

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1964 Nr. 104

A. TITEL

*Overeenkomst inzake speciale vervoermiddelen voor het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van dergelijke vervoermiddelen bij het internationale vervoer van bepaalde zodanige levensmiddelen, met Bijlagen;
Genève, 15 januari 1962*

B. TEKST

De tekst van de Overeenkomst en de Bijlagen is geplaatst in *Trb.* 1962, 115.

C. VERTALING

Overeenkomst inzake speciale vervoermiddelen voor het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van dergelijke vervoermiddelen bij het internationale vervoer van bepaalde zodanige levensmiddelen

De Overeenkomstsluitende Partijen,

Verlangend, in het belang van de volksgezondheid, te komen tot een betere verduurzaming van bederfelijke levensmiddelen tijdens het vervoer, met name in het internationale handelsverkeer,

Overwegende, dat verbetering van die verduurzaming uitbreiding van de handel in bederfelijke levensmiddelen met zich zal brengen,

Zijn overeengekomen als volgt:

Hoofdstuk I

Speciale vervoermiddelen

Artikel 1

Vervoermiddelen mogen niet worden aangeduid als „geïsoleerde” („normaal of verhoogd”), „niet-mechanisch gekoelde”, „mechanisch gekoelde” of „verwarmde” vervoermiddelen, tenzij zij beantwoorden aan de definities en normen vervat in Bijlage 1 bij deze Overeenkomst.

Artikel 2

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen de nodige maatregelen opdat de in artikel 1 genoemde vervoermiddelen, overeenkomstig het bepaalde in de aanhangsels 1, 2, 3 en 4 van Bijlage 1 bij deze Overeenkomst, worden gecontroleerd en wordt nagegaan of deze aan bedoelde normen beantwoorden. Elke Overeenkomstsluitende Partij erkent de geldigheid van certificaten van goedkeuring welke, overeenkomstig het bepaalde in Bijlage 1, aanhangsel 1, lid 4, zijn afgegeven door de bevoegde instantie van een andere Overeenkomstsluitende Partij. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan de geldigheid erkennen van certificaten van goedkeuring welke, overeenkomstig het bepaalde in Bijlage 1, aanhangsels 1 en 2, zijn afgegeven door de bevoegde instantie van een staat niet zijnde een Overeenkomstsluitende Partij.

Hoofdstuk II

Het gebruik van speciale vervoermiddelen bij het internationale vervoer van bepaalde aan bederf onderhevige levensmiddelen

Artikel 3

1. Het bepaalde in artikel 4 van deze Overeenkomst geldt voor alle vormen van vervoer per spoor of over de weg, zowel voor rekening van anderen als voor eigen rekening, van

– diepbevroren of bevroren levensmiddelen, als omschreven in Bijlage 2 van deze Overeenkomst,

– levensmiddelen genoemd in Bijlage 3 van deze Overeenkomst, ook indien zij niet diepbevroren of bevroren zijn, mits de plaats waar de goederen worden geladen en de plaats waar zij worden uitgeladen in twee verschillende staten zijn gelegen en de plaats waar de goederen worden uitgeladen is gelegen op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij.

2. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op zeereizen van minder dan 150 km, aansluitend aan het in lid 1 van dit artikel bedoelde vervoer, mits de goederen, zonder tussentijdse verlading, worden verscheept in het voor het vervoer over land gebruikte vervoermiddel.

3. Niettegenstaande het bepaalde in de leden 1 en 2 van dit artikel,

(a) is het vervoer van levensmiddelen die niet diepbevroren of bevroren zijn niet onderworpen aan de bepalingen van artikel 4 van deze Overeenkomst, indien de werkelijke afstand waarover de goederen worden vervoerd niet meer dan 150 km bedraagt en de redelijkerwijs, gezien in het licht van de omstandigheden, maximaal met het vervoer gemoeide tijd de vier uur niet te boven gaat;

(b) behoeven de Overeenkomstsluitende Partijen de bepalingen van artikel 4 van deze Overeenkomst niet toe te passen op het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemd voedsel.

Artikel 4

1. De temperaturen, als vastgelegd in de Bijlagen 2 en 3 bij deze Overeenkomst, dienen voor de gehele duur van een transport dat onderworpen is aan de bepalingen van deze Overeenkomst te worden gehandhaafd. Derhalve dient gebruik te worden gemaakt van het in artikel 1 van deze Overeenkomst bedoelde vervoermiddel, tenzij de voor de gehele duur van het vervoer te verwachten temperaturen deze eis beslist onnodig maken om de temperaturen, als vastgelegd in de Bijlagen 2 en 3, te kunnen handhaven; tevens dienen alle nodige maatregelen te worden genomen, in het bijzonder wat betreft de keuze van het vervoermiddel, de temperaturen van de levensmiddelen bij inlading, de ijsvoorziening bij de aanvang van het vervoer en onderweg of andere noodzakelijke handelingen. Niettemin is het in dit lid bepaalde uitsluitend van toepassing voorzover het niet strijdig is met internationale verplichtingen met betrekking tot internationaal vervoer, welke door de Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangegaan op grond van verdragen welke op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst van kracht waren, of van daarvoor in de plaats gekomen verdragen.

2. Indien gedurende een transport dat onderworpen is aan de bepalingen van deze Overeenkomst aan het bepaalde in lid 1 van dit artikel niet is voldaan,

(a) mag niemand de levensmiddelen na beëindiging van het vervoer binnen het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij van de hand doen, tenzij de bevoegde instantie van die Overeenkomstsluitende Partij het verenigbaar acht met de eisen van de volksgezondheid, daartoe machtiging te verlenen, mits in dat geval aan de bij het verlenen van bedoelde machtiging door die instantie eventueel te stellen voorwaarden wordt voldaan;

(b) mag elke Overeenkomstsluitende Partij, met het oog op de volksgezondheid en voorzover dit niet strijdig is met de andere in de laatste zin van lid 1 van dit artikel bedoelde internationale verplichtingen, de invoer van de levensmiddelen binnen haar grondgebied

verbieden of deze invoer binden aan door haar vast te stellen voorwaarden.

3. Vervoerders die voor rekening van derden vervoeropdrachten uitvoeren zijn gehouden te handelen overeenkomstig de bepalingen van lid 1 van dit artikel, slechts voorzover zij zich verbonden hebben prestaties te leveren of te doen leveren, welke zijn gericht op het naleven van die bepalingen en voorzover het naleven daarvan afhankelijk is van het leveren van die prestaties.

Indien andere personen, hetzij natuurlijke of rechtspersonen, zich hebben verbonden prestaties te leveren of te doen leveren, welke zijn gericht op het naleven van de bepalingen van deze Overeenkomst, zijn zij gehouden de naleving daarvan te waarborgen, voorzover deze afhankelijk is van de prestaties welke zij op zich genomen hebben te leveren of te doen leveren.

4. Voor de duur van een transport dat wordt uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften van deze Overeenkomst en waarbij de plaats van inlading op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij is gelegen, berust de verantwoordelijkheid voor het naleven van de voorschriften vervat in lid 1 van dit artikel, met inachtneming van het bepaalde in lid 3,

- in geval het vervoer betreft dat wordt uitgevoerd voor rekening van derden, bij de persoon, hetzij een natuurlijke of een rechtspersoon, die, volgens het vervoerbewijs, de afzender is of, zo een vervoerbewijs ontbreekt, bij de persoon, hetzij een natuurlijke of een rechtspersoon, die de vervoerovereenkomst met de vervoerder is aangegaan;

- in de overige gevallen bij de persoon, hetzij een natuurlijke of een rechtspersoon, die het transport uitvoert.

Hoofdstuk III

Diverse bepalingen

Artikel 5

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt alle gewenste maatregelen ter waarborging van de naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst. De bevoegde instanties van de Overeenkomstsluitende Partijen houden elkaar op de hoogte van de met dit doel genomen algemene maatregelen.

2. Indien een Overeenkomstsluitende Partij een inbreuk vaststelt gemaakt door een persoon die op het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij woont, of die persoon een boete oplegt, geeft de bevoegde instantie van de eerste Partij de bevoegde instantie van de andere Partij kennis van de vastgestelde inbreuk en van de opgelegde boete.

Artikel 6

Het niet nakomen van de bepalingen van deze Overeenkomst tast niet het bestaan of de geldigheid aan van voor het uitvoeren van het transport afgesloten overeenkomsten.

Hoofdstuk IV

Slotbepalingen

Artikel 7

1. Staten welke lid zijn van de Economische Commissie voor Europa en Staten welke, overeenkomstig het bepaalde in lid 8 van het mandaat van de Commissie, met raadgevende stem tot de Commissie zijn toegelaten, kunnen Partij worden bij deze Overeenkomst,

- (a) door haar te ondertekenen;
- (b) door haar te bekrachtigen na haar onder voorbehoud van bekrachtiging te hebben ondertekend; of
- (c) door ertoe toe te treden.

2. Staten welke, overeenkomstig het bepaalde in lid 11 van het mandaat van de Economische Commissie voor Europa, aan bepaalde werkzaamheden van de Commissie kunnen deelnemen, kunnen bij deze Overeenkomst Partij worden door na de inwerkingtreding ervan tot de Overeenkomst toe te treden.

3. Deze Overeenkomst staat ter ondertekening open tot en met 30 juni 1962. Van die datum af staat zij open voor toetreding.

4. Bekrachtiging of toetreding geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 8

1. Deze Overeenkomst treedt in werking op de negentigste dag nadat vijf van de in artikel 7, eerste lid, genoemde staten haar zonder voorbehoud van bekrachtiging hebben ondertekend of hun akten van bekrachtiging of toetreding hebben nedergelegd.

