

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**17182** *RESOLUCIÓN de 7 de julio de 1998, de la Secretaría General Técnica, sobre la retirada por el Gobierno de Italia de la reserva que hizo en el momento de la firma al Segundo Protocolo Adicional al Convenio Europeo de Extradición, hecho en Estrasburgo el 17 de marzo de 1978 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 139, de 11 de junio de 1985).*

Comunicación efectuada, el 23 de agosto de 1990, por el representante permanente de Italia ante el Consejo de Europa:

... «El Gobierno Italiano, en relación al artículo 9 del Segundo Protocolo Adicional al Convenio Europeo de Extradición, hecho en Estrasburgo el 17 de marzo de 1978, ha decidido retirar la reserva formulada con respecto al Título III del precitado Protocolo.»

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 7 de julio de 1998.—El Secretario general Técnico, Julio Núñez Montesinos.

**17183** *ANEJOS técnicos del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP) Ginebra 1 de septiembre de 1970 («Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre de 1976), actualizados al 1 de enero de 1998.*

### ANEJO 1

#### Definiciones y normas de los vehículos especiales (1) para el transporte de mercancías perecederas

1. Vehículos isoterma. —Vehículo cuya caja (2) esté construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja, de tal modo que el coeficiente global de transmisión térmica (coeficiente  $K$ ) permita clasificar al vehículos en una de las dos categorías siguientes:

$I_N$  = Vehículo isoterma normal: Caracterizado por un coeficiente  $K$  igual o inferior a  $0,70 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$ .

$I_R$  = Vehículo isoterma reforzado: Caracterizado por:

Un coeficiente  $K$  igual o inferior a  $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$ .

Paredes que tengan al menos 45 mm de espesor cuando se trate de vehículos de transporte de una anchura superior a 2,50 m.

No obstante, no se requiere esta segunda condición para los vehículos de transporte diseñados antes de la fecha de entrada en vigor de esta enmienda (3) y fabri-

cados antes de esta fecha o durante el período de tres años siguientes a la misma.

La definición de coeficiente  $K$  y el método utilizado para medirlo, se detallan en el apéndice 2 del presente anejo.

2. Vehículo refrigerante. —Vehículo isoterma que, con ayuda de una fuente de frío (hielo hídrico, con o sin adición de sal; placas eutécticas; hielo carbónico, con o sin regulación de sublimación; gases licuados, con o sin regulación de evaporación, etc.), distinta de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la caja vacía y mantenerla después con una temperatura exterior media de  $+30 \text{ }^\circ\text{C}$ ,

a  $+7 \text{ }^\circ\text{C}$  como máximo para la clase A;

a  $-10 \text{ }^\circ\text{C}$  como máximo para la clase B;

a  $-20 \text{ }^\circ\text{C}$  como máximo para la clase C; y

a  $0 \text{ }^\circ\text{C}$  como máximo para la clase D,

utilizando agentes frigorígenos y dispositivos apropiados. Este vehículo deberá tener uno o varios compartimentos, recipientes o depósitos reservados al agente frigorígeno. Estos equipos deberán:

Poder ser cargados o recargados desde el exterior; y tener una capacidad conforme a lo dispuesto en el párrafo 34 del apéndice 2 del anejo 1.

El coeficiente  $K$  de los vehículos de las clases B y C será obligatoriamente igual o inferior a  $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$ .

3. Vehículo frigorífico. —Vehículo isoterma provisto de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de «absorción», etc.) que, a una temperatura exterior media de  $+30 \text{ }^\circ\text{C}$ , permite bajar la temperatura en el interior de la caja vacía y mantenerla después de manera permanente de la forma siguiente:

Para las clases A, B y C, a todo valor prácticamente constante deseado  $t_i$ , conforme a las normas definidas a continuación para las tres clases:

Clase A. Vehículo frigorífico provisto de un dispositivo tal de producción de frío que  $t_i$  pueda elegirse entre  $+12 \text{ }^\circ\text{C}$  y  $0 \text{ }^\circ\text{C}$ , ambos incluidos.

Clase B. Vehículo frigorífico provisto de un dispositivo tal de producción de frío que  $t_i$  pueda elegirse entre  $+12 \text{ }^\circ\text{C}$  y  $-10 \text{ }^\circ\text{C}$ , ambos incluidos.

Clase C. Vehículo frigorífico provisto de un dispositivo tal de producción de frío que  $t_i$  pueda elegirse entre  $+12 \text{ }^\circ\text{C}$  y  $-20 \text{ }^\circ\text{C}$ , ambos incluidos.

Para las clases D, E y F, a un valor fijo prácticamente constante  $t_i$ , conforme a las normas definidas a continuación para las tres clases:

Clase D. Vehículo frigorífico provisto de un dispositivo tal de producción de frío que  $t_i$  sea igual o inferior a  $0 \text{ }^\circ\text{C}$ .

(1) Vagones, camiones, remolques, semirremolques, contenedores y otros vehículos análogos.

(2) En el caso de vehículos-cisterna, la expresión «caja» designa, en la presente definición, la cisterna misma.

(3) La fecha de entrada en vigor de esta enmienda es: El 15 de mayo de 1991.