportu - chłodnia.

Jest to izotermiczny środek transportu, wyposażony w indywidualne lub wspólne dla kilku środków transportu urządzenie chłodnicze (mechaniczny agregat sprężarkowy, urządzenie absorpcyjne itd.), pozwalające w średniej temperaturze zewnętrznej $+30^\circ\text{C}$ obniżyć 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 samą cysternę.

Dla klas A, B i C z dowolnym ustalonym praktycznie stałym poziomem temperatury t_1 , zgodnie z podanymi niżej normami określonymi dla poniższych trzech klas:

Klasa A. Środek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t_1 może mieścić się między $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ i $0\text{ }^{\circ}\text{C}$ włącznie.

Klasa B. Środek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t_1 może mieścić się między $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ i $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ włącznie.

Klasa C. Środek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t_1 może mieścić się między $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$ i $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ włącznie.

Dla klas D, E i F z ustalonym praktycznie stałym poziomem temperatury t_1 zgodnie z podanymi niżej normami określonymi dla poniższych trzech klas:

Klasa D. Środek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t_1 nie jest wyższe niż $+2\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Klasa E. Środek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t_1 nie jest wyższe niż $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Klasa F. Środek transportu - chłodnia wyposażony w takie urządzenie chłodnicze, przy którym t_1 nie jest wyższe niż $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$.

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 $+12\text{ }^{\circ}\text{C}$, przy następującej średniej temperaturze zewnętrznej dla obu klas:

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

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

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 stanowiły 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.

Kontrolę tę 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, może być dokonywana metodą reprezentatywną, obejmującą co najmniej 1% środków transportu danej serii. Środki transportu nie mogą być uważane za należące do tej samej serii, do której należy środek transportu służący za wzorzec, jeżeli nie odpowiadają one co najmniej następującym warunkom, zapewniającym stwierdzenie zgodności ze środkiem transportu służącym za wzorzec:

- a) w odniesieniu do izotermicznych środków transportu, to za wzorzec może służyć izotermiczna lodownia, chłodnia lub ogrzewany środek transportu, gdy:
 - izolacja jest podobna, w szczególności materiał izolacyjny i jego grubość, a także system izolacji są takie same,
 - wewnętrzne wyposażenie jest identyczne lub uproszczone,
 - liczba drzwi, włazów lub innych otworów jest taka sama lub mniejsza,
 - powierzchnia wnętrza nadwozia nie jest większa niż $\pm 20\%$;
- b) w odniesieniu do środków transportu - lodowni, to za wzorzec powinien służyć środek transportu - lodownia, gdy:
 - warunki wymienione pod literą a) są spełnione,
 - wewnętrzne urządzenia wentylacyjne są podobne,
 - źródło chłodu jest takie samo,
 - zapas chłodu na jednostkę powierzchni wewnętrznej jest większy lub jednakowy;
- c) w odniesieniu do środków transportu - chłodni, to za wzorzec powinien służyć środek transportu - chłodnia, gdy:
 - warunki wymienione pod literą a) są spełnione,
 - przy tych samych warunkach temperatury moc urządzenia chłodzącego na jednostkę powierzchni jest większa lub jednakowa;
- d) w odniesieniu do ogrzewanych środków transportu, to za wzorzec może służyć izotermiczny lub ogrzewany środek transportu, gdy:
 - warunki wymienione pod literą a) są spełnione,
 - źródło ciepła jest takie samo,
 - moc urządzenia ogrzewczego na jednostkę powierzchni wewnętrznej jest większa lub jednakowa.

3. Metody i tryb przeprowadzania kontroli zgodności środków transportu z normami są podane w dodatku 2 do niniejszego załącznika.