2. Ten aanzien van een staat die deze Overeenkomst bekrachtigt of ertoe toetreedt nadat vijf staten haar zonder voorbehoud van bekrachtiging hebben ondertekend of hun akten van bekrachtiging of toetreding hebben nedergelegd, treedt deze Overeenkomst in werking op de negentigste dag nadat de betrokken staat zijn akte van bekrachtiging of toetreding heeft nedergelegd.

Artikel 9

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door hiervan aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties kennisgeving te doen.

2. De opzegging wordt van kracht vijftien maanden na de datum waarop de Secretaris-Generaal kennisgeving van de opzegging heeft ontvangen.

Artikel 10

Deze Overeenkomst houdt op van kracht te zijn indien het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een aaneengesloten periode van twaalf maanden na haar inwerkingtreding minder dan vijf bedraagt.

Artikel 11

1. Elke staat kan op het tijdstip dat hij deze Overeenkomst zonder voorbehoud van bekrachtiging ondertekent of zijn akte van bekrachtiging of toetreding nederlegt, of op elk later tijdstip, door middel van een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving, verklaren dat deze Overeenkomst eveneens zal gelden voor alle gebieden of een of meer daarvan, voor de internationale betrekkingen waarvan die staat verantwoordelijk is.

Deze Overeenkomst geldt voor het gebied of de gebieden genoemd in deze kennisgeving, met ingang van de negentigste dag na ontvangst van de kennisgeving door de Secretaris-Generaal of, indien deze Overeenkomst op die dag nog niet in werking is getreden, met ingang van de datum van haar inwerkingtreding.

2. Een staat die een verklaring als bedoeld in het voorgaande lid heeft afgelegd, waardoor deze Overeenkomst eveneens geldt voor een gebied voor welks internationale betrekkingen hij verantwoordelijk is, kan deze Overeenkomst, overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, ten aanzien van dat gebied afzonderlijk opzeggen.

Artikel 12

1. Geschillen tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen, de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst betreffende, worden, indien mogelijk, door middel van onderlinge onderhandeling geregeld.

2. Elk geschil dat niet door middel van onderhandeling wordt geregeld, wordt, op verzoek van een der bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen, aan een scheidsrechterlijke beslissing onderworpen en wordt dienovereenkomstig aan een of meer in onderlinge overeenstemming tussen die Partijen gekozen scheidslieden ter beslissing voorgelegd.

Indien binnen drie maanden na de datum van het verzoek om een scheidsrechterlijke beslissing de bij het geschil betrokken Partijen niet tot overeenstemming kunnen komen aangaande de keuze van een scheidsman of van scheidslieden, kan elk van die Partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzoeken één enkele scheidsman aan te wijzen, aan wie het geschil ter beslissing zal worden voorgelegd.

3. De beslissing van de overeenkomstig het bepaalde in het voorgaande lid aangewezen scheidsman of scheidslieden is bindend ten aanzien van de bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 13

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening of bekrachtiging van of toetreding tot deze Overeenkomst verklaren dat hij zich niet gebonden acht door de leden 2 en 3 van artikel 12 van deze Overeenkomst.

De andere Overeenkomstsluitende Partijen zijn tegenover een Overeenkomstsluitende Partij die een dergelijk voorbehoud heeft gemaakt, niet gebonden door deze leden.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij die overeenkomstig het bepaalde in het eerste lid van dit artikel een voorbehoud heeft gemaakt, kan dit voorbehoud te allen tijde door middel van een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving intrekken.

3. Met uitzondering van het voorbehoud voorzien in het eerste lid van dit artikel, kan geen enkel voorbehoud ten aanzien van deze Overeenkomst worden toegestaan.

Artikel 14

1. Nadat deze Overeenkomst drie jaar van kracht is geweest kan elke Overeenkomstsluitende Partij, door middel van een aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte kennisgeving, verzoeken een conferentie bijeen te roepen met het doel deze Overeenkomst aan een onderzoek te onderwerpen. De Secretaris-Generaal stelt alle Overeenkomstsluitende Partijen van dit verzoek in kennis en, indien binnen een termijn van vier maanden, gerekend vanaf de datum waarop de Secretaris-Generaal de kennisgeving heeft verzonden, niet minder dan één derde der Overeenkomstsluitende Partijen van hun instemming met dit verzoek hebben blijk gegeven, roept de Secretaris-Generaal een conferentie ter bestudering van deze Overeenkomst bijeen.

2. Indien overeenkomstig het bepaalde in het voorgaande lid een conferentie bijeen wordt geroepen, stelt de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen daarvan in kennis en verzoekt hun binnen een termijn van drie maanden de voorstellen in te dienen, welke zij door de conferentie behandeld wensen te zien. Ten minste drie maanden voor de aanvang van de conferentie doet de Secretaris-Generaal alle Overeenkomstsluitende Partijen, te zamen met de tekst van bovengenoemde voorstellen, de voorlopige agenda van de conferentie toekomen.

3. De Secretaris-Generaal nodigt alle in artikel 7, eerste lid, van deze Overeenkomst genoemde staten, te zamen met de staten die,

overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 2, Partij bij deze Overeenkomst zijn geworden, uit de op grond van dit artikel bijeen te roepen conferenties bij te wonen.

Artikel 15

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan een of meer wijzigingen op deze Overeenkomst voorstellen. De tekst van een voorgestelde wijziging dient ter kennis van de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties te worden gebracht, die deze ter kennis brengt van alle Overeenkomstsluitende Partijen en alle andere in artikel 7, eerste lid, van deze Overeenkomst genoemde staten verwittigt.

2. Binnen een tijdsbestek van zes maanden gerekend van de datum af, waarop de Secretaris-Generaal mededeling doet van de voorgestelde wijziging, kan elke Overeenkomstsluitende Partij de Secretaris-Generaal berichten

(a) dat zij bezwaar maakt tegen de voorgestelde wijziging, of

(b) dat, hoewel zij voornemens is het voorstel te aanvaarden, in haar geval aan de voor de aanvaarding noodzakelijke voorwaarden nog niet is voldaan.

3. Indien een Overeenkomstsluitende Partij de Secretaris-Generaal een kennisgeving zendt als voorzien in lid 2 (b), kan zij, zolang de Secretaris-Generaal geen bericht van aanvaarding van de voorgestelde wijziging heeft gezonden, binnen een tijdsbestek van negen maanden, gerekend van de datum af, waarop de termijn van zes maanden, als voorgescreven met betrekking tot de eerste kennisgeving, is verstreken, bezwaar tegen de voorgestelde wijziging maken.

4. Indien overeenkomstig het bepaalde in de leden 2 en 3 van dit artikel bezwaar wordt gemaakt tegen de voorgestelde wijziging, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en wordt zij niet van kracht.

5. Indien overeenkomstig het bepaalde in de leden 2 en 3 van dit artikel geen bezwaar is gemaakt tegen de voorgestelde wijziging, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard op de hierna te noemen datum:

(a) indien geen enkele Overeenkomstsluitende Partij de Secretaris-Generaal, overeenkomstig het bepaalde in lid 2 (b) van dit artikel, een kennisgeving heeft gezonden, na het verstrijken van de in lid 2 genoemde termijn van zes maanden;

(b) indien tenminste één Overeenkomstsluitende Partij de Secretaris-Generaal, overeenkomstig het bepaalde in lid 2 (b) van dit artikel, een kennisgeving heeft gezonden, op één van de twee volgende data, en wel die datum welke het eerste valt:

— de datum waarop alle Overeenkomstsluitende Partijen die een dergelijke kennisgeving hebben ingezonden de Secretaris-Generaal van hun aanvaarding van het voorstel in kennis hebben gesteld, met

dien verstande dat, indien alle kennisgevingen van aanvaarding worden ingezonden vóór het verstrijken van de in lid 2 genoemde termijn van zes maanden, deze datum zal worden aangemerkt als de datum waarop de bedoelde termijn van zes maanden verstrijkt;

– de datum waarop de in lid 3 van dit artikel genoemde termijn van negen maanden verstrijkt.

6. Een als aanvaard geachte wijziging wordt zes maanden na de datum waarop zij werd geacht te zijn aanvaard van kracht.

7. De Secretaris-Generaal bericht ten spoedigste alle Overeenkomstsluitende Partijen of, overeenkomstig het bepaalde in lid 2 (a) van dit artikel, bezwaar tegen de voorgestelde wijziging is gemaakt en of een of meer Overeenkomstsluitende Partijen hem een kennisgeving overeenkomstig het bepaalde in lid 2 (b) hebben gezonden. Indien hem door een of meer Overeenkomstsluitende Partijen een dergelijke verklaring is gezonden, bericht hij vervolgens alle Overeenkomstsluitende Partijen of van de zijde van de Overeenkomstsluitende Partij of Partijen door wie een dergelijke kennisgeving is gezonden, tegen de voorgestelde wijziging bezwaar wordt gemaakt of dat deze wordt aanvaard.

8. Onafhankelijk van de gang van zaken met betrekking tot wijzigingen, als omschreven in de leden 1 tot en met 6 van dit artikel, kunnen de bijlagen en aanhangsels van deze Overeenkomst worden gewijzigd in onderlinge overeenstemming tussen de bevoegde instanties van alle Overeenkomstsluitende Partijen. Indien de bevoegde instantie van een Overeenkomstsluitende Partij te kennen heeft gegeven dat, op grond van haar staatsrecht, goedkeuring harentwege gebonden is aan een bijzondere machtiging of aan de goedkeuring van een wetgevend lichaam, wordt de goedkeuring van de betrokken Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de wijziging van een bijlage niet geacht te zijn gegeven alvorens de Overeenkomstsluitende Partij de Secretaris-Generaal ervan heeft verwittigd dat de vereiste machtiging of goedkeuring is verkregen. In de tussen de bevoegde instanties bereikte overeenstemming kan worden bepaald dat gedurende een overgangperiode de oude bijlagen, naast de nieuwe, geheel of gedeeltelijk van kracht zullen blijven. De Secretaris-Generaal bepaalt de datum waarop de uit dergelijke wijzigingen voortkomende nieuwe teksten van kracht worden.

Artikel 16

Benevens zorg te dragen voor toezending van de kennisgevingen bedoeld in de artikelen 14 en 15 van deze Overeenkomst, doet de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties de in artikel 7, eerste lid van deze Overeenkomst, genoemde staten en de overeenkomstig artikel 7, lid 2, bij deze Overeenkomst Partij geworden staten, eveneens mededeling van:

(a) iedere ondertekening, bekrachtiging en toetreding overeenkomstig artikel 7;

(b) de data van inwerkingtreding van deze Overeenkomst ingevolge artikel 8;

(c) iedere opzegging overeenkomstig artikel 9;

(d) beëindiging van deze Overeenkomst overeenkomstig artikel 10;

(e) kennisgevingen ontvangen overeenkomstig artikel 11;

(f) verklaringen en kennisgevingen ontvangen overeenkomstig artikel 13, lid 1 en 2;

(g) de datum van inwerkingtreding van eventuele wijzigingen ingevolge artikel 15.

Artikel 17

Na 30 juni 1962 wordt het origineel van deze Overeenkomst nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die een gewaarmerkt afschrift zal doen toekomen aan ieder der in artikel 7, lid 1 en 2, van deze Overeenkomst genoemde staten.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, de 15e januari 1962, in één exemplaar, in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

(Voor de ondertekeningen zie Trb. 1962, 115, blz. 16 en 17.)

BIJLAGE 1

Definities van en normen voor speciale vervoermiddelen voor het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen ¹⁾

1. *Geïsoleerd vervoermiddel*. Vervoermiddel waarvan de laadruimte ²⁾ is voorzien van isolerende wanden, deuren, bodem en dak, waardoor de uitwisseling van warmte tussen het in- en uitwendige van de laadruimte zodanig kan worden beperkt, dat de totale warmtetransmissiecoëfficiënt (K factor) het mogelijk maakt het vervoermiddel in een van de beide volgende categorieën onder te brengen:

I_N = *Normaal geïsoleerd vervoermiddel* – gekenmerkt door een K factor gelijk aan of lager dan $0,60 \text{ kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$.

I_R = *Vervoermiddel met verhoogd isolerend vermogen* – gekenmerkt door een K factor gelijk aan of lager dan $0,35 \text{ kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$.

Een definitie van de „K” factor, die in sommige landen de „U” factor wordt genoemd, te zamen met een beschrijving van de methode voor het bepalen daarvan, worden in aanhangsel 2 van deze bijlage gegeven.

2. *Niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel*. Geïsoleerd vervoermiddel dat het met behulp van een koudebron (ijs, met of zonder toevoeging van zout; droog ijs, met of zonder regeling van de verdamping; eutektische platen; enz.) die geen mechanische of „absorptie”-installatie is, mogelijk maakt bij een gemiddelde etmaaltemperatuur van $+25^\circ\text{C}$, de temperatuur in het inwendige van de laadruimte, in ledige toestand, te doen dalen tot en vervolgens gedurende ten minste 12 uur te handhaven op:

maximaal $+ 5^\circ\text{C}$ voor klasse A,

maximaal -18°C voor klasse B,

met behulp van daarvoor in aanmerking komende koelmiddelen en technische voorzieningen. Dit vervoermiddel moet een of meer afdelingen bevatten, welke voor het koelmiddel zijn gereserveerd; deze moeten van buitenaf kunnen worden geladen. De K factor van vervoermiddelen behorend tot klasse B dient zonder uitzondering gelijk te zijn aan of lager te zijn dan $0,35 \text{ kcal/h m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$.

3. *Mechanisch gekoeld vervoermiddel*. Geïsoleerd vervoermiddel uitgerust met een koelinstallatie (mechanisch compressie-aggregaat, „absorptie”-installatie, enz.) dat het mogelijk maakt bij een

¹⁾ Wagons, vrachtauto's, aanhangwagens, opleggers, laadkisten en andere soortgelijke middelen van vervoer.

²⁾ In geval van tankwagens of -wagons wordt bij deze definitie onder „laadruimte” de tank zelf verstaan.

gemiddelde etmaaltemperatuur van $+30^{\circ}\text{C}$, de temperatuur binnen de laadruimte, in ledige toestand, te doen dalen tot en vervolgens gedurende ten minste 12 uur te handhaven op de beoogde vrijwel constante waarde van t_i , overeenkomstig de hierna voor de drie klassen genoemde normen:

Klasse A. Mechanisch gekoeld vervoermiddel uitgerust met een zodanige koelinrichting dat t_i daalt tot tussen $+12^{\circ}\text{C}$ en -0°C .

Klasse B. Mechanische gekoeld vervoermiddel uitgerust met een zodanige koelinrichting dat t_i daalt tot tussen $+12^{\circ}\text{C}$ en -10°C .

Klasse C. Mechanisch gekoeld vervoermiddel uitgerust met een zodanige koelinrichting dat t_i daalt tot tussen $+12^{\circ}\text{C}$ en -20°C .

4. *Verwarmd vervoermiddel.* Geïsoleerd vervoermiddel voorzien van een verwarmingsinrichting waardoor de temperatuur in de laadruimte, in ledige toestand, kan worden opgevoerd tot en vervolgens gedurende ten minste 12 uur worden gehandhaafd op een vrijwel constante waarde van niet minder dan $+12^{\circ}\text{C}$, onder omstandigheden waarin de gemiddelde temperatuur buiten de laadruimte de hieronder voor de beide klassen genoemde waarden kan bereiken:

Klasse A. Verwarmd vervoermiddel te gebruiken wanneer de gemiddelde etmaaltemperatuur -10°C is.

Klasse B. Verwarmd vervoermiddel te gebruiken wanneer de gemiddelde etmaaltemperatuur -20°C is. De K factor van vervoermiddelen in deze klasse moet zonder uitzondering gelijk zijn aan of lager zijn dan $0,35 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$.

5. *Overgangsmaatregelen.* Gedurende een tijdvak van zes jaar, gerekend van 30 juni 1962 af, kan de warmtetransmissiecoëfficiënt (K factor) voorzover het een vervoermiddel betreft dat op die datum reeds in bedrijf is of binnen twee jaar na die datum in bedrijf wordt genomen, gelijk zijn aan of lager zijn dan

– $0,8 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ voor een normaal geïsoleerd vervoermiddel (I_N), een niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel van klasse A en een mechanisch gekoeld vervoermiddel en een verwarmd vervoermiddel van klasse A; en

– $0,5 \text{ kcal/h m}^2 \text{ }^{\circ}\text{C}$ voor een niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel van klasse B en een verwarmd vervoermiddel van klasse B.

Deze maatregelen staan de toepassing van strengere voorschriften die door bepaalde Staten met betrekking tot op hun eigen grondgebied ingeschreven vervoermiddelen worden uitgevaardigd, evenwel niet in de weg.

BIJLAGE 1 – AANHANGSEL 1

Maatregelen met betrekking tot de controle op de naleving van de normen welke gelden voor geïsoleerde, niet-mechanisch gekoelde, mechanisch gekoelde of verwarmde vervoermiddelen

1. Controle op de naleving van de voorschriften (isolerend vermogen en doelmatigheid der thermische installaties) wordt verricht op door de bevoegde autoriteit van het land waar de eigenaar van het vervoermiddel is gevestigd of waar het vervoermiddel is ingeschreven, aan te wijzen keuringsstations. Zij worden verricht:

- (a) voordat het vervoermiddel in bedrijf wordt gesteld;
- (b) periodiek, ten minste eenmaal in de zes jaar;
- (c) telkens wanneer de bevoegde autoriteit daartoe last geeft.