4. Świadectwo zgodności z normami wydaje właściwa władza na formularzu według wzoru podanego w dodatku 3 do niniejszego załącznika. W odniesieniu do pojazdów drogowych świadectwo (lub jego fotokopia) powinno znajdować się na pojeździe i być okazywane na każde żądanie kontrolujących. Jeżeli środek transportu może być zaliczony do dowolnej kategorii lub klasy tylko z mocy postanowień przejściowych, przewidzianych w punkcie 5 niniejszego załącznika, to termin ważności świadectwa wydanego dla tego środka transportu ograniczony jest okresem przewidzianym w tych postanowieniach przejściowych.

5. Na środkach transportu powinny być umieszczone rozpoznawcze oznaczenia literowe i napisy zgodnie z postanowieniami dodatku 4 do niniejszego załącznika. Powinny być one usunięte z chwilą, 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 OGRZEWICZYCH SPECJALNYCH ŚRODKÓW
TRANSPORTU, PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU SZYBKO PSUJĄCYCH SIĘ ARTYKUŁÓW
ŻYWNOŚCIOWYCH

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 wewnętrzną Θ_i i średnią temperaturą zewnętrzną Θ_e , gdy średnia temperatura zewnętrzna Θ_e jest stała.

2. Średnią powierzchnią S nadwozia jest średnia geometryczna powierzchni wewnętrznej S_i i powierzchni zewnętrznej S_e nadwozia:

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

Określanie 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, poszukiwaną powierzchnią będzie powierzchnia prosta tego pokrycia, a nie powierzchnia rozwinięta.

3. Jeżeli nadwozie jest w kształcie równoległościanu, średnią temperaturą wewnętrzną nadwozia Θ_i jest średnia arytmetyczna 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 równoległościanu, rozmieszczenie 14 miejsc pomiaru powinno być dokonane najlepszym sposobem, z uwzględnieniem kształtu nadwozia.

4. Jeżeli nadwozie jest w kształcie równoległościanu, średnią temperaturą zewnętrzną nadwozia Θ_e 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.

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

5. Średnią temperaturą ścian nadwozia jest średnia arytmetyczna średniej zewnętrznej temperatury nadwozia i średniej wewnętrznej temperatury nadwozia.

$$\Theta_e + \Theta_i$$

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. Kontrolę własności izotermicznych tych środków transportu należy przeprowadzać w stałych warunkach metodą wewnętrznego ochładzania lub metodą wewnętrznego 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 temperaturą wewnątrz środka transportu i w komorze izotermicznej wynosiła co najmniej 20°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) metodą wewnętrznego ochładzania temperatura rosienia w powietrzu komory izotermicznej powinna być utrzymywana na poziomie $+25^\circ\text{C}$ z odchyleniem $\pm 2^\circ\text{C}$. Podczas badania zarówno metodą wewnętrznego ochładzania, jak i metodą wewnętrznego 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 metodą wewnętrznego 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°C ³ średnia temperatura wnętrza nadwozia po ustaleniu stałych warunków pozostawała poniżej $+10^\circ\text{C}$. Przy przeprowadzaniu badania metodą 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°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 równoważnika 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°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. Podaną niżej metodę stosuje się tylko do środków transportu - cystern z jedną lub kilku komorami, przeznaczonych wyłącznie do przewozu płynnych artykułów żywnościowych, takich jak mleko. Każda komora tych cystern powinna mieć co najmniej jeden właz i jeden otwór spustowy; jeżeli jest kilka komór, powinny być one oddzielone od siebie pionowymi nie izolowanymi przegrodami.

17. Kontrola powinna być dokonywana w stałych warunkach metodą 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°C do +20°C z odchyleniem $\pm 0,5^\circ\text{C}$; średnia temperatura wnętrza cysterny powinna być utrzymywana w zakresie +45°C do +50°C w stałych warunkach, przy czym średnia temperatura ścian cysterny powinna wynosić od +30°C do + 35°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°C po ustaleniu stałych warunków. Jeżeli w cysternie znajduje się kilka komór, średnia temperatura najchłodniejszej komory nie powinna różnić się więcej niż o 2°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 dwu dennic,
 - w 4 końcach dwóch prostopadłych do siebie średnic, pochylonych o 45° 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° względem poziomu w pobliżu jednej z przegród i w końcach średnicy prostopadłej w pobliżu drugiej przegrody.