2. Het keuren van vervoermiddelen van een bepaald in serie vervaardigd type geschiedt steekproefsgewijs. Een vervoermiddel wordt niet geacht tot dezelfde produktieserie te behoren als het als vergelijkingsobject gebruikte vervoermiddel, tenzij het aan de volgende minimumeisen voldoet:

(a) voorzover het een geïsoleerd vervoermiddel betreft, in welk geval het als vergelijkingsobject gebruikte vervoermiddel een geïsoleerd, een niet-mechanisch gekoeld, een mechanisch gekoeld of een verwarmd vervoermiddel kan zijn,

– dient de isolatie met die van het vergelijkingsobject overeenstemming te vertonen, terwijl met name de aard en de dikte van het isolatiemateriaal, alsmede de methode van isolering dezelfde dienen te zijn;

– dienen de inwendige technische voorzieningen dezelfde of van een eenvoudigere constructie te zijn;

– dient het aantal deuren, alsmede het aantal luiken of andere openingen gelijk of geringer te zijn;

– dient de inhoud niet meer dan 15% meer of 15% minder te bedragen;

(b) voorzover het een niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel betreft, in welk geval het als vergelijkingsobject gebruikte vervoermiddel een niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel moet zijn,

– dient aan de onder (a) genoemde eisen te worden voldaan;

– dient de koudebron dezelfde te zijn;

– dient de koudereserve per inhoudseenheid gelijk of groter te zijn;

(c) voorzover het een mechanisch gekoeld vervoermiddel betreft, in welk geval het als vergelijkingsobject gebruikte vervoermiddel een mechanisch gekoeld vervoermiddel moet zijn,

- dient aan de onder (a) genoemde eisen te worden voldaan;
 - dient het vermogen van de koelinstallatie per interne inhoudseenheid bij gelijke temperatuur gelijk of groter te zijn;
- (d) voorzover het een verwarmd vervoermiddel betreft, in welk geval het als vergelijkingsobject gebruikte vervoermiddel zowel een geïsoleerd als een verwarmd vervoermiddel kan zijn,
- dient aan de onder (a) genoemde eisen te worden voldaan;
 - dient de warmtebron dezelfde te zijn;
 - dient het vermogen van de verwarmingsinstallatie per interne inhoudseenheid gelijk of groter te zijn.
3. De bij de controle op de naleving van de voorschriften te gebruiken methodes zijn omschreven in aanhangsel 2 van deze bijlage.
 4. Een certificaat inzake het voldoen aan de normen wordt door de bevoegde autoriteit afgegeven op een formulier van het in aanhangsel 3 van deze bijlage afgedrukte model. Voorzover het voertuigen voor wegvervoer betreft, dient het certificaat of een fotocopie daarvan tijdens het vervoer in het voertuig aanwezig te zijn en op verzoek te worden getoond. Indien een vervoermiddel niet kan worden aangemerkt als een normaal geïsoleerd vervoermiddel, een niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel van klasse A, een mechanisch gekoeld vervoermiddel, een verwarmd vervoermiddel van klasse A, een niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel van klasse B of een verwarmd vervoermiddel van klasse B, behoudens op grond van de in bijlage 1, lid 5, genoemde overgangsmaatregelen, blijft de geldigheidsduur van het voor het betrokken vervoermiddel afgegeven certificaat beperkt tot het in bedoelde overgangsmaatregelen genoemde tijdvak van zes jaar. Een nieuw certificaat vermeldende de nieuwe aanduiding van het vervoermiddel na het verstrijken van dat tijdvak, kan tegelijkertijd worden afgegeven met het eerste certificaat in welks plaats het na het verlopen daarvan treedt.
 5. Overeenkomstig het bepaalde in aanhangsel 4 van deze bijlage wordt op het vervoermiddel een onderscheidingsteken aangebracht. Dit wordt verwijderd zodra het vervoermiddel niet meer aan de in bijlage 1 genoemde normen beantwoordt. Voorzover het spoorwagens betreft, is het voeren van het onderscheidingsteken niet eerder verplicht dan één jaar na de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst, met dien verstande dat wanneer de Overeenkomst vóór 1 juli 1963 in werking treedt, het voeren van het onderscheidingsteken niet vóór 1 juli 1964 verplicht is.
-

BIJLAGE 1 – AANHANGSEL 2

Werkwijze voor het bepalen en beproeven van het isolerend vermogen en de doelmatigheid van de koel- of verwarmingsinstallaties van speciale vervoermiddelen voor het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen

A. Definities

1. De totale warmtetransmissiecoëfficiënt (*K factor*) die het isolerend vermogen van het vervoermiddel aangeeft wordt weergegeven door de volgende formule:

$$K = \frac{W}{S (\theta_e - \theta_i)}$$

waarin *W* het thermisch vermogen voorstelt, dat benodigd is om binnen een laadruimte waarvan het gemiddelde oppervlak op *S* wordt gesteld, bij voortdurend gebruik, een gemiddelde temperatuur θ_i te handhaven, bij een gemiddelde constante etmaaltemperatuur van θ_e .

2. *De gemiddelde oppervlakte S van de laadruimte* is het meetkundige gemiddelde van de inwendige oppervlakte S_i en de uitwendige oppervlakte S_e van de laadruimte.

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

3. Voorzover het blokvormige laadruimten betreft, is *de gemiddelde temperatuur van het inwendige van de laadruimte* (θ_i) het rekenkundige gemiddelde van de temperaturen die zijn gemeten op een afstand van 10 cm van de wanden op de volgende 14 punten:

(a) de 8 inwendige hoeken van de laadruimte,

(b) de middelpunten van de 6 binnenzijden van de laadruimte.

Bij niet-blokvormige laadruimten worden de 14 meetpunten, met inachtneming van de vorm van de laadruimte, zo goed mogelijk verdeeld.

4. Voorzover het blokvormige laadruimten betreft, is *de gemiddelde temperatuur van het uitwendige van de laadruimte* (θ_e) het rekenkundige gemiddelde van de temperaturen die zijn gemeten op een afstand van 10 cm van de wanden op de volgende 14 punten:

(a) de 8 uitwendige hoeken van de laadruimte,

(b) de middelpunten van de 6 buitenzijden van de laadruimte.

Bij niet-blokvormige laadruimten worden de 14 meetpunten, met inachtneming van de vorm van de laadruimte, zo goed mogelijk verdeeld.

5. *De gemiddelde temperatuur van de wanden van de laadruimte* is het rekenkundige gemiddelde van de gemiddelde temperatuur van het uitwendige van de laadruimte en de gemiddelde tempe-

$$\frac{(\theta_e + \theta_i)}{2}$$

ratuur van het inwendige van de laadruimte

6. *Ononderbroken in bedrijf.* Er wordt geacht sprake te zijn van ononderbroken in bedrijf zijn, indien aan beide volgende voorwaarden wordt voldaan:

- de gemiddelde temperaturen aan de buitenzijde en de binnenzijde van de laadruimte mogen gedurende een tijdvak van tenminste 12 uur geen sterkere schommelingen dan 0,5°C vertonen;

- het verschil tussen het gemiddelde thermische vermogen, gemeten gedurende tenminste 3 uur voor en na het bovengenoemde tijdvak van tenminste 12 uur, moet minder zijn dan 3 %.

B. Isolerend vermogen van het vervoermiddel

Werkwijze voor het bepalen van de K factor

(a) Vervoermiddelen anders dan tanks voor het vervoer van vloeibare levensmiddelen

7. Het isolerend vermogen wordt gemeten door het koelen van het inwendige van de ledige laadruimte in een geïsoleerde ruimte.
8. De gemiddelde oppervlakte van de laadruimte wordt berekend overeenkomstig de definitie in lid 2. Bij het bepalen van de beide oppervlakten S_i en S_e wordt rekening gehouden met eigenaardigheden in de constructie en onregelmatigheden van het oppervlak van de laadruimte, zoals rondingen, wielkasten, enz., welke tevens in het keuringsrapport, waarvan een model hieronder is afgedrukt, onder een desbetreffend hoofd worden vermeld. Is evenwel de laadruimte afgedekt met metalen golfplaat, dan wordt de in aanmerking te nemen oppervlakte bepaald door de vlakke bedekte oppervlakte en niet door de gegolfde oppervlakte.
9. Voor de gehele duur van de keuring wordt de gemiddelde temperatuur van de geïsoleerde ruimte gelijk en constant gehouden, met een speling van 0,5°C, op een waarde tussen +30 en +35°C; de gemiddelde temperatuur van de wanden van de laadruimte wordt gehandhaafd op ongeveer +20°C.
10. De lucht in de ruimte, die vochtig wordt gehouden door een dauwpunt aan te houden van +25°C, met een speling van 2°C,

wordt voortdurend in beweging gehouden, zodat de snelheid van de luchtstroming op een afstand van 10 cm van de wanden gehandhaafd wordt tussen 1 en 2 meter per seconde, terwijl de richting van de luchtstroom ten opzichte van de laadruimte zoveel mogelijk gelijk is aan de richting onder normale vervoersomstandigheden.

11. Een of meer warmte-uitwisselaars worden binnenin de laadruimte aangebracht. De oppervlakte van deze uitwisselaars moet zodanig zijn dat wanneer een vloeistof met een temperatuur niet lager dan 0°C ¹⁾ erin circuleert, de gemiddelde temperatuur van het inwendige van de laadruimte, bij voortdurend gebruik, beneden $+10^{\circ}\text{C}$ blijft.

De uitwisselaars zijn voorzien van een luchtblazer met een vermogen dat voldoende is om het verschil tussen de maximum en de minimum temperatuur in het inwendige van de laadruimte (gemeten op de 14 in lid 3 genoemde punten), bij voortdurend gebruik, niet meer dan 5°C te doen bedragen.

12. Instrumenten voor het meten van de temperatuur, welke tegen uitstraling moeten zijn beschermd, worden zowel binnenin als aan de buitenzijde van de laadruimte op de in de leden 3 en 4 genoemde punten aangebracht.
13. De apparatuur voor het opwekken en verspreiden van koude en voor het meten van het uitgewisselde koelvermogen en het calorische equivalent van de voor het in beweging brengen van de lucht bestemde ventilator, wordt in bedrijf gesteld.
14. In vol bedrijf mag het maximale verschil tussen de temperatuur van het warmste en het koudste punt op de buitenzijde van de laadruimte nimmer meer dan 2°C bedragen.
15. De gemiddelde temperatuur van het uitwendige en die van het inwendige van de laadruimte wordt tenminste 4 maal per uur afgelezen.
16. De keuring wordt zolang voortgezet dat zekerheid bestaat dat de werking ononderbroken is (zie lid 6). Indien niet alle metingen automatisch worden verricht en worden opgetekend, moet de proef gedurende een ononderbroken tijdsduur van 8 uur worden voortgezet ten einde zekerheid te verkrijgen dat de werking ononderbroken is, en om de definitieve metingen te verrichten.

(b) Tanks voor het vervoer van vloeibare levensmiddelen

17. De hieronder beschreven methode geldt slechts voor tanks, met een of meer afdelingen, uitsluitend bestemd voor het vervoer van vloeibare levensmiddelen, zoals melk. Elke afdeling van een

¹⁾ Ter voorkoming van bevroering.

dergelijke tank moet van tenminste één mangat en één afvoerleiding zijn voorzien; wanneer er meerdere afdelingen zijn, dienen deze van elkaar te zijn gescheiden door niet-geïsoleerde verticale schotten.

18. Het isolerend vermogen wordt beproefd door inwendige verwarming van de ledige tank, welke in een geïsoleerde ruimte wordt gebracht.
19. Voor de gehele duur van de keuring wordt de gemiddelde temperatuur van de geïsoleerde ruimte gelijk en constant gehouden, met een speling van $0,5^{\circ}\text{C}$, op een waarde tussen $+15$ en $+20^{\circ}\text{C}$; de gemiddelde temperatuur binnenin de tank wordt bij ononderbroken gebruik tussen $+45$ en 50°C gehouden, terwijl de gemiddelde temperatuur van de wanden van de tank tussen $+30$ en $+35^{\circ}\text{C}$ moet liggen.
20. De lucht in de kamer wordt voortdurend in beweging gehouden, zodat de snelheid van de luchtstroom op een afstand van 10 cm van de wanden gehandhaafd wordt tussen 1 en 2 meter per seconde, terwijl de richting van de luchtstroom ten opzichte van de tank zoveel mogelijk gelijk is aan de richting onder normale vervoersomstandigheden.
21. Binnenin de tank wordt een warmte-uitwisselaar aangebracht. Indien de tank meerdere afdelingen heeft, wordt een warmte-uitwisselaar in elk der afdelingen aangebracht. De uitwisselaars zijn voorzien van elektrische weerstanden en een ventilator met een vermogen dat voldoende is om het verschil tussen de maximum en de minimum temperatuur in het inwendige van elke afdeling, bij voortdurend gebruik, niet meer dan 3°C te doen bedragen. Indien de tank meerdere afdelingen heeft, mag het verschil tussen de laagste gemiddelde temperatuur in de ene afdeling en de hoogste gemiddelde temperatuur in een andere, niet meer dan 2°C bedragen, waarbij de temperaturen worden gemeten zoals omschreven in lid 22.
22. Instrumenten voor het meten van de temperatuur, welke tegen uitstraling moeten zijn beschermd, worden op de volgende wijze, op een afstand van 10 cm van de wanden, binnen en buiten de tank aangebracht:

(a) Indien de tank uit slechts één afdeling bestaat, zijn de meetpunten:

- de 4 uiteinden van 2 loodrecht op elkaar staande middellijnen, de een horizontaal, de andere verticaal, nabij elk der beide einden van de tank;
- de 4 uiteinden van 2 loodrecht op elkaar staande middellijnen die een hoek van 45° met het horizontale vlak maken, in de lengtes van de tank;
- het middelpunt der beide einden van de tank.

(b) Indien de tank uit meerdere afdelingen bestaat, zijn de meetpunten de volgende:

voor elk der beide zich aan de uiteinden der tank bevindende afdelingen:

- de uiteinden van een horizontale middellijn nabij het einde en de uiteinden van een verticale middellijn nabij het schot;
- het middelpunt van het einde van de tank;

en voor elk der andere afdelingen, ten minste de volgende:

- de uiteinden van een middellijn die een hoek van 45° met het horizontale vlak maakt, nabij een van de schotten en de uiteinden van een andere, loodrecht op de eerste staande middellijn, nabij het andere schot.

De gemiddelde temperatuur van het inwendige en het uitwendige van de tank is het rekenkundige gemiddelde van alle onderscheidenlijk binnenin en aan de buitenzijde van de tank verrichte metingen. Voor wat betreft tanks met meerdere afdelingen, is de gemiddelde temperatuur binnenin elke afdeling het rekenkundige gemiddelde van de op die afdeling betrekking hebbende metingen, waarvan er tenminste 4 moeten worden verricht.

23. De apparatuur voor het verwarmen en in beweging brengen van de lucht en voor het meten van het uitgewisselde warmtevermogen en het warmte-equivalent van de voor het in beweging brengen van de lucht bestemde ventilators, wordt in bedrijf gesteld.
24. Wanneer de installatie in ononderbroken bedrijf is, mag het maximale verschil tussen de temperatuur van de warmste en de koudste plaatsen aan de buitenkant van de tank niet meer dan 2°C bedragen.
25. De gemiddelde temperaturen van het inwendige en het uitwendige van de tank worden tenminste viermaal per uur afgelezen.
26. De keuring wordt zolang voortgezet dat zekerheid bestaat dat de werking ononderbroken is (zie lid 6). Indien niet alle metingen automatisch worden verricht en worden opgetekend, moet de keuring gedurende een ononderbroken tijdsduur van 8 uur worden voortgezet ten einde zekerheid te verkrijgen dat de werking ononderbroken is, en om de definitieve metingen te verrichten.

Vaststelling van de K factor (alle geïsoleerde vervoermiddelen)

27. In gevallen waarin het doel van de keuring niet de bepaling van de K factor is, doch uitsluitend om vast te stellen dat deze beneden een bepaalde grens blijft, kunnen de hierboven omschreven keuringen worden beëindigd zodra uit de verrichte

metingen onomstotelijk blijkt dat de K factor aan de eisen voldoet.

Maximale relatieve fout

28. De relatieve fout bij het meten van de K factor mag in geen enkel geval meer bedragen dan $\pm 10\%$.

Keuringsrapporten

29. Een rapport van het voor het gekeurde vervoermiddel in aanmerking komende type wordt, overeenkomstig een der bijgevoegde modellen, van elke keuring opgemaakt. In dit rapport dient te worden vermeld:

(a) onder „Beschrijving der laadruimte”, bijzonderheden omtrent de constructie en, voorzover de laadruimte niet blokvormig is, de ligging van de punten waar de temperaturen van het inwendige en het uitwendige zijn gemeten;

(b) onder „keuringsmethode”, een korte beschrijving van de omstandigheden waaronder bij de keuring de koude werd opgewekt en verdeeld (de warmte voorzover het tanks betreft), van het meten van het uitgewisselde koelvermogen (verwarmingsvermogen voorzover het tanks betreft), alsmede van het warmte-equivalent van de voor het in beweging brengen van de lucht bestemde ventilators;

(c) onder „relatieve fout”, de grenzen waarbinnen de K factor mag afwijken en alle keuringsresultaten waarvan gebruik is gemaakt bij het bepalen van die factor;

(d) uitsluitend voorzover het tanks betreft, onder het hoofd „gemiddelde temperaturen”, de plaatsen waar de instrumenten voor het meten van de temperatuur waren aangebracht.

Overgangsmaatregelen

30. Indien het, vanwege het ontbreken van keuringsstations, onmogelijk zou zijn het isolerend vermogen van vervoermiddelen overeenkomstig de bovenomschreven werkwijze te bepalen, kan elke Overeenkomstsluitende Partij een bevoegde instantie aanwijzen om te beslissen of een vervoermiddel in aanmerking komt te worden opgenomen in een van de categorieën voor geïsoleerde vervoermiddelen. Deze instantie grondt haar beslissing op de volgende gegevens:

(a) Algemene keuring van het vervoermiddel

Deze keuring geschiedt door volledig bevoegde deskundigen die het vervoermiddel onderzoeken, waarbij zij achtereenvolgens de volgende punten aan een onderzoek onderwerpen:

- (i) het algemene karakter van de isolerende laag;
- (ii) de wijze van isolering;
- (iii) de aard en toestand van de wanden;

- (iv) de onderhoudstoestand van de geïsoleerde afdeling;
- (v) de dikte der wanden;

en al die waarnemingen verrichten welke betrekking hebben op het isolerend vermogen van het vervoermiddel. Met het oog daarop hebben de deskundigen het recht het vervoermiddel gedeeltelijk te demonteren en inzage te verlangen van alle documenten die zij willen raadplegen (bouwtekeningen, bestekken, facturen, enz.).

(b) Keuring op luchtdichtheid (geldt niet voor tanks)

Deze keuring wordt verricht door een waarnemer binnenin het vervoermiddel, dat daartoe in een helder verlichte ruimte wordt gebracht.

(c) Beoordeling van het isolerend vermogen

Het isolatiemateriaal van de voornaamste onderdelen (zoals zijwanden, bodem, dak, luiken, deuren, enz.) van elk vervoermiddel dient overal nagenoeg van gelijke dikte te zijn die, in meters uitgedrukt, de waarde overschrijdt, die wordt verkregen door de warmtegeleidingscoëfficiënt van dat materiaal in een vochtige omgeving te delen door de K factor welke is vastgelegd voor de klasse waarin het de bedoeling is het betrokken vervoermiddel onder te brengen.

31. Deze overgangsmaatregelen zijn vijf jaar van kracht, te rekenen van 30 juni 1962 af. Voorzover het tanks betreft zijn ze evenwel zeven jaar van kracht, te rekenen van dezelfde datum af, ofschoon de Overeenkomstsluitende Partijen deze termijn in onderling overleg kunnen bekorten.