Średnią temperaturą wewnętrzną oraz średnią temperaturą zewnętrzną cysterny są średnie arytmetyczne wszystkich pomiarów dokonanych odpowiednio wewnątrz i na zewnątrz. Dla cystern z kilkoma komorami średnią temperaturą wewnętrzną każdej komory jest średnia arytmetyczna 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 równoważnika cieplnego 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 współczynnik ten jest niższy od ustalonej granicy, badania przeprowadzane w warunkach podanych w punktach 7-25 niniejszego dodatku mogą być przerwane, gdy dokonane już pomiary wykażą, 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. Eksperti ci powinni uwzględniać 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 żądać zdjęć 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 pomyślne, 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 okażą 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 oceną 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 środek 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 temperaturę 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 wytwórnę lub która rzeczywiście może być normalnie umieszczona, powinna być załadowana do przewidzianych pojemników, gdy średnia wewnętrzna temperatura nadwozia osiągnie średnią zewnętrzną temperaturę nadwozia

(+30°C). Drzwi, włązy i wszystkie otwory powinny być zamknięte, a urządzenia do wewnętrznej wentylacji środka transportu, jeśli takie istnieją, uruchamia się na maksymalną wydajność. Ponadto w nadwoziu 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 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°C), należy zamknąć drzwi i włązy 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 wnętrza nadwozia osiągnęła dolną granicę ustaloną dla danej klasy środka transportu (A = +7°C, B = -10°C, C = -20°C), a jeżeli chodzi o środki transportu z nieodejmowalnymi płytami eutektycznymi - po wyłączeniu urządzenia chłodniczego. Badanie należy uznać za zadowalające, jeżeli podczas tych 12 godzin średnia temperatura wnętrza 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 wnętrza nadwozia osiągnie temperaturę zewnętrzną (+30°C), należy zamknąć drzwi, włązy i wszystkie otwory oraz uruchomić urządzenie chłodnicze, a także urządzenia do wewnętrznej wentylacji (jeśli takie istnieją) na maksymalną wydajność. Ponadto w nadwoziu 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 wnętrza nadwozia osiągnęła:

- dolną granicę ustaloną dla danej klasy środka transportu, jeżeli chodzi o klasy A, B lub C (A = 0°C, B = -10°C, C = -20°C), lub
- co najmniej górną granicę ustaloną dla danej klasy środka transportu, jeżeli chodzi o klasy D, E lub F (D = +2°C, E = -10°C, F = -20°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 - chłodnię 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. Postanowień tych nie stosuje się jednak do środków transportu służących jako wzorzec, o których mowa w punkcie 2 dodatku 1 do niniejszego załącznika.

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

- a) żądać, aby środek 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 środek 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, włązy 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 temperaturą wewnętrzną nadwozia i średnią temperaturą zewnętrzną osiągnęła wielkość odpowiadającą warunkom ustalonym dla danej klasy środka transportu, przy czym dla nowych środków transportu wielkość tę 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:

$$t \geq \frac{12\Delta\Theta}{\Delta\Theta'}$$

$\Delta\Theta$ 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 wnętrza środka transportu i temperaturą zewnętrzną określającą klasę, do jakiej zalicza się środek transportu (22°C dla klasy A i 32°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, chłodzi i ogrzewanych środków transportu