C. Doelmatigheid der thermische installaties van de vervoermiddelen

Werkwijze

(a) Gekoelde vervoermiddelen

32. Het ledige vervoermiddel wordt in een geïsoleerde ruimte gebracht, waarvan de gemiddelde temperatuur, met een speling van $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$, gelijk en constant op $+25^{\circ}\text{C}$ wordt gehouden. De lucht in de ruimte, die vochtig wordt gehouden door het dauwpunt, met een speling van 2°C , op $+18^{\circ}\text{C}$ te houden, wordt in beweging gehouden, zoals omschreven in lid 10.
33. Instrumenten voor het meten van de temperatuur, die tegen uitstraling zijn beschermd, worden op de punten aangegeven in de leden 3 en 4, binnenin en aan de buitenzijde van de laadruimte aangebracht.
34. Wanneer de gemiddelde temperatuur van het inwendige van de laadruimte gelijk is geworden aan de gemiddelde temperatuur aan de buitenzijde van de laadruimte ($+25^{\circ}\text{C}$), wordt het door

de fabrikant voorgeschreven maximale gewicht aan koelmiddel in de daarvoor bestemde ruimten geladen. Deuren, luiken en andere openingen worden gesloten en de eventueel in het inwendige van het vervoermiddel aangebrachte ventilators worden op volle kracht in werking gesteld. Gedurende de keuring wordt geen koelmiddel bijgevuld.

35. De gemiddelde temperaturen binnenin en aan de buitenzijde van de laadruimte worden tenminste om de dertig minuten afgelezen.
36. De keuring wordt voortgezet gedurende 12 uur vanaf het moment waarop de gemiddelde temperatuur van het inwendige van de laadruimte de laagste grens bereikt die is vastgesteld voor de klasse waartoe het vervoermiddel vermoedelijk behoort ($A = +5^{\circ}\text{C}$; $B = -18^{\circ}\text{C}$); de keuring is bevredigend verlopen indien de gemiddelde temperatuur van het inwendige van de laadruimte gedurende dit tijdvak van 12 uur die laagste grens niet overschrijdt.

(b) Mechanisch gekoelde vervoermiddelen

37. De keuring wordt uitgevoerd onder de in de leden 7, 8, 9, 10 en 12 beschreven omstandigheden, uiteraard behoudens hetgeen is opgemerkt ten aanzien van de gemiddelde temperatuur van de wanden van de laadruimte (lid 9).
38. De koelinstallatie en de eventueel in het inwendige van de laadruimte aangebrachte ventilatie-inrichting worden op volle kracht in werking gesteld.
39. De gemiddelde temperaturen binnenin en aan de buitenzijde van de laadruimte worden tenminste om de dertig minuten afgelezen.
40. De keuring wordt voortgezet gedurende 12 uur vanaf het moment waarop de gemiddelde temperatuur van het inwendige van de laadruimte de laagste grens bereikt, die is vastgesteld voor de klasse waartoe het vervoermiddel vermoedelijk behoort ($A = 0^{\circ}\text{C}$; $B = -10^{\circ}\text{C}$; $C = -20^{\circ}\text{C}$). De keuring is bevredigend verlopen indien de koelinstallatie de voorgeschreven temperaturen gedurende deze 12 uur weet te handhaven.

(c) Verwarmde vervoermiddelen

41. Het ledige vervoermiddel wordt in een geïsoleerde ruimte gebracht, waarin de temperatuur op een zo laag mogelijke waarde gelijk en constant wordt gehouden. De lucht in de ruimte wordt in beweging gehouden als omschreven in lid 10.
42. Instrumenten voor het meten van de temperatuur, die tegen uitstraling zijn beschermd, worden op de punten aangegeven in de leden 3 en 4, binnenin en aan de buitenzijde van de laadruimte aangebracht.

43. De verwarmingsinstallatie en de eventueel in het inwendige van de laadruimte aangebrachte ventilatie-inrichting worden op volle kracht in werking gesteld.
44. De gemiddelde temperaturen binnenin en aan de buitenzijde van de laadruimte worden tenminste om de dertig minuten afgelezen.
45. De keuring wordt voortgezet gedurende 12 uur vanaf het moment waarop het verschil tussen de gemiddelde temperatuur van het inwendige en de gemiddelde temperatuur aan de buitenzijde van de laadruimte de waarde heeft bereikt welke overeenkomt met de eisen die zijn vastgesteld voor de klasse waartoe het vervoermiddel vermoedelijk behoort. De keuring is bevredigend verlopen indien de verwarmingsinstallatie het voorgeschreven verschil in temperatuur gedurende deze 12 uur weet te handhaven.

Keuringsrapport

46. Een rapport van het voor het gekeurde vervoermiddel in aanmerking komende type wordt, overeenkomstig een der bijgevoegde modellen, van elke keuring opgemaakt.

Overgangsmaatregelen

47. Indien het, vanwege het ontbreken van keuringsstations, onmogelijk zou zijn de doelmatigheid van de koel- of verwarmingsinstallatie overeenkomstig de bovenomschreven werkwijze te bepalen, kan elke Overeenkomstsluitende Partij een bevoegde instantie aanwijzen om te beslissen of het vervoermiddel in aanmerking komt te worden opgenomen in een van de categorieën van niet-mechanisch of mechanisch gekoelde vervoermiddelen. Die instantie grondt haar beslissing op de volgende gegevens:

(a) Niet-mechanisch gekoeld vervoermiddel

- (i) Aard van het gebruikte koelmiddel;
- (ii) Omvang (v) van de maximale lading van het koelmiddel zoals dit is ondergebracht in de daarvoor bestemde ruimten;
- (iii) Omvang (V) van de voor de levensmiddelen bestemde ruimte;
- (iv) Verhouding $\frac{v}{V}$;
- (v) Vermoedelijke gemiddelde tijdsduur van doelmatig bedrijf bij een maximale belading met het koelmiddel;
- (vi) Vorm en constructie van de voor het koelmiddel bestemde ruimten en van de ventilatie-inrichting: kanalen, ventilators (aantal, vermogen, bereik, enz.).

- (b) Mechanisch gekoeld vervoermiddel
 - (i) Onderhoudstoestand van de koelinstallatie;
 - (ii) Vermogen van de koelinstallatie in fg/uren (verdamping -10°C , condensatie $+25^{\circ}\text{C}$) zoals opgegeven door de fabrikant;
 - (iii) Berekening van de verhouding waarin dit vermogen staat tot de klasse waartoe het vervoermiddel vermoedelijk behoort en tot de totale voor de levensmiddelen bestemde ruimte;
 - (iv) Aard van het gebruikte koelmiddel;
 - (v) Tijdstip waarop het vervoermiddel werd vervaardigd of voor de eerste maal in bedrijf gesteld;
 - (vi) Technische bijzonderheden, toestand en plaats van secundaire installaties: kanalen, ventilators (aantal, vermogen, bereik, enz.), verdampers, elektro-mechanische inrichtingen, instrumenten voor het regelen van de temperatuur, enz.
- (c) Verwarmd vervoermiddel
 - (i) Onderhoudstoestand van de verwarmingsinstallatie;
 - (ii) Vermogen van de verwarmingsinstallatie (opgegeven door de fabrikant);
 - (iii) Berekening van de verhouding waarin dit vermogen staat tot de totale voor de levensmiddelen bestemde ruimte;
 - (iv) Tijdstip waarop de installatie werd vervaardigd of voor de eerste maal in bedrijf gesteld;
 - (v) Technische bijzonderheden, toestand en plaats van warmte-uitwisselingsoppervlakten, kanalen, ventilators (aantal, vermogen, bereik, enz.) en andere secundaire installaties.

48. Deze overgangsmaatregelen zijn vijf jaar van kracht, te rekenen van 30 juni 1962 af.

KEURINGSRAPPORT

Meting van de totale warmtetransmissiecoëfficiënt van vervoermiddelen met uitzondering van tanks welke zijn bestemd voor het vervoer van vloeibare levensmiddelen

Keuringsstation: naam
 adres
 Vervoermiddel: registratienummer
 laadruimte gebouwd door
 toebehorend aan

 ter keuring aangeboden door
 datum van inbedrijfstelling
 Type van het ter keuring aangeboden vervoermiddel ¹⁾
 Merk
 Serienummer
 Tarra ²⁾ kg
 Nuttige inhoud ²⁾ kg
 Totale inhoud der laadruimte ²⁾ m³
 Totale oppervlakte van de bodem der laadruimte m²
 Totale uitwendige oppervlakte der laadruimte S_e m²
 Totale inwendige oppervlakte der laadruimte S_i m²
 Gemiddelde oppervlakte: $S = \sqrt{S_i S_e}$ m²
 Beschrijving van laadruimte ³⁾
 dak
 bodem
 wanden
 Bijzonderheden de bouw der laadruimte betreffende
 Aantal { deuren
 en { luchtkokers
 plaats { openingen voor het laden van ijs
 Secondaire installaties ⁴⁾
 Wijze van keuren

 Datum en tijd waarop deuren en andere openingen van het vervoermiddel werden gesloten

¹⁾ Wagons, vrachtauto's, aanhangwagens, opleggers, laadkisten, enz.

²⁾ Vermeldt bron waaruit gegevens zijn geput.

³⁾ Aard en dikte van materiaal gebruikt voor isolatie en afdekking der wanden, wijze van constructie, enz.

⁴⁾ Vleesstangen, „Fletner” ventilators, enz.

Keuring aangevangen op ¹⁾ te ²⁾ uur
 Gemiddelden verkregen na uur van ononderbroken bedrijf
 (van $\frac{v.m.}{n.m.}$ tot $\frac{v.m.}{n.m.}$)

(a) Gemiddelde temperatuur van het uitwendige van de laadruimte:

..... $\theta_o =$ °C ±

(b) Gemiddelde temperatuur van het inwendige van de laadruimte:

..... $\theta_i =$ °C ±

(c) Verkregen gemiddeld temperatuurverschil:

$\Delta \theta$ °C ±

Maximaal temperatuurverschil in het inwendige van de laadruimte °C

Maximaal temperatuurverschil aan buitenzijde van de laadruimte °C

Gemiddelde temperatuur van wanden, dak en bodem °C

Bedrijfstemperatuur van de warmte-uitwisselaar °C

Dauwpunt van de lucht buiten de laadruimte bij ononderbroken bedrijf °C ±

Totale duur van de keuring uur

Duur van het ononderbroken bedrijf uur

Vermogen overgebracht door uitwisselaars W_1 kcal/h

Vermogen afgenomen door ventilators W_2 Watt

Totale warmtetransmissiecoëfficiënt berekend met behulp van de formule:

$$K = \frac{W_1 - (W_2 \times 0,860)}{S \times \Delta \theta}$$

$K =$ kcal/m² h °C

Relatieve fout

Opmerkingen

³⁾

.....
 Beambte belast met de keuring

¹⁾ Datum.

²⁾ Tijd.

³⁾ Plaats en datum.

KEURINGSRAPPORT

Meting van de totale warmtetransmissiecoëfficiënt van vervoer-
middelen welke zijn bestemd voor het vervoer van
vloeibare levensmiddelen

Keuringsstation: naam
adres
Vervoermiddel: registratienummer
laadruimte gebouwd door
toebehorend aan
.....
ter keuring aangeboden door
datum van inbedrijfstelling

Type van de ter keuring aangeboden tank ¹⁾

Aantal afdelingen
Merk

Serienummer
Tarra ²⁾ kg

Nuttige inhoud ²⁾ kg

Totale inhoud van de tank liters

Inhoud van elke afdeling liters

Totale uitwendige oppervlakte van de tank S_e m²

Totale inwendige oppervlakte van de tank S_i m²

Gemiddelde oppervlakte: $S = \sqrt{S_i S_e}$ m²

Beschrijving der wanden ³⁾

Beschrijving der mangaten

Beschrijving van mangatdeksel

Beschrijving van de afvoerpijp

Wijze van keuren

.....

.....

.....

Datum en tijd waarop openingen van het vervoermiddel werden

gesloten

Keuring aangevangen op ⁴⁾ te ⁵⁾ uur

Gemiddelden verkregen na uur van ononderbroken bedrijf

(van $\frac{v.m.}{n.m.}$ tot $\frac{v.m.}{n.m.}$)

.....

(a) Gemiddelde temperatuur van het uitwendige van de tank

..... $\theta_e =$ °C ±

¹⁾ Wagons, vrachtauto's, aanhangwagens, opleggers, enz.

²⁾ Vermeldt bron waaruit gegevens zijn geput.

³⁾ Aard en dikte van materiaal gebruikt voor isolatie en afdekking der wanden, wijze van constructie, enz.

⁴⁾ Datum.

⁵⁾ Tijd.

(b) Gemiddelde temperatuur van het inwendige van de tank
 $\theta_i =$ °C ±

(c) Verkregen gemiddeld temperatuurverschil:

$\Delta \theta$ °C ±

Maximaal temperatuurverschil in het inwendige van de tank °C

Maximaal temperatuurverschil in elk der afdelingen °C

Maximaal temperatuurverschil aan buitenzijde van de tank °C

Gemiddelde temperatuur van de wanden °C

Dauwpunt van de lucht aan buitenzijde van de tank bij ononderbroken bedrijf ±

Totale duur van de keuring ±

Duur van het ononderbroken bedrijf ±

Vermogen overgebracht door uitwisselaars W_1 ±

Vermogen afgenomen door ventilators W_2 ±

Totale warmtetransmissiecoëfficiënt berekend met behulp van de formule:

$$K = \frac{(W_1 + W_2) 860}{S \Delta \theta}$$

$K =$ kcal/m² h °C

Relatieve fout ±

..... ±

..... ±

Opmerkingen

¹⁾

Beambte belast met de keuring

¹⁾ Plaats en datum.

KEURINGSRAPPORT

Doelmatigheid van koelinstallaties van niet-mechanisch
gekoelde vervoermiddelen ¹⁾

Keuringsstation: naam
 adres
 Vervoermiddel: registratienummer
 laadruimte gebouwd door
 toebehorend aan

 ter keuring aangeboden door
 datum van inbedrijfstelling
 Type van het ter keuring aangeboden vervoermiddel ¹⁾
 Merk
 Serienummer
 Tarra ²⁾ kg
 Nuttige inhoud ²⁾ kg
 Totale inhoud der laadruimte ²⁾ m³
 Totale oppervlakte van de bodem der laadruimte m²
 Totale uitwendige oppervlakte der laadruimte S_e m²
 Totale inwendige oppervlakte der laadruimte S_i m²
 Beschrijving van laadruimte ³⁾
 dak
 bodem
 wanden
 Aard van het koelmiddel
 Maximum belading met koelmiddel (opgegeven door fabrikant) kg
 Beladingswijze (beschrijving, plaats)
 Maximum vermogen beschikbaar voor het gebruikte koelmiddel kg
 Uitwisselingsoppervlakte van de voor het koelmiddel ingerichte
 ruimten m²
 Installaties voor inwendige ventilatie:
 omschrijving (aantal eenheden, enz.)
 vermogen m³ per uur
 dwarsdoorsnede der kanalen m²
 Gemiddelde temperatuur aan de buitenzijde en van het inwendige
 van de laadruimte bij de aanvang van de keuring °C ±
 Dauwpunt in keuringsruimte °C ±
 Datum en tijd waarop deuren en andere openingen van het vervoer-
 middel werden gesloten

¹⁾ Wagons, vrachtauto's, aanhangwagens, opleggers, laadkisten, enz.

²⁾ Vermeldt bron waaruit gegevens zijn geput.

³⁾ Aard en dikte van materiaal gebruikt voor isolatie en afdekking der wanden, wijze van constructie, enz.

Datum en tijd van aanvang der keuring
Overzicht van de gemiddelde temperaturen van het inwendige en
van de buitenzijde van de laadruimte of kromme die deze tempe-
ratuurwisselingen als functie van de tijd aantoont
.....

Opmerkingen
.....

1)

.....
Beambte belast met de keuring

1) Plaats en datum.

KEURINGSRAPPORT

Doelmatigheid van koelinstallaties van mechanisch
gekoelde vervoermiddelen ¹⁾

Keuringsstation: naam
 adres
 Vervoermiddel: registratienummer
 laadruimte gebouwd door
 toebehorend aan
 ter keuring aangeboden door
 datum van inbedrijfstelling
 Type van het ter keuring aangeboden vervoermiddel ¹⁾
 Merk
 Serienummer
 Tarra ²⁾ kg
 Nuttige inhoud ²⁾ kg
 Totale inhoud der laadruimte ²⁾ m³
 Totale oppervlakte van de bodem der laadruimte m²
 Totale uitwendige oppervlakte der laadruimte S_e m²
 Totale inwendige oppervlakte der laadruimte S_i m²
 Beschrijving van de laadruimte ³⁾
 dak
 bodem
 wanden
 Koelvermogen voor —10°C bij verdamping en +25°C bij conden-
 satie (volgens opgave van fabrikant)
 Inwendige ventilatie-inrichtingen:
 beschrijving (aantal, enz.)
 vermogen m³ per uur
 dwarsdoorsnede der kanalen m²
 Gemiddelde temperatuur aan de buitenzijde en van het inwendige
 van de laadruimte bij de aanvang van de keuring °C
 Dauwpunt in keuringsruimte °C ±
 Datum en tijd waarop deuren en andere openingen van het vervoer-
 middel werden gesloten
 Datum en tijd van aanvang der keuring

¹⁾ Wagons, vrachtauto's, aanhangwagens, opleggers, laadkisten, enz.

²⁾ Vermeldt bron waaruit gegevens zijn geput.

³⁾ Aard en dikte van materiaal gebruikt voor isolatie en afdekking der wanden, wijze van constructie, enz.

Overzicht van de gemiddelde temperaturen van het inwendige en van de buitenzijde van de laadruimte of kromme die deze temperatuurwisselingen als functie van de tijd aantoont

Opmerkingen

1)

.....
Beambte belast met de keuring

KEURINGSRAPPORT

Doelmatigheid van verwarmingsinstallaties van verwarmde vervoermiddelen ¹⁾

Keuringsstation: naam	
adres	
Vervoermiddel: registratienummer	
laadruimte gebouwd door	
toebehorend aan	
ter keuring aangeboden door	
datum van inbedrijfstelling	
Type van het ter keuring aangeboden vervoermiddel ¹⁾	
Merk	
Serienummer	
Tarra ²⁾	kg
Nuttige inhoud ²⁾	kg
Totale inhoud der laadruimte ²⁾	m ³
Totale oppervlakte van de bodem der laadruimte	m ²
Totale uitwendige oppervlakte der laadruimte S _e	m ²
Totale inwendige oppervlakte der laadruimte S _i	m ²
Beschrijving van laadruimte ³⁾	
dak	
bodem	
wanden	
Wijze van verwarming	
Vermogen der verwarmingsinstallatie (volgens opgave van fabrikant)	
Werkingsduur van de verwarmingsinstallatie	uur
Ruimten ingericht voor verwarmingsinstallaties en uitwisselingsoppervlakte	m ²
Inwendige ventilatie-inrichtingen:	
beschrijving (aantal, enz.)	
vermogen	m ³ per uur
dwarsdoorsnede der kanalen	m ²
Gemiddelde temperatuur aan de buitenzijde en van het inwendige van de laadruimte bij de aanvang van de keuring	°C ±
Datum en tijd waarop deuren en andere openingen van het vervoermiddel werden gesloten	
Datum en tijd van aanvang der keuring	

¹⁾ Wagons, vrachtauto's, aanhangwagens, opleggers, laadkisten, enz.