- i) Jeżeli wyniki nie są pozytywne, lodownie, chłodzi lub ogrzewane środki transportu mogą pozostać w eksploatacji w poprzednio ustalonej klasie tylko pod warunkiem, że przejdą one pomyślnie 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, chłodzi 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 ogrzewczych 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, chłodzi 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 łacińskie 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
Środek transportu - chłodnia z normalną izolacją klasy E	FNE*)
Środek transportu - chłodnia ze wzmocnioną izolacją klasy E	FRE
Środek transportu - chłodnia z normalną izolacją klasy F	FNF*)
Środek transportu - chłodnia ze wzmocnioną izolacją klasy F	FRF
Ogrzewany środek transportu z normalną izolacją klasy A	CNA
Ogrzewany środek transportu ze wzmocnioną izolacją klasy A	CRA
Ogrzewany środek transportu ze wzmocnioną izolacją klasy B	CRB

Jeżeli środek transportu ma zdejmowane lub niesamodzielne urządzenie ciepłne, to odpowiednie rozpoznawcze oznaczenia literowe powinny być uzupełnione literą "X".

*) Patrz postanowienie przejściowe w punkcie 5 niniejszego załącznika.

Oprócz powyższych rozpoznawczych oznaczeń literowych pod nimi powinna być podana data upływu terminu ważności świadectwa wydanego na środek transportu (miesiąc i rok), która podana jest w rubryce 8 dodatku 3 do niniejszego załącznika.

Wzór:

RNA 5 - 1974	5 = miesiąc (maj) 1974 = rok	upływ terminu świadectwa ważności
-----------------	---------------------------------	---

ZAŁĄCZNIK Nr 2

WARUNKI DOTYCZĄCE TEMPERATUR, KTÓRE POWINNY BYĆ PRZESTRZEGANE PRZY
PRZEWOZIE ZAMROŻONYCH I GŁĘBOKO ZAMROŻONYCH ARTYKUŁÓW ŻYWNOŚCIOWYCH

Najwyższa temperatura w dowolnym miejscu ładunku w czasie załadunku, przewozu i wyładunku nie powinna przekraczać wielkości niżej podanych dla każdego artykułu. Jeżeli jednak niektóre operacje techniczne, jak np. rozmrażanie parownika środka transportu - chłodni powodują na krótki okres ograniczone podwyższenie temperatury w jakiegokolwiek części ładunku, dopuszcza się wzrost o 3°C temperatur podanych niżej dla odpowiednich artykułów żywnościowych.

Zamrożone lub głęboko zamrożone śmietana i koncentraty soków owocowych	-20°C
Zamrożone i głęboko zamrożone ryby	-18°C
Dowolne inne głęboko zamrożone artykuły żywnościowe	-18°C
Zamrożone masło oraz inne tłuszcze	-14°C
Zamrożone podroby, żółtka jaj, drób i dziczyzna	-12°C
Zamrożone mięso	-10°C
Dowolne inne zamrożone artykuły żywnościowe	-10°C

ZAŁĄCZNIK Nr 3

WARUNKI DOTYCZĄCE TEMPERATUR, KTÓRE POWINNY BYĆ PRZESTRZEGANE PRZY
PRZEWOZIE NIEKTÓRYCH ARTYKUŁÓW ŻYWNOŚCIOWYCH, NIE ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W STANIE
ZAMROŻONYM LUB GŁĘBOKO ZAMROŻONYM

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

Podroby	+3°C ³⁾
Masło	+6°C
Dziczyzna	+4°C
Mleko w cysternie (surowe lub pasteryzowane) przeznaczone do bezpośredniego spożycia	+4°C ³⁾
Mleko przemysłowe	+6°C ³⁾
Mleczne produkty (jogurty, kefiry, śmietana i twaróg)	+4°C ³⁾
Ryby ¹⁾ (powinny być zawsze przewożone w lodzie)	+2°C
Gotowe produkty mięsne ²⁾	+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 metodą solenia, wędzenia, suszenia lub sterylizacji.

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

z następującym zastrzeżeniem:

"Ludowa Republika Bułgarii nie uważa się za związaną 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 przyznana 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 związaną 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 związaną 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.