²⁾ Vermeldt bron waaruit gegevens zijn geput.

³⁾ Aard en dikte van materiaal gebruikt voor isolatie en afdekking der wanden, wijze van constructie, enz.

Overzicht van de gemiddelde temperaturen van het inwendige en van de buitenzijde van de laadruimte of kromme die deze temperatuurwisselingen als functie van de tijd aantoont

Opmerkingen

1)

.....
Beambte belast met de keuring

1) Plaats en datum.

BIJLAGE 1 – AANHANGSEL 3

Certificaat

Formulier voor een certificaat van goedkeuring af te geven voor geïsoleerde, niet-mechanisch zowel als mechanisch gekoelde of verwarmde vervoermiddelen gebruikt bij het internationale vervoer over land van aan bederf onderhevige levensmiddelen ¹⁾

1. Autoriteit die het certificaat afgeeft
2. Vervoermiddel ²⁾
ter keuring aangeboden door
3. Serie
4. Tarra kg
5. Maximum belasting kg
6. Nuttige inhoud m³
7. Totale inhoud m³
8. Totale oppervlakte van de bodem m²
9. Nuttige oppervlakte van de bodem m²
10. Totale uitwendige oppervlakte der wanden m²
11. Totale inwendige oppervlakte der wanden m²
12. Beschrijving van de laadruimte:
 - (a) dak
 - (b) bodem
 - (c) wanden
13. Het vervoermiddel is ingeschreven onder no.
14. Toebehorend aan
is geschikt bevonden om te worden gebruikt onder de aanduiding: $\frac{\text{NORMAAL GEÏSOLEERD}^3)}{\text{VERHOOGD GEÏSOLEERD}^3)}$
15. En tevens als ⁴⁾ klasse

¹⁾ Het certificaat moet gedrukt zijn in de taal van het land van afgifte en in het Engels of het Frans; de verschillende rubrieken moeten overeenkomstig het hierboven aangegeven model zijn genummerd, zodat het in de overige talen begrijpelijk is.

²⁾ Vermeldt het type (wagon, vrachtauto, aanhangwagen, laadkist, enz.); voorzover het een tankauto betreft voor het vervoer van vloeibare levensmiddelen, dient het woord „tank” te worden toegevoegd.

³⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

⁴⁾ Normaal geïsoleerd, verhoogd geïsoleerd, niet-mechanisch gekoeld, mechanisch gekoeld of verwarmd.

16. tot
onder voorbehoud:
— dat de geïsoleerde laadruimte goed wordt onderhouden,
— dat geen enkele belangrijke wijziging aan de thermische installaties wordt aangebracht.

17.¹⁾

.....
(De bevoegde autoriteit)

¹⁾ Plaats en datum.

BIJLAGE 1 – AANHANGSEL 4

Onderscheidingstekens aan te brengen op speciale vervoermiddelen

De onderscheidingstekens bedoeld in Aanhangsel 1, lid 5, worden als volgt onderscheiden:

- (a) Voertuigen (spoorwegwagons en voertuigen voor wegverkeer) (blauwe of zwarte letters op een witte achtergrond voor spoorwegwagons; groene letters op een witte achtergrond voor voertuigen voor wegverkeer, met inbegrip van voertuigen voor wegverkeer welke worden geëxploiteerd door de spoorwegen).

Geïsoleerde voertuigen met normale isolatie	IN
Geïsoleerde voertuigen met verhoogde isolatie	IR
Niet-mechanisch gekoelde voertuigen met normale isolatie	RN
Niet-mechanisch gekoelde voertuigen met verhoogde isolatie	RR
Mechanisch gekoelde voertuigen met normale isolatie	FN
Mechanisch gekoelde voertuigen met verhoogde isolatie	FR
Verwarmde voertuigen met normale isolatie	CN
Verwarmde voertuigen met verhoogde isolatie	CR
Wanneer een voertuig twee onderscheidingstekens voert, kunnen deze worden samengevoegd, waarbij het op de koeling betrekking hebbende teken voorop wordt geplaatst, b.v. „RCN”.	

- (b) Laadkisten

(blauwe of zwarte letters of cijfers op een witte achtergrond)

Geïsoleerde laadkisten met normale isolatie	2 spi
Geïsoleerde laadkisten met verhoogde isolatie	1 spi
Niet-mechanisch gekoelde laadkisten met normale isolatie	2 spr
Niet-mechanisch gekoelde laadkisten met verhoogde isolatie	1 spr
Mechanisch gekoelde laadkisten met normale isolatie	2 spf
Mechanisch gekoelde laadkisten met verhoogde isolatie	1 spf
Verwarmde laadkisten met normale isolatie	2 spc
Verwarmde laadkisten met verhoogde isolatie	1 spc

BIJLAGE 2

**Definities van diepbevroren en bevroren levensmiddelen
en de daarbij vereiste temperaturen**

Diepbevroren levensmiddelen. Levensmiddelen welke een koelproces hebben ondergaan om de temperatuur ervan te laten dalen tot -18°C of lager (tot -20°C voor geconcentreerde vruchtesappen en roomijs) en welke, om als diepbevroren levensmiddelen aangemerkt te kunnen blijven, bewaard moeten worden bij een temperatuur van -18°C of lager (-20°C voor geconcentreerde vruchtesappen en roomijs). De temperatuur binnen het vervoermiddel dient zodanig te worden geregeld dat deze levensmiddelen tijdens het vervoer niet worden blootgesteld aan een temperatuurstijging van meer dan 3°C (2°C voorzover het roomijs betreft).

Bevroren levensmiddelen. Levensmiddelen welke een koelproces hebben ondergaan om de temperatuur ervan te laten dalen tot -7°C of lager (tot -12°C voor rode slachtafvallen, eigeel, pluimvee en wild en tot -10°C voor vlees, boter en andere vetten) en welke, om als bevroren levensmiddelen aangemerkt te kunnen blijven, bewaard moeten worden bij een temperatuur van -7°C of lager (-12°C voor rode slachtafvallen, eigeel, pluimvee en wild en -10°C voor vlees, boter en andere vetten). De temperatuur binnen het vervoermiddel moet zodanig worden geregeld dat, met uitzondering van boter en andere vetten, deze levensmiddelen tijdens het vervoer niet worden blootgesteld aan een temperatuurstijging van meer dan 4°C . In geval bevroren levensmiddelen echter niet bestemd zijn om na vervoer in bevroren toestand te worden bewaard, mag de temperatuur der levensmiddelen tijdens het vervoer langzaam worden gebracht tot een hoogte welke het mogelijk maakt de waar in de best mogelijke toestand in de handel te brengen.

BIJLAGE 3

**Temperaturen waarop bepaalde levensmiddelen welke noch bevroren
noch diepbevroren zijn, tijdens het vervoer dienen te
worden gehouden**

Levensmiddelen	Temperatuur	
	minimum	maximum
Rode slachtafvallen	—1	+ 3 ³⁾
Boter	geen minimum	+12
Wild	—1	+ 4
Melk (vers en gepasteuriseerd)	0	+ 6 ³⁾
Vis ¹⁾ (moet altijd „Onder ijs” worden vervoerd)	—1	+ 2
Produkten van vers varkensvlees ²⁾ ..	0	+ 6
Vlees (met uitzondering van rode slachtafvallen)	0	+ 7
Gevogelte en konijn	—1	+ 4

- a) Een speling van +2°C is toegestaan ten aanzien van de maximumtemperaturen, indien de duur van het vervoer 3 dagen niet overschrijdt (24 uur voorzover het melk betreft).
- b) De voor vlees aangegeven temperaturen gelden niet voor het vervoer van vlees van pas geslachte dieren, mits de af te leggen afstand 500 kilometer niet overschrijdt en de weersomstandigheden dit vervoer toelaten, zonder dat de kwaliteit van het vlees eronder lijdt.
- c) Afwijkingen van de bovengenoemde maximumtemperaturen zijn toegestaan tijdens het eerste deel van de reis, indien het vervoermiddel zelf voor de koeling welke de aard en de verpakking van de waar vereist, zorg draagt, mits in dat geval de koelsnelheid die welke wordt verkregen in een vaste mechanisch gekoelde inrichting welke naar behoren is ingericht voor het vooraf koelen van de betreffende waar, dicht benadert.

¹⁾ Anders dan gerookte, gezouten, gedroogde of levende vis.

²⁾ Uitgezonderd produkten welke zijn verduurzaamd door middel van zouten, roken, drogen of sterilisatie.

³⁾ Als regel mag de duur van het vervoer 48 uur niet overschrijden.

D. GOEDKEURING

Zie *Trb.* 1962, 115.

F. TOETREDING

In overeenstemming met artikel 7, leden 2 en 4, hebben de volgende Staten een akte van toetreding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties:

Zuidslavië 25 september 1963
Spanje 7 januari 1964

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1962, 115.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1962, 115.

Voor de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg, gesloten te Genève op 19 januari 1962, zie ook *Trb.* 1962, 119.

De onderhavige Overeenkomst is in overeenstemming met artikel 60, lid 2, van de Grondwet medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal bij brieven van 18 december 1962 (*Bijl. Hand.* II 1962/63 — 7004, nr. 1).

Uitgegeven de twintigste augustus 1964.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

V. G. M. MARIJNEN